

NOVEMBER 2020

QUARTALS-UPDATE

See- und Handelsrecht

NJORD
LAW FIRM

QUARTALS-UPDATE NOVEMBER 2020

WORAUF HABEN WIR UNSEREN FOKUS GELEGT?

In diesem Quartalsupdate geben wir Ihnen eine Übersicht über die neuen geltenden Vorschriften für den internationalen Straßentransport. Sie erhalten somit einen einfachen Überblick über die komplizierten Vorschriften im Mobilitätspaket und den besonderen nationalen Vorschriften in Dänemark. Wir haben außerdem die Daten eingefügt, wann die jeweiligen Vorschriften in Kraft treten. Wie Sie sehen werden, sind einige Vorschriften bereits in Kraft getreten, während andere kurz davor sind in Kraft zu treten. Daher ist es besonders wichtig hier auf dem aktuellen Stand zu sein und das Unternehmen daran anzupassen.

LKW-Kontrolle ist etwas mit dem viele Unternehmen Bekanntschaft gemacht haben, sei es in Form einer Kontrolle des Unternehmens oder in Form einer Straßenverkehrskontrolle. In unserem Quartalsupdate geben wir Ihnen brauchbare Informationen darüber, welche Rechte und Pflichten man im Rahmen einer Kontrolle hat.

Wir werden außerdem einige neue, zentrale Urteile durchgehen, die man auf dem Schirm haben sollte. Gleichzeitig haben wir eine neue, kurze Übersicht eingeführt, über neue und interessante Urteile - **Neues aus der Rechtsprechung kurz dargestellt**.

Sie erhalten außerdem einen **Guide über Bunkerlieferungsverträge**, in dem wir die typischen Bedingungen durchgehen, auf die man als Reeder oder Befrachter besonders Aufmerksam sein sollte. Da viele Bunkerlieferanten die Reeder oder Befrachter mit Standardbedingungen konfrontieren, ist es gut zu wissen, wo man besonders Aufmerksam sein sollte.

Bei NJORD haben wir die **Fusion mit der Kanzlei Brockstedt-Kaalund** am 1. November 2020 durchgeführt. NJORD wird damit auch auf dem dänischen Festland ein bedeutendes Unternehmen, mit Standorten in Silkeborg und Århus. Es soll dabei kein Geheimnis sein, dass es unserer Meinung nach Mühsam gewesen ist, eine Fusion mitten in der Corona-Zeit durchzuführen. Jedoch sind wir ins Ziel gekommen und wir freuen uns, damit ein noch besserer Rechtsbeistand für unsere Klienten sein zu können, jetzt wo wir mehr als 260 Mitarbeiter in Dänemark und im Baltikum zählen.



Verfasst von Ulla Fabricius, Anwältin und Partnerin bei NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com

DER BREXIT STEHT VOR DER TÜR - UND NUN?

Es ist immer noch unbekannt, ob es ein "harter" oder "weicher" Brexit werden wird, wenn die Britische Teilnahme in der Europäischen Union am 1. Januar 2021 endet. Das Austreten Englands aus dem europäischen Binnenmarkt bedeutet, dass sich die Freizügigkeit für Personen, Waren und Dienstleistungen nach und aus der EU, für Unternehmen auf beiden Seiten bedeutend verändern wird.

Die Europäische Kommission hat kürzlich die neunte Verhandlungsrunde mit England durchgeführt, vom 29. September 2020 bis zum 2. Oktober. Bei dem Treffen konnten in einigen

Bereichen positive Entwicklungen festgestellt werden, wie zum Beispiel bei den Verhandlungen über den Handel mit Waren und Dienstleistungen sowie in den Verhandlungen über die Flugsicherheit und die Koordination der sozialen Sicherung.

Man kann sich jedoch noch immer nicht darauf festlegen, wie groß der Umfang sein wird, den der Austritt Englands, aus der Union, auf Unternehmen haben wird, denn die Verhandlungen über eine Einigung dauern noch an. Es gibt derweil eine Reihe von Änderungen, die unausweichlich sein werden und unabhängig davon, ob die Verhandlungen der EU mit England zu einem "harten" oder "weichen" Brexit führen werden.

Die Europakommission hat deswegen für Unternehmen, die mit England Handel betreiben,

über die Brexit Vorbereitungen eine Check-Liste ausgearbeitet. Die Check-Liste beinhaltet unter anderem einen Abschnitt über die Luftfahrt und Straßentransportunternehmen und beleuchtet einige zentrale Fragen, die man sich vor dem Jahreswechsel stellen sollte.

> [Die Check-Liste kann man hier finden](#)

Außerdem haben die dänischen Spediteure ihre jährliche Konferenz am 11. November 2020, mit dem speziellen Fokus auf den Brexit, sodass sich auch dort nützliche Informationen ergeben werden.

25 STUNDEN PARKEN - IST DIE DÄNISCHE BEGRENZUNG RECHTMÄßIG?

Die Auffassung der EU-Kommission ist es, dass die dänische Zeitbegrenzung von 25 Stunden, für das Parken auf staatlichen Rastplätzen, die Dienstleistungsfreiheit einschränken.

Die dänische Regierung ist hingegen gegenteiliger Auffassung, denn sie meint, dass es eine staatliche Aufgabe ist, Parkmöglichkeiten, mit der Möglichkeit des Langzeitparkens, zur Verfügung zu stellen.

Die dänische Regierung führt außerdem an, dass sich im Land schon eine große Anzahl von öffentlichen Parkplätzen (wie auch private alternativen) für Lastwagen, auf den Rastplätzen entlang der Autobahnen, befinden, die eine unbegrenzte Parkmöglichkeit erlauben.

Die dänische Regierung teilt außerdem nicht die Bewertung der EU-Kommission, dass die Einführung der zeitmäßigen Begrenzung von 25 Stunden für das Parken, über das hinausgeht, was nötig und passend ist, um das Ziel zu erreichen – die Erreichung von mehr Kapazität auf den Autobahnrastplätzen.

Dänemark ist deswegen der Auffassung: Dass die Einführung von Parkvorschriften eine ausschließliche Mitgliedsstaatliche Kompetenz ist, dass die dänische Vorschrift über die zeitliche Begrenzung der Parkdauer weder eine direkte noch mittelbare diskriminierende Wirkung hat und in legitimen Zwecken von

allgemeinem Interesse gründet und dass die Parkvorschriften verhältnismäßig sind.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, ob dieser Fall vor dem europäischen Gericht endet.

STATUS IN DEM FALL ÜBER DEN RUMÄNISCHEN FAHRER, DER DÄNISCHEN LOHN HABEN MÖCHTE

Wie sich viele bestimmt erinnern werden, hat ein rumänischer Fahrer gegen seinen slowakischen Fuhrunternehmer bei einem dänischen Gericht Klage erhoben, um dänischen Tariflohn und dänische Anstellungsbedingungen zu erhalten. Als Grundlage hierfür führte der Fahrer unter anderem an, dass seine Fahrten immer in Dänemark gestartet und geendet sind und dass er auch dort den Frachtbrief erhalten hat.

Wir haben bereits früher über diesen Fall berichtet:

> [Dänischer Lohn für rumänischen Fahrer?](#)

> [Der Fall über den Lohn und die Anstellungsbedingungen eines rumänischen Fahrers wird bei einem dänischen Gericht fortgesetzt](#)

Der Fall wird in diesen Tagen im Gericht behandelt und wir können ein Urteil in der 1. Instanz noch vor dem Jahreswechsel erwarten! Wir werden nach der Kenntniserhebung des Urteils bei NJORD darüber informieren.

Die Zeit hat in mancher Hinsicht diesen Fall überholt, denn die EU hat bereits vor langer Zeit erkannt, dass der Straßentransportsektor speziell ist und hat deswegen am 15. Juli 2020 eine neue Richtlinie erlassen (2020/1057) über genau diese Thematik, weil "sektorspezifische Vorschriften erforderlich sind, die die Besonderheiten der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem Sozialschutz für Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen herstellen.", vgl. Erwägungsgrund Nr. 7. Eine Richtlinie, die im Februar 2022 in Kraft treten wird und solche Rechtsstreitigkeit überflüssig machen sollte.



NEUE WEBSITE

erkunden >



WASSERSCHADEN AN EINER CHARGE SCHUHE DURCH EINE BRANDLÖSCHUNG

REEDER UND SPEDITEURE SIND SCHADENSERSATZPFLICHTIG

Das See- und Handelsgericht hat in einem neuen Urteil entschieden, dass ein Spediteur und ein Reeder gegenüber dem Empfänger für den große-Havarie-Beitrag Schadensersatzpflicht sind, für einen Wasserschaden an einer Lieferung Schuhe, der im Zusammenhang mit der Brandbekämpfung entstanden ist. Denn die Reederei hat es in diesem Fall unterlassen, den Empfänger über den Brand zu informieren und diesem war es daher nicht möglich gewesen, seine Rechte infolge des Brandes geltend zu machen.

Der Spediteur hat für die mangelnde Unterrichtung, durch den Reeder, gegenüber dem Empfänger gehaftet, sollte jedoch freigestellt werden, denn der Reeder ist schlussendlich verantwortlich für den Schaden gewesen.



Verfasst von Christian Schaap, Anwalt bei der NJORD Law Firm.

csc@njordlaw.com

DIE FAKTEN IM FALL

Ein Unternehmen sollte eine Charge Schuhe von Thailand nach Hamburg, Deutschland, transportieren. Daher wurde eine Vereinbarung mit einem Spediteur getroffen, der wiederum den Transportauftrag an eine Reederei weitergegeben hat, die den Seetransport ausführte.

Während des Transports nach Deutschland ist in zwei der Container des Schiffes ein Brand entstanden. Der Besatzung an Bord gelang es den Brand zu löschen. Bei der Entgegennahme der Schuhe musste der Empfänger bei Öffnung des Containers allerdings feststellen, dass ein großer Teil der Schuhe, durch das für die Brandbekämpfung verwendete Wasser, beschädigt worden ist.

Der Empfänger der Schuhe hat von seiner Versicherung im Rahmen seiner Warenversicherung eine Erstattung ausbezahlt bekommen. Diese ist daraufhin im Namen des Empfängers gegen die Reederei und den Spediteur vorgegangen. Da jedoch die Spedition ihre Schadensersatzpflicht, infolge der Kostenerstattung für die beschädigten Waren durch die Versicherung, abgelehnt hat, hat die Versicherung gegen den Spediteur und die Reederei Klage erhoben.

DER STREIT IM FALL

Der Fall drehte sich darum, ob die Versicherung entweder einen Anspruch auf Erstattung des Wertes der beschädigten Schuhe hat, oder alternativ den Wert des große-Havarie-Beitrages, den der Empfänger erhalten hätte, wenn eine große Havarie infolge des Brandes erklärt worden wäre.

Der Erstattungsanspruch der Versicherung nach den Seerechtlichen Haftungsvorschriften, im Hinblick auf den Wert der beschädigten Schuhe, wurde von dem Spediteur und der Reederei, unter Hinweis auf die Haftung für Brände im Seerecht, abgelehnt. Die Versicherung hat daraufhin geltend gemacht, dass der Spediteur und die Reederei den große-Havarie-Beitrag des Empfängers zu zahlen habe, da die Schuhe geopfert worden sind, um die restliche Ladung zu retten.

Das Prinzip der großen Havarie geht kurz gefasst davon aus, dass, sofern vernünftige und nachvollziehbare Schritte vorgenommen werden und wodurch bestimmte Werte auf einem Schiff absichtlich geopfert werden, um andere Werte auf dem Schiff zu retten, derjenige, dessen Werte absichtlich geopfert worden sind, das Recht auf einen Beitrag von all denjenigen hat, deren Werte gerettet worden sind. Die Versicherung war der Ansicht, dass es Haftungs-



begründend gewesen ist, dass die Reederei keine große Havarie verkündet hat und damit den großen-Havarie-Beitrag der übrigen Empfänger gesichert hat. Alternativ war die Versicherung der Ansicht, dass die Reederei dafür verantwortlich gewesen ist, den Empfänger nicht über die Brandlöschung informiert zu haben, was diesem die Möglichkeit abgeschnitten hat, seine Interessen in diesem Fall durchzusetzen. Die Versicherung war der Ansicht, dass der Spediteur, im Hinblick auf die zwischen dem Empfänger und dem Spediteur vereinbarten NSAB 2015, für das Unterlassen der Reederei haftet.

Die Spedition und die Reederei haben jeweils zurückgewiesen, dass sie dazu verpflichtet gewesen sind eine große Havarie zu melden und/oder auch nicht dazu verpflichtet gewesen sind den Empfänger über den Brand an Bord zu informieren. Der Spediteur und die Reederei haben geltend gemacht, dass der Brand nicht eine gemeinsame Gefahr begründet hat, weshalb die Voraussetzungen einer großen Havarie nicht erfüllt gewesen sind.

Sofern der Brand eine gemeinsame Gefahr begründet hat, hat die Reederei zurückgewiesen, dass sie eine Pflicht zur Erklärung einer großen Havarie gehabt hat und hat vielmehr angemerkt, dass der Empfänger selbst eine große Havarie, bei Ankunft des Schiffes im Hafen in Deutschland, hätte ausrufen müssen. Der Spediteur und die Reederei haben geltend gemacht, dass der Empfänger im Zeitpunkt der Klage das Recht auf das Erklären einer großen Havarie verloren hat, unter anderem auch deswegen, weil der Anspruch der Versicherung verjährt gewesen ist. Der Spediteur hat schließlich zurückgewiesen für die mangelnde Erklärung einer großen Havarie und/oder die mangelnde Information über den Brand durch die Reederei zu haften.

DIE ENTSCHEIDUNG DES SEE- UND HANDELSGERICHTS

Das Gericht hat entschieden, dass eine große Havarie vorgelegen hat, da der Brand sich hätte ausbreiten können und damit eine Gefahr für die übrige Fracht begründet hat. Das See- und Handelsgericht hat festgelegt, dass die Reederei nicht die Pflicht gehabt hatte eine große Havarie zu begehren, die Reederei jedoch dagegen die Pflicht gehabt hatte eine große Havarie zu begehren, die Reederei jedoch dagegen die Pflicht gehabt hatte die Interessen der Frachteeigentümer zu berücksichtigen, d.h. den Empfänger über den Brand zu informieren. Auf Grund der mangelnden Information des

Empfängers durch die Reederei, hat sich die Reederei haftungsbegründend verhalten, da der Empfänger aus diesem Grund nicht die Möglichkeit gehabt hatte, seine Interessen zu wahrzunehmen. Das See- und Handelsgericht hat entschieden, dass der Anspruch der Versicherung nicht der 1-jährigen Verjährung des Seerechts unterfällt, sondern stattdessen der normalen 3-jährigen Verjährungsfrist, weshalb der Anspruch nicht verjährt gewesen ist.

Das See- und Handelsgericht hat außerdem festgestellt, dass der Spediteur als kontrahierender Transporteur für die mangelnde Information haftet, und dass der Spediteur und die Reederei daher gesamtschuldnerisch gegenüber der Versicherung haften. Der Spediteur hat in der Zwischenzeit gegenüber der Reederei eine Haftungsfreistellung verlangt, da die Reederei schlussendlich verantwortlich für die oben beschriebene Niederlage ist.

ANMERKUNGEN VON NJORD

Das Gericht hat entschieden, dass die Reederei nicht die Pflicht hat eine große Havarie zu begehren. Sie hat jedoch die Pflicht den Empfänger über große Havarie begründende Umstände zu informieren, damit der Empfänger seine daraus resultierenden Rechte wahrnehmen kann. Aus dem Urteil geht jedoch nicht hervor, was der Empfänger hätte tun können, um seine Interessen zu wahren. Nach § 465 des Seerechts ist es grundsätzlich der Reeder, der eine große Havarie begehren kann. Wenn der Reeder stattdessen den Empfänger über den Brand informiert hätte, ist es nicht sicher, was der Empfänger hätte tun können, um seine Interessen zu wahren (also eine große Havarie zu erreichen).

Das Urteil legt außerdem fest, dass die Haftungsklausel in der NSAB 2015 § 3 lit. B, Nr. 1 bewirkt, dass der Spediteur für das Unterlassen des Reeder, den Empfänger über Umstände zu informieren, die eine große Havarie begründen (Brand auf dem Schiff), haftet. Man kann einerseits argumentieren, dass eine solche Haftung weiter geht, als was aus §§ 2 und 15-21 NSAB 2015 folgt. Andererseits kann man auch argumentieren, dass sich eine solche Haftung in Übereinstimmung mit den allgemeinen Schadensersatzrechtlichen Haftungsvorschriften befindet, da das Unterlassen in dem vorliegenden Fall eine enge Verbindung mit der Ausführung des Vertrages gehabt hat.

NJORD Law Firm wird die Entwicklung der rechtlichen Lage verfolgen. Sollten Sie Fragen oder Kommentare zu dem Urteil haben, dann kontaktieren Sie uns sehr gerne.

NEUES ZU MITARBEITERN

RISING STAR

GROßE GLÜCKWÜNSCHE AN UNSEREN ISLÄNDISCHEN STAR

Gudrun wurde auf der neuen isländischen Liste, die 40 isländische “vonarstjörnur” hervorhebt, die sich besonders gut in der ausländischen Wirtschaft machen, zum Rising Star ernannt.

Gudrun Olóf Olsen ist 28 Jahre alt und arbeitet bei der NJORD Law Firm seit 2015. Sie hat sich unter anderem im Wettbewerbsrecht, im EU-Recht und in der Konfliktlösung spezialisiert und ist im Augenblick ein wichtiger Teil unseres Teams, das zwei der größten Verfahren der dänischen Geschichte verfolgt. Gudrun ist eine der wenigen, die eine Anwaltszulassung in jeweils Island und Dänemark besitzen und deswegen bei der Lösung von Rechtsstreitigkeiten an Gerichten in beiden Ländern mitwirken können. Sie ist darüber hinaus eine der Gründerinnen und Vorstandsmitglieder bei KATLA – einer Vereinigung von isländischen Frauen im dänischen Arbeitsmarkt.

Bei NJORD gratulieren wir Gudrun ganz herzlich für die Ernennung, die absolut verdient ist!



[> LESEN SIE DIE ARTIKEL](#)

NEUES ZU MITARBEITERN

MARIE STEEN MIKKELSEN UND JOHANNE HANSTED



Wir sind erfreut mitteilen zu können, dass das See- und Transportrechtsteam von zwei neuen Anwältinnen verstärkt wird. Marie Steen Mikkelsen und Johanne Hansted haben beide ihre Anwaltszulassung erhalten und dürfen sich ab sofort Anwältinnen nennen.

Marie war seit 2017 als Referendarin im See- und Transportrechtsteam bei NJORD tätig und beschäftigt sich primär mit dem See- und Transportrecht. Marie freut sich darauf mehr Verantwortung bei NJORD zu übernehmen, wobei Verfahren, für die Marie brennt, ein größerer Teil ihres Arbeitsalltages werden wird.



Johanne wurde zu Beginn des Jahres 2019 ein Teil des See- und Transportrechtsteams und arbeitet primär mit Flugtransport. Auf unserer Webseite hält Sie Johanne über die Neuigkeiten in der Flugtransportbranche auf dem Laufenden, in der es gerade jetzt aufgrund von Corona oft Änderungen gibt.

Wir gratulieren Marie und Johanne ganz herzlich und heißen sie in unserer Kanzlei als Anwältinnen willkommen.

KONTROLLE DER TRANSPORTUNTERNEHMEN DURCH DIE STRAßENVERKEHRSBEHÖRDE



Verfasst von Ulla Fabricius, Anwältin und Partnerin bei NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com



Verfasst von Marie Steen Mikkelsen, Anwältin bei NJORD Law Firm.

msm@njordlaw.com

STRAßENVERKEHRSBEHÖRDE

Die Straßenverkehrsbehörde übt die gesetzliche Kontrolle der Transportunternehmen, die sich in Dänemark niedergelassen haben, aus und erteilt die Zulassungen für die Arbeit als Fuhrunternehmer, auf Grundlage des Güterkraftverkehrsgesetzes. Die Straßenverkehrsbehörde kann bei Transportunternehmen die Einhaltung der Vorschriften für die Zulassungsvoraussetzungen für den Güterverkehr, der Lenk- und Ruhezeiten, der Benutzung des Fahrtenschreibers, eines Diagrammblattes, einer Fahrerkarte usw., kontrollieren. Die Kontrolle der Straßenverkehrsbehörde kann in Form eines Besuchs bei der Adresse des Transportunternehmens stattfinden oder in Form einer Aufforderung an die Transportunternehmen zur Einreichung bestimmter Dokumente.

DIE POLIZEILICHE KONTROLLE – RECHTE UND PFLICHTEN

Die Polizei übt in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde die Kontrolle aus, ob Transportunternehmen und Fahrer die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten, das Vorliegen und die Anwendung der technischen Ausrüstung, das Fahren mit gefährlichen Gütern, die Kabotagefahrten, die Abführung der Maut, Parkvoraussetzung etc., einhalten.

Die polizeiliche Kontrolle geschieht häufig auf Straßen, als Teil einer allgemeinen Lastwagenkontrolle. Die Polizei kann in gewissen Situationen auch eine Kontrolle zielgerichtet gegen ein

spezifisches Unternehmen oder eine Person richten. In diesen Situationen kann die Polizei einen Besuch bei Transportunternehmen vornehmen, mit dem Ziel Mitarbeiter zu verhören und/oder mit einem Durchsuchungsbefehl den Zugang zu bestimmtem Material und bestimmten Daten zu verlangen.

Als Transportunternehmen ist es vernünftig sich im Vorfeld darauf vorzubereiten, wie man mit solchen Kontrollsituationen umgehen wird. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass verlangt werden kann, dass Nachweise unmittelbar im Rahmen der polizeilichen Kontrolle vorgelegt werden müssen. Darüber hinaus wird die Vorbereitung auf die polizeiliche Lastwagenkontrolle diese Kontrollsituationen vereinfachen – Jeweils für die Unternehmen selbst/dem Fahrer und für die Polizei.

Wenn man als Unternehmen einen Plan für die Polizeikontrolle vorbereitet, ist es als erstes wichtig, dass man weiß, nach welchen Informationen, welchen Nachweisen die Polizei fragen wird. Man sollte sich dabei klar machen, wo man diese Nachweise finden kann.

Bestimmte Dokumente befinden sich natürlich im Fahrzeug selbst (z.B. die Daten des

Fahrtenschreibers), während andere Dokumente einen Anruf des Fahrers beim Disponenten oder Masterdriver im Büro erfordern. In einer Kontrollsituation ist es wichtig für einen Fahrer zu wissen, welchen Mitarbeiter derjenige kontaktieren kann, um die Informationen zu erhalten, nach denen die Polizei fragt.



Ein anderes zentrales Element jeglicher Polizeikontrolle ist, dass man bereits im Vorfeld weiß, inwieweit eine Pflicht zur Aufklärung und zur Herausgabe für Unternehmen und Fahrer gegenüber der Polizei besteht.

Die Polizei führt häufig ein Verhör im unmittelbaren Zusammenhang mit der Lastwagenkontrolle durch, wenn es Anzeichen für das Ausstellen eines Bußgeldbescheides gibt oder andere Hinweise auf die Nichteinhaltung von Vorschriften über Lastwagen bestehen. In den meisten Fällen ist es dabei unbedenklich, wenn der Fahrer in einer Kontrollsituation aussagt. Es gibt jedoch normalerweise keine Pflicht mehr Informationen preiszugeben, als Name, Adresse und Geburtsdatum, vgl. dänische Zivilprozessordnung § 750. Außerdem kann es in gewissen Situationen von Vorteil sein, von diesem Recht Gebrauch zu machen – besonders wenn man nicht die Annahmen der Polizei teilt, die diese im Rahmen der Kontrolle hat. Das gleiche Recht hat man, wenn die Polizei bei einem Unternehmen erscheint, um die Mitarbeiter oder die Geschäftsführung zu verhören.

Schließlich ist es auch wichtig, dass ein Verhörer die Möglichkeit erhält, das Verhörprotokoll nach dem Verhör durchzulesen. Wenn der Verhörte der Meinung ist, dass im Protokoll etwas falsch wiedergegeben wurde, dann muss das Protokoll berichtigt werden. Es gibt keine Pflicht ein Verhörprotokoll zu unterschreiben und man sollte das natürlich auch nicht tun, wenn man nicht der Meinung ist, dass das Protokoll im Wesentlichen das wiedergibt, was man erklärt hat.

Für ausländische Transportunternehmen, die Gefahr laufen, dass ein Fahrzeug, als Sicherheit für das Bezahlen einer Bußgeldforderung, beschlagnahmt wird, ist es wichtig zu wissen, dass man das Recht hat, innerhalb von 24 Stunden nach der Beschlagnahme, eine gerichtliche Überprüfung zu verlangen, ob die Beschlagnahme rechtmäßig erfolgt ist.

Außerdem ist es besonders wichtig zu überlegen, ob sich ein Fahrer überhaupt verhören lassen sollte, wenn kein Dolmetscher vor Ort ist. Ausländische Fahrer, die ohne einen Dolmetscher verhört worden sind, haben es regelmäßig schwer, den Inhalt eines Polizeiprotokoll wiederzuerkennen, da sie die Fragen nicht richtig verstanden haben und sich nicht klar ausdrücken konnten. Hier ist es besonders wichtig, dass der Fahrer das Polizeiprotokoll nicht unterschreibt, wenn dieses in einer Sprache verfasst ist, die man nicht vollständig beherrscht.

Bei Njord arbeiten wir eng mit einer Reihe von dänischen Transportunternehmen zusammen, die uns kontaktieren können, wenn im Zusammenhang mit einer Kontrolle, entweder auf einer Landstraße oder bei einem Unternehmen, Fragen oder Unsicherheiten bestehen, welche Rechte und Pflichten die Unternehmen und ihre Mitarbeiter haben.

Außerdem helfen wir dabei, einen Überblick über die Nachweise zu erhalten, nach der die Polizei typischerweise fragt und bei der eine Pflicht zur Aushändigung besteht

NEUES AUS DER RECHTSPRECHUNG KURZ DARGESTELLT

1

WENN MAN EINEN GEWÖHNLICHEN STÜCKGUTTRANSPORT MIT PLANENAUFLEGER BESTELLT, DANN BEKOMMT MAN AUCH GENAU DAS.

Ein Weinhändler hat einen Dänischen Frachtunternehmer, im Zusammenhang mit der Lieferung von exklusivem Champagner von Frankreich nach Deutschland, beauftragt. Die Absprache beinhaltete 1176 Flaschen Champagner und der Wert der Lieferung lag bei EUR 69.150,42. Aus dem "Preisblatt" der Bestellung hat sich ergeben, dass das Angebot nicht besonders Diebstahlsanfällige Waren umfasst. Die Vereinbarung wurde als Stückguttransport in einem Planenaufleger durchgeführt, welches im Übrigen so auch in den gewöhnlichen Vertragsbedingungen der Parteien vorgesehen war, die bereits im Vorfeld zusammengearbeitet haben.

Der Transportauftrag wurde an einen Fuhrunternehmer weitergegeben, der den Trailer zwar auf einem beleuchteten Parkplatz abgestellt hat, dieser jedoch nicht gesichert oder videoüberwacht gewesen ist. Während der Fahrer seine Ruhezeit im Fahrerhaus verbracht hat, wurde ein Teil der Fracht (sieben Paletten Champagner) vom Trailer gestohlen. Darüber hinaus wurde weißer Schaum eines Feuerlöschers über vier zurückgelassene Paletten Champagner gesprüht.

Der Weinhändler hat einen vollen Schadensersatzanspruch wegen der gestohlenen Paletten mit Champagner geltend gemacht. Der Weinhändler war der Auffassung, dass der Frachtführer wusste oder hätte wissen müssen, dass der Champagner diebstahlsanfällig sei, weil der Weinhändler dafür bekannt war, besonders teuren Champagner zu verkaufen und sich darüber hinaus aus den Dokumenten ergibt, die auch im Besitz des Frachtführers gewesen sind, dass der zugrunde liegende Versand sehr teuer gewesen ist. Es war daher grob fahrlässig, auf einem nicht gesicherten Parkplatz zu parken.

Das See- und Handelsgericht hat entschieden, dass der Transport wie vereinbart als gewöhnlicher Stückguttransport in einem Planenaufleger durchgeführt worden ist, was so auch gewöhnlich bei der Zusammenarbeit der Partner geschehen ist. Als Folge daraus kann nicht gesagt werden, dass der Frachtführer grob fahrlässig gehandelt hat, durch das Parken auf einem nicht gesicherten Parkplatz.

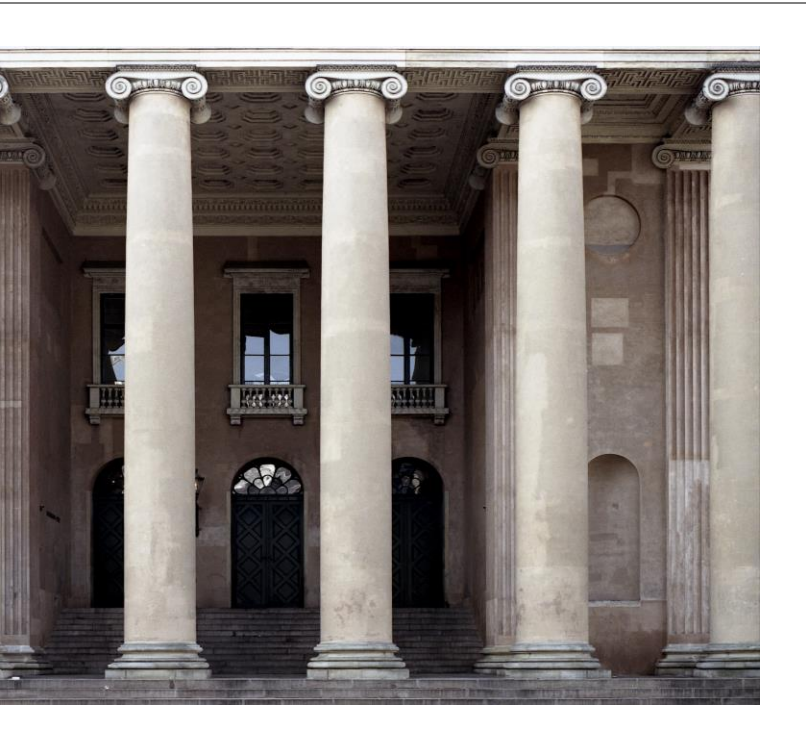
Das See- und Handelsgericht hat sich dabei auf die Vereinbarung fokussiert, die die Partner eingegangen sind und weist im Übrigen zurück, dass dem Frachtführer bekannt gewesen ist, dass der Champagner kostbar gewesen ist oder dass die Unkenntnis grob fahrlässig gewesen ist.

Das Urteil kann als Übereinstimmung mit der Praxis angesehen werden, die vom obersten Gericht im Urteil U 2012.115 H begründet worden ist und ebenso von einem Diebstahl von sehr teurem Wein, während eines Transports, handelte. In diesem Fall wurde während der Ruhezeit des Fahrers, auf einem voll beleuchteten Rastplatz, eine Palette Wein gestohlen. Der Aufhänger war ein sogenannter Blumenaufhänger und dieser war unverschlossen. Bei der Ermittlung, ob der Frachtführer grob fahrlässig gehandelt hat, hat das oberste Gericht auf die Vereinbarung Gewicht gelegt, d.h. welchen Transporttyp der Käufer gekauft hat.

Darüber hinaus hat das oberste Gericht entschieden, dass es nicht bewiesen war, dass dem Frachtführer bekannt gewesen ist, dass der Wein besonders kostbar sei und dass er auch nicht grob fahrlässig Unkenntnis hatte.

Kurz gesagt: Man bekommt das was man bestellt und wofür man bezahlt hat.





WASSERSCHADEN AN SPIELZEUG BEI MULTIMODALEM TRANSPORT

- WELCHE VORSCHRIFTEN FINDEN ANWENDUNG?

2

Während eines multimodalen Transports von China nach Tschechien ist ein Wasserschaden an einer Ladung Spielsachen entstanden, denn Wasser war von unten in den Container eingedrungen. Im Rahmen des Verfahrens musste das Gericht Stellung dazu beziehen, inwieweit der Transporteur für den Schaden verantwortlich gewesen ist oder bestimmen unter welchen Transportrechtlichen Vorschriften die Verantwortlichkeit und speziell die Schadensersatzermittlung zu bestimmen sind.

Die Vereinbarung zwischen dem Spielzeugproduzenten und dem Spediteur hat auf § 23 NSAB 2000 verwiesen und hat bestimmt, dass der Spediteur nach §§ 16-23 NSAB 2000 für den Schaden verantwortlich ist, von dem Zeitpunkt an, an dem die Güter für den Transport übergeben worden sind und bis zur Auslieferung. Danach bestand zweifelslos eine Haftung.

Die Frage war, ob die Verbundklausel in § 23 NSAB 2015 dazu führen konnte, dass der Spielzeughersteller von den günstigeren Vorschriften im Seerecht, im Hinblick auf die Schadensersatzermittlung, Gebrauch machen kann?

Das See- und Handelsgericht hatte bestimmt, dass der Spielzeugproduzent, um von der Verbundklausel Gebrauch machen zu können, beweisen sollte, wo der Wasserschaden passiert ist. Das konnte der Spielzeugproduzent nicht, weshalb in der Folge der Spielzeugproduzent nicht die Vorschriften des Seerechts anwenden konnte, sondern sich mit der Haftungsbegrenzung von 8.33 SDR pro Kilo aus der NSAB 2000 zufriedengeben musste. Gleichzeitig hatte das Gericht entschieden, dass der Spielzeugproduzent des Weiteren nicht bewiesen hatte, dass grobe Fahrlässigkeit durch den Spediteur vorlag.

STRAßENTRANSPORT

ÜBERBLICK ÜBER DIE NEUEN VORSCHRIFTEN FÜR INTERNATIONALE TRANSPORTUNTERNEHMEN

Wir haben bereits früher über die vielen neuen Vorschriften, unter anderem über die Lenk- und Ruhezeiten, die Arbeitnehmerentsendung und über Tarifverträge für Fuhrunternehmer und Transportunternehmen geschrieben. Die Vorschriften bestehen einerseits aus Vorschriften des Mobilitätspakets der EU und in Form von nationalen Vorschriften. Die vielen verschiedenen neuen Spielregeln machen es schwierig einen Überblick zu behalten, weshalb wir für dieses Quartalsupdate eine Übersicht ausgearbeitet haben, über einige dieser, durch die neue Regulierung entstandenen, zentralen Anforderungen.

In diesem Quartalsupdate haben wir dabei den Fokus auf Transportunternehmen gelegt, die internationale Transportdienstleistungen anbieten – jeweils die dänischen Transportunternehmen, die den Export und Import nach Dänemark durchführen und die nicht heimischen Transportunternehmen, die im Import, Export oder Transit nach, von oder in Dänemark tätig sind. Diese Transportunternehmen sollten bereits jetzt einen fortgeschrittenen Plan dafür haben, wie man sein Unternehmen an die neuen Vorschriften anpassen kann.



Verfasst von Marie Stehen Mikkelsen, Anwältin bei der NJORD Law Firm

msm@njordlaw.com

VEJPAKKEN

LENK- UND RUHEZEITEN	<i>Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern.</i>
NEUE BERECHNUNG DER WÖCHENTLICHEN RUHEZEITEN FÜR FAHRER	Innerhalb einer vierwöchigen Referenzperiode ist es möglich: <ul style="list-style-type: none">a) a) eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden einzuhalten. Dabei muss jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche des Referenzzeitraumes genommen werden muss.b) Für internationale Fahrer, die außerhalb ihres Wohnsitzstaates oder dem Niederlassungsstaat des Transportunternehmens fahren, besteht die Möglichkeit zwei reduzierte Ruhepausen zu halten, gefolgt von zwei regulären wöchentlichen Ruhepausen. Die reduzierte Ruhepause muss im Zusammenhang der nächsten regulären wöchentlichen Ruhepause ausgeglichen werden. Die Vorschrift ist am 20. August 2020 in Kraft getreten.

<p>DIE DURCHFÜHRUNG DER RUHEZEIT</p>	<p>Die Rechtsprechungspraxis des EU-Gerichts wurde in der Lenk- und Ruhezeitverordnung bestätigt. Es ergibt sich jetzt direkt aus der Verordnung, dass es ungesetzlich ist, die reguläre wöchentliche Ruhezeit oder andere Ruhezeiten von über 45 Stunden im Fahrzeug zu verbringen.</p> <p>Die Vorschrift ist am 20. August 2020 in Kraft getreten.</p>
<p>DER FAHRER MUSS NACH HAUSE</p>	<p>Als Transportunternehmen hat man generell die Verantwortung dafür, dass man sicherstellt, dass der Fahrer mindestens jede vierte Woche zu seinem Wohnsitzstaat oder Niederlassungsstaat, in dem sich das operationelle Zentrum des Transportunternehmens befindet, zurückkehrt.</p> <p>Für internationale Fahrer, die zwei aufeinander folgende reduzierte Ruhezeiten vorgenommen haben, tritt die Anforderung der Rückkehr bereits vor Abhalten der dritten - verlängerten - wöchentlichen Ruhezeit in Kraft.</p> <p>Die Vorschrift ist am 20. August 2020 in Kraft getreten.</p>
<p>KONTROLLPERIODE</p>	<p>Die Kontrollperiode wird von 28 Tage auf 56 Tage ausgeweitet. Die Kontrollperiode deckt den Zeitraum ab, in dem Transportunternehmen verpflichtet sind, die Registrierungen und Daten über Lenk- und Ruhezeiten etc. aufzubewahren.</p> <p>Diese Vorschrift tritt am 31. Dezember 2024 in Kraft.</p> <p>Die Kontrollperiode wird gleichzeitig mit der Anforderung ausgeweitet, dass neue intelligente Fahrtenschreiber installiert werden müssen, die unter anderem eine automatische Registrierung vornehmen können, jedes Mal, wenn das Fahrzeug eine Grenze überschreitet.</p>

<p>ZUGANG ZUM TRANSPORTGEWERBE UND ZUM MARKT</p>	<p><i>Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor.</i></p>
<p>ERWEITERUNG DER ZUVERLÄSSIGKEITSANFORDERUNGEN</p>	<p>Von jetzt an beinhaltet die Zuverlässigkeitsanforderung, die die nationalen Behörden in ihre Bewertung für die Ausstellung und Aufrechterhaltung der Zulassungen mit beachten müssen, folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schwerwiegende Verstöße gegen nationale Steuervorschriften • Vorschriften über den Schutz von Arbeitnehmern, darunter Vorschriften über die Kabotage und Arbeitnehmerentsendung <p>Die erweiterten Zuverlässigkeitsanforderungen treten am 21. Februar 2022 in Kraft.</p>

NATIONALE ANFORDERUNGEN

<p>TARIFVERTRAGLICHE KOSTEN UND TARIFVERTRAGLICHER LOHN</p>	<p>Das Gesetz zur Änderung des Warenverkehrsgesetzes, das Gesetz über den Bustransport, das Gesetz zum Arbeitsrecht und fachliche Schiedsgerichte und das Gesetz über die Entsendung von Arbeitnehmern etc.</p>
<p>DÄNISCHE TRANSPORTUNTERNEHMEN</p>	<p>Dänische Transportunternehmen, die eine Zulassung als Fuhrunternehmer von der Straßenverkehrsbehörde erhalten haben, müssen in Zukunft einem Kostenniveau entsprechen, das nicht wesentlich von dem tarifvertraglichen Kostenniveau abweicht, das von den im Warenverkehr am meisten repräsentativen Arbeitsmarktpartnern in Dänemark vereinbart worden ist und im gesamten Dänischen Gebiet gilt.</p> <p>Die Vorschrift tritt für die Vergabe von neuen Fuhrunternehmer-Zulassungen am 1. Januar 2021 in Kraft. Für bereits bestehende Fuhrunternehmer-Zulassungen tritt die Vorschrift erst am 1. Juli 2021 in Kraft.</p>
<p>AUSLÄNDISCHE TRANSPORTUNTERNEHMEN</p>	<p>Ausländische Transportunternehmen müssen einen bestimmten Mindestlohn an die Fahrer bezahlen, die in Dänemark eine Kabotagebeförderung oder eine Teilstrecke eines kombinierten Transports durchführen.</p> <p>Der Mindestlohn wird unter Beteiligung der Arbeitsmarktpartner und auf Grundlage der relevanten Lohnbestimmungen in Tarifverträgen, die für das Kostenniveau und unter Berücksichtigung des Güterkraftverkehrsgesetzes von dänischen Transportunternehmen richtungsweisend sind, vom Transportminister festgesetzt.</p> <p>Die Anforderungen an einen Mindestlohn befinden sich in dem neuen § 8 c des Entsendungsgesetzes, das am 1. Januar 2021 in Kraft treten wird.</p>

DIE FUSION IST REALITÄT

Die Fusion zwischen NJORD und Brockstedt-Kaalund hat am 1. November 2020 stattgefunden.

Die NJORD Law Firm ist jetzt die 8. größte Anwaltskanzlei in Dänemark, mit ca. 60 neuen Mitarbeitern und einem spezialisierten Büro in Silkeborg.

Das feiern wir mit dem Start unserer neuen Webseite, die unsere gesamte, gemeinsame Kanzlei beinhaltet.

NEUE WEBSITE

[erkunden >](#)



NJORDLAW.COM/DE

TYPISCHE VERTRAGSBEDINGUNGEN

WORAUF MÜSSEN REEDER ODER FRACHTFÜHRER BEI BUNKERLIEFERUNGSVERTRÄGEN BESONDERS ACHTEN?

Der Bunkeröl-Markt ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass es häufig der Bunkerlieferant ist, der großen Einfluss darauf hat, welche Vertragsbedingungen für einen Bunkerlieferungsvertrag gelten sollen. Es gibt jedoch auch Fälle, in denen ein Verhandlungsspielraum bezüglich der Vertragsbedingungen besteht.

Untenstehend werden einige der zentralen Bestimmungen durchgegangen, auf die man als Käufer besonders achten sollte, wenn man einen Bunkerlieferungsvertrag vereinbart. Das kann dazu führen, dass man als Käufer eine bessere Position hat, wenn ein Streit im Rahmen des gelieferten Bunkeröls entsteht.



Verfasst von Christian Schaap, Anwalt bei der NJORD Law Firm.

csc@njordlaw.com

In den letzten Jahren gab es gehäuft Fälle, in denen der Lieferant schlechtes Bunkeröl geliefert hat (the Houston problem), in denen zu wenig Bunkeröl geliefert wurde (die sogenannte Cappuccino Methode) und Fälle, die durch die Insolvenz des Unternehmens OW Bunkers entstanden sind. Das letztgenannte hat eindrücklich die Herausforderungen verdeutlicht, die für Käufer entstehen können, wenn man Bunkeröl kauft, an dem ein Dritter einen Eigentumsvorbehalt hat und dieser insolvent geht.

In 2008 haben viele schlechtes Bunkeröl aus besonders Houston, Panama und Singapur erhalten, das auf diversen Schiffen zu Motorschäden geführt hat. Es gab auch eine verbreitete Praxis, dass die Bunkerlieferanten bei der Lieferung des Bunkeröls, komprimierte Luft durch den mit dem Schiff verbundenen Schlauch jagten. Das hat dazu geführt, dass das Bunkeröl angefangen hat zu blubbern/schäumen und damit mehr Volumen innehatte (Cappuccino Effekt). Die Messeinheiten in den Tanks haben deshalb angezeigt, dass die Tanks mehr befüllt waren, als es tatsächlich der Fall gewesen ist.

Nach ein paar Tagen, wenn der Schaum verschwunden ist, haben die Messeinheiten in den Tanks dann die tatsächliche Menge an Bunkeröl angezeigt, die weniger war, als die Vereinbarte Menge. Schließlich haben die Fälle in Bezug auf OW Bunker gezeigt, dass die Insolvenz des Bunkerlieferanten zu eingreifenden Konsequenzen für den Reeder führen kann, denn er riskiert den gleichen Bunker zweimal bezahlen zu müssen.

Das Houston Problem, die Lieferung mit der Cappuccino Methode und die Insolvenz von OW Bunker haben alle eine Großzahl von Rechtsstreitigkeiten ausgelöst, die von den Gerichten weltweit gelöst werden mussten. Durch die Gerichtsentscheidungen haben sich eine Reihe von Vertragsbestimmungen gezeigt, die in den Bunkerlieferungsverträgen wiederkehrend aufgetreten sind. Einige dieser Vertragsbestimmungen sollte man als Käufer von Bunkeröl besonders im Blick behalten und in bestimmten Fällen sollte man vermeiden, diese zu akzeptieren.



M

13M
8
6
4
2
12M
8
6
4
2
11M
8
6
4
2
10M
8
6
4
2
9M
8
6
4
2
8M
8
6
4
2
7M
8
6
4

ATTENTIE

Menge. Schließlich haben die Fälle in Bezug auf OW Bunker gezeigt, dass die Insolvenz des Bunkerlieferanten zu eingreifenden Konsequenzen für den Reeder führen kann, denn er riskiert den gleichen Bunker zweimal bezahlen zu müssen.

Das Houston Problem, die Lieferung mit der Cappuccino Methode und die Insolvenz von OW Bunker haben alle eine Großzahl von Rechtsstreitigkeiten ausgelöst, die von den Gerichten weltweit gelöst werden mussten. Durch die Gerichtsentscheidungen haben sich eine Reihe von Vertragsbestimmungen gezeigt, die in den Bunkerlieferungsverträgen wiederkehrend aufgetreten sind. Einige dieser Vertragsbestimmungen sollte man als Käufer von Bunkeröl besonders im Blick behalten und in bestimmten Fällen sollte man vermeiden, diese zu akzeptieren.

BUNKERSTANDARD- VERTRAGSBEDINGUNGEN

Die Bunkerlieferungsverträge werden häufig im Hinblick auf die Standardgeschäftsbedingungen des Bunkerlieferanten verhandelt. Im Jahr 2015 kamen jedoch BIMCOs ersten Standardgeschäftsbedingungen für den Kauf von Bunkeröl heraus. Die Standardbedingungen wurden in der Branche nie richtig angenommen und wurden von einigen Bunkerlieferanten als zu "käuferfreundlich" angesehen. 2018 hat BIMCO eine 2018- Version, der Standardbedingungen für den Kauf von Bunkeröl, herausgebracht. Diese Bedingungen werden häufig als Ausgangspunkt bei Vertragsverhandlungen verwendet, in deren Verlauf die Reeder/Frachtführer häufig einige Änderungen und Anpassungen der Bedingungen vornehmen.

Kennzeichnend für viele Bunkerlieferungsverträge ist es, dass sie unter anderem die Anwendung des amerikanischen Seerechts vorsehen (the general maritime law of the United States of America), dass die Bestimmungen über Probenentnahmen und Testungen häufig die Probeentnahme und Testung durch den Lieferanten favorisiert, dass

Gewährleistungs- und Verjährungsfristen kurz sind und die Haftung des Lieferanten häufig stark begrenzt ist. Unten werden wir diese typischen Klauseln näher betrachten.

GEWÄHR-LEISTUNGS- UND VERJÄHRUNGSFRISTEN KURZ SIND UND DIE HAFTUNG DES LIEFERANTEN HÄUFIG STARK BEGRENZT IST. UNTEN WERDEN WIR DIESE TYPISCHEN KLAUSELN NÄHER BETRACHTEN.

Die amerikanischen Seerechts-Vorschriften stellen die Lieferanten von Bunkeröl besser, als in den meisten anderen Ländern, denn die Vorschriften des Seerechts der USA geben den Bunkerlieferanten ein Seepfandrecht für ihre Forderungen aus der Lieferung des Bunkeröls. Daher kann es empfehlenswert sein, dass die Anwendung eines mehr neutralen Rechts vereinbart wird. Zum Beispiel ist die Forderung des Bunkerlieferanten, auf Bezahlung des Bunkeröls, eine gewöhnliche Seerechtsforderung, die im § 91 Abs. 11 aufgelistet ist. Eine Bedingung für einen Arrest ist hier, dass der Reeder selbst für die Forderung des Bunkerlieferanten haftet, vgl. § 93 Abs. 4 des Seerechts.

Nach dem dänischem Recht gibt es keine Vermutung dafür, dass der Frachtführer bei der Bestellung von Bunkeröl auch den Reeder bindet, vgl. z.B. ND1958.380, weshalb die notwendige Haftung meist nicht vorliegen wird.

Nach dem amerikanischen Maritime Lien Act gibt es dagegen eine Vermutung dafür, dass der Reeder, durch die Bestellung des Frachtführers von Bunkeröl, gebunden ist. Dies gibt dem Bunkerlieferanten eine bessere Möglichkeit, ein mit Bunkeröl beliefertes Schiff unter Arrest zu stellen oder zwangsverkaufen zu lassen, wenn sich der Eigentümer des Schiffes im Zahlungsverzug befindet. Diese Rechtsstellung kam exemplarisch in amerikanischen Urteilen (Rechtsstreit M/V Harmony) wie auch in Canadischen (Rechtsstreit M/V Lanner) zum Ausdruck, woraus abgeleitet werden kann, dass es diese Gerichte größtenteils akzeptiert haben,

dass die Vereinbarung des Frachtführers mit dem Bunkerlieferanten bewirkt, dass der Bunkerlieferant für seine Forderung ein Seepfandrecht am belieferten Schiff erhält und dass der Reeder die Rechte des Bunkerlieferanten respektieren muss, wie z.B. das Prioritätsrecht. So riskiert der Reeder am Ende für die Bezahlung der Bunkerlieferung zu haften, wenn der Reeder einen Zwangsverkauf verhindern möchte. Ein dänisches Gericht wird kaum geneigt sein, aus einer Vereinbarung zwischen einem Bunkerlieferanten und einem Frachtführer, eine Bindung des Reeders abzuleiten, sodass dieser das Seepfandrecht des Bunkerlieferanten akzeptieren müsste.

SIE SOLLTEN KRITERIEN FÜR DAS BUNKERÖL VEREINBAREN

Es ist wichtig, dass man Kriterien für das zu liefernde Bunkeröl vereinbart. Darunter, ob das Bunkeröl die IMOs 2020 Schwefelanforderungen, für den relevanten ISO-Standard und/oder für MARPOL Annex VI, erfüllen muss. Es ist nicht empfehlenswert, dass Spezifikationskriterien in der Vereinbarung enthalten sind, die nicht objektiv messbar sind, wie z.B., dass das Öl pumpbar sein muss (pumpable).

PROBENENTNAHME UND QUALITÄTSTEST

Bei der Lieferung des Bunkeröls werde Proben entnommen, um dessen Qualität zu checken. Es kommt häufig vor, dass die Bunkerlieferungsverträge eine Klausel enthalten, die bei der Bestimmung der vereinbarten Qualität, die Resultate der Proben des Käufers ausschließen. Hier ist es empfehlenswert zu vereinbaren, dass sowohl die Ergebnisse der Proben des Bunkerlieferanten, als auch des Käufers, in die Betrachtung einfließen dürfen, wenn es um die Frage geht, ob das Bunkeröl die vereinbarte Qualität und den vereinbarten Schwefelgehalt besitzt. Außerdem sollte vereinbart werden, dass die Probeentnahmen evtl. bei einem unabhängigen Seemann eingereicht werden sollte, der möglichst im Vorfeld bestimmt worden ist. Der Prozess für die Probeentnahme und den Qualitätstest, sollte im Vertrag so präzise wie möglich beschrieben werden.

VERJÄHRUNG UND GEWÄHRLEISTUNG

Bunkerlieferungsverträge beinhalten oft kurze Verjährungs- und Gewährleistungsfristen. Auf Englisch wird Verjährung meist mit "timebar" bezeichnet, während die Gewährleistung

meist als "notification" bezeichnet wird. Wenn der Vertrag englischem Recht unterworfen ist, wird ein Gericht mit großer Wahrscheinlichkeit eine Klausel aufrechterhalten, die dem Käufer eine kurze Verjährungsfrist lässt, vgl. z.B. ein neues englisches Urteil Tricon Ltd. und MTM Trading¹, wo aus einer Klausel folgte, dass eine Demmourage-Forderung 90 Tage nach ihrem Entstehen verjährt sein sollte. Dieses Ergebnis wäre nicht unbedingt auch unter dänischem Recht entstanden. In einem neuen Urteil des See- und Handelsgerichts bzgl. einer Schadenersatzforderung für off-spec Bunkeröl, kam das Gericht zu dem Ergebnis, dass die folgende Klausel: "TIME BAR: Quality complaints time barred after 30 days", eine Gewährleistungsbestimmung und nicht eine Verjährungsbestimmung gewesen ist.

Es kann empfehlenswert sein, dass man als Käufer, soweit möglich, kurze Gewährleistungs- und Verjährungsfristen meidet. Evtl. durch eine Klausel, die dem Käufer z.B. 30 Tage Zeit für die Inanspruchnahme der Gewährleistung gibt, ab dem Zeitpunkt, an dem das Bunkeröl in Gebrauch genommen wird sowie eine Verjährungsfrist von z.B. 90 Tagen, die ebenso ab dem Zeitpunkt des Gebrauchs startet.

HAFTUNGSBEGRENZUNGEN

Der Bunkerlieferant will häufig seine Haftung in den Bunkerlieferungsverträgen auf den Fakturapreis des gelieferten Bunkeröls begrenzen. Der Schaden aufgrund von off-spec Bunkeröl beläuft sich jedoch meist auf höhere Beträge, als der Fakturawert des Öls. Daher ist es empfehlenswert, soweit möglich, dass die Haftungsbegrenzungen nach oben angepasst werden. Unter allen Umständen sollten Haftungsbegrenzungen dabei zum Vorteil von sowohl dem Käufer, als auch dem Bunkerlieferanten

gelten, und nicht nur zum Vorteil des letztgenannten.

ACHTEN SIE DARAUF, DASS DER BUNKERLIEFERANT EINE GEWERBE- UND PRODUKTHAFTUNGS-VERSICHERUNG HAT

Es kann empfehlenswert sein, dass man als Reeder oder Befrachter eine Klausel in den Bunkerlieferungsvertrag einsetzt, die den Bunkerlieferanten verpflichtet, eine ausreichende Versicherung zu dokumentieren. Das gibt eine größere Sicherheit dafür, dass mögliche Schadensersatzansprüche gegen den Bunkerlieferanten auch tatsächlich bezahlt werden können.

OW BUNKER – KONKURRIERENDE FORDERUNGEN

Der Konflikt in dem sogenannten OW Bunker Fall (Res Cogitans), den das höchste englische Gericht im Rahmen der Insolvenz von OW Bunker behandelt hat, geht kurzgefasst darum, dass OW Bunker Bunkeröl auf Kredit und mit einem Eigentumsvorbehalt für einen Reeder verkauft hat. Um die Vereinbarung mit dem Reeder einzuhalten, hat OW Bunker Öl von physischen Bunkerlieferanten gekauft. Diese Käufe wurden auf Kredit getätigt. Der Reeder hat das Bunkeröl von einem der physischen Bunkerlieferanten entgegengenommen. Als OW Bunker insolvent gegangen ist, hatte OW Bunker von den Reedern die Bezahlung nicht erhalten sowie die Bunkerlieferanten ihre Bezahlung nicht von OW Bunker. Der Res Cogitan Fall hat dazu geführt, dass der Reeder in die Insolvenzmasse von OW Bunker zahlen sollte. Andere Reeder, die Teil einer gleichen Konstellation gewesen sind, haben deswegen ihrerseits in die Insolvenzmasse von OW Bunker gezahlt. Die Reeder wurden jedoch, vor allem in den USA und den Vereinigten Arabischen Emiraten, mit Forderungen der physischen Bunkerlieferanten konfrontiert, die auch eine Bezahlung der Reeder erreichen wollten, da sie der Ansicht waren, dass sie ein Seepfandrecht an ihrer Forderung gehabt

haben. Weder die amerikanischen Gerichte, noch die Gerichte in den Vereinigten Arabischen Emiraten kamen zu dem Ergebnis, dass die Reeder auch verpflichtet gewesen sind, die Forderungen der physischen Lieferanten zu bezahlen. Um das Risiko von konkurrierenden Forderungen zu vermeiden, kann man sich als Reeder oder Befrachter zusichern lassen, dass der Bunkerlieferant garantiert, dass er für das Bunkeröl bezahlt hat, er an den Reeder/ Befrachter verkauft und dass der Reeder/ Befrachter das Recht auf Nachweis für eine solche Bezahlung hat, bevor der Reeder/ Befrachter verpflichtet ist, die Bunkerlieferung zu bezahlen.

ANMERKUNGEN

Wenn man als Käufer von Bunkeröl das Risiko unangenehmer Überraschungen minimieren will, sollte man die Vertragsbedingungen durchgehen und möglichst an den relevanten Stellen anpassen. Das ist meist einfacher, durch das Eingehen von langfristigen Rahmenvereinbarungen. Sollten Sie Fragen oder Anmerkungen zu dem Artikel haben, sind Sie willkommen den Verfasser zu kontaktieren und/oder die See- und Transportrechtsabteilung von NJORD.

SHIOWNERS' CLUB GUIDE

Der "Shipowners Club" hat einen Guide herausgegeben, der einen Überblick über die Haftungsaufteilung bei Sachbeschädigungen gibt, die Fahrzeuge in Verbindung mit offshore Operationen verursachen.

Sachbeschädigungen an Sachen, die einem selbst, dem Vertragspartner oder einem Dritten gehören, sind ein häufiges Risiko im Zusammenhang mit offshore Projekten. Es ist daher wichtig, dass man sich bei Vertragseingehung einen Überblick darüber verschafft, welches Risiko sich aus dem Vertrag ergibt. Darunter, ob man die benötigte Versicherungsdeckung besitzt.

Den "Shipowners Guide" finden Sie untenstehend. Dort kann man die Haftungsaufteilungen in einigen der typischen Standardverträgen sehen, die in Verbindung mit der Operation von Schiffen, in offshore Projekten, verwendet werden.

Contract	Liability
Supplytime (1989, 2005, 2017) & Windtime 2013	<p>Claims by parties covered by the knock for knock flow to the Owner or Charterer respectively, including damage to their own property.</p> <p>In respect of claims from parties not covered by the knock for knock, the contract is silent, so these claims will lie where they fall, except where the damage is caused by or to the tow, in which case they are for the Charterers' account.</p>
Towcon & Towhire (1985/2008)	The Tugowner is liable for any damage caused to the tug as well as to third party property contacted by the tug. Respectively, the Hirer is responsible for any damage caused to the tow and to third party property contacted by the tow.
UKSTC 1986	The Hirer is liable for any damage to third party property, the tow or the tug (provided the tug is seaworthy and the claims occur during towage).
Wreckhire/fixed/staged (1999/2010)	The wreck owner is liable for damage to their vessel and the Contractor is liable for damage to their vessels. The contract is silent on claims from third parties, so these will lie where they fall.
LOF 2020	The Contractors are contractually obliged not to unnecessarily damage, abandon or sacrifice any property on the vessel being salvaged. Otherwise, the contract is silent on liability for damage to the salvage tugs, salvaged vessel or third party property, so the normal rules on negligence (but with due consideration of the context) will apply to claims between the parties.
Bargehire (1994/2008)	The Charterers are obliged to repair any damage to the vessel occurring during the charterparty. They also indemnify the Owners against all damage to third party property caused by the barge. However, by default the insurance provisions require the owners to place H&M and P&I insurance, which the Charterers may be able to use to cover such claims (subject to bearing the deductible).
Projectcon 2006	<p>The tug and barge owners are liable for any damage or loss caused to their vessels. They are also liable for any cargo on board of their vessels which is not the subject of the charter.</p> <p>The tug and barge charterers are liable for any damage, loss, delay and wreck removal of cargo which is the subject of the charter. They are also liable for any loss or damage caused to the property of their group members.</p> <p>In respect of claims from parties not covered by the knock for knock, the contract is silent, so these claims will lie where they fall.</p>

NEUES URTEIL VOM ÖSTLICHEN UND WESTLICHEN LANDGERICHT

FLUGGESELLSCHAFTEN MÜSSEN NUR DOKUMENTIEREN, DASS SIE ALLES NOTWENDIGE VERANLASST HABEN, UM DIE VERSPÄTUNG ZU VERMINDERN

Neue Urteile der östlichen und westlichen Landgerichte unterstreichen die Wichtigkeit, dass Fluggesellschaften nicht alleine nachweisen müssen, dass Verspätungen oder Streichungen auf unvorhergesehenen Ereignissen beruhen. Die Fluggesellschaft muss außerdem nur nachweisen, dass die Fluggesellschaft alles getan hat, was ihr möglich war, um die Verspätung zu reduzieren.



Verfasst von Johanne Hansted, Anwältin bei der NJORD Law Firm.

jha@njordlaw.com

DIE RECHTE DER FLUGPASSAGIERE

Grundsätzlich ist eine Fluggesellschaft verpflichtet eine Kompensation an den Passagier zu bezahlen, wenn die Fluggesellschaft den Flug streicht oder wenn der Flug mehr als 3 Stunden Verspätung hat.

Die Fluggesellschaft muss jedoch keine Kompensation leisten, wenn sie nachweisen kann, dass die Verspätung oder Streichung auf unvorhergesehenen Ereignissen beruht, die nicht durch zumutbare Vorkehrungen hätten verhindert werden können.

Darüber hinaus muss die Fluggesellschaft nur nachweisen, dass dem Fluggast bei der ersten Gelegenheit eine Umbuchung angeboten worden ist, der Passagier sich jedoch für die Rückerstattung des Flugpreises entschieden hat.

Das östliche Landgericht und das westliche Landgericht haben in einer Reihe von Fällen entschieden, in denen es vor allem darum ging, ob die Fluggesellschaften ihrer Beweislast nachgekommen sind, dass sie alles Zumutbare getan haben, um die Verspätungen zu reduzieren, wie z.B. bei der ersten Gelegenheit für die Umbuchung der Reise zu sorgen.

In weiteren Fällen haben das östliche und westliche Landgericht, in Übereinstimmung mit den Ansichten der Fluggesellschaften, entschieden, dass dort die Verspätungen oder Streichungen auf unvorhergesehenen Ereignissen beruhten. Dennoch wurden auch mehrere Fluggesellschaften dazu verurteilt Schadensersatz an Flugpassagiere zu bezahlen, da die

Landgerichte dort nicht der Ansicht gewesen sind, dass die Fluggesellschaften alles Zumutbare unternommen haben, um die Verspätungen zu reduzieren.

DIE BEWEISLAST DER FLUGGESELLSCHAFTEN

Wir haben herausgearbeitet worauf die Landgerichte bei der Ermittlung davon Wert gelegt haben, inwieweit die Fluggesellschaften ihrer Beweislast nachgekommen sind, zu beweisen, dass sie in den einzelnen Fällen ihrer Verpflichtung nachgekommen sind, für eine Reduzierung von Verspätungen zu sorgen. Es hat sich dabei herausgestellt, dass es den Fluggesellschaften obliegt nachzuweisen:



- Inwieweit und wann Flugpassagiere die Mitteilung über die Streichung oder der längeren Verspätung erhalten haben
- Dass die Passagiere die Wahl zwischen Umbuchung oder Erstattung erhalten haben
- Dass die Fluggesellschaften den Passagieren die Umbuchung ihrer Reise bei der ersten Gelegenheit angeboten haben. Evtl. Durch andere Fluggesellschaften, durch alternative Routen oder zu einem nahen Flughafen
- Was die Flugpassagiere gewählt haben. Darunter, dass es die tatsächliche Wahl des Flugpassagiers gewesen ist und nicht die Entscheidung der Fluggesellschaft.
- Dass die Fluggesellschaft untersucht hat, ob die Möglichkeit besteht die Reise durch eine andere Fluggesellschaft durchführen zu lassen, via einer anderen Flugroute oder zu einem nahen Flughafen, und zu dem Schluss gekommen ist, dass dies nicht der Fall ist. Dazu gehört auch der Nachweis, dass die Fluggesellschaft andere Fluggesellschaften, bzgl. freien Kapazitäten, kontaktiert hat.
- Dass die Fluggesellschaft keine freien Reserveflüge samt Besatzung standby gehabt hat
- Dass es unmöglich gewesen ist einen Ersatzflug durchzuführen oder ein Flugzeug von einer anderen Fluggesellschaft zu chartern

Die obenstehende Liste ist nicht abschließend, zeigt jedoch klar ein Bild der Ansichten der Landgerichte davon auf, in welchen Fällen es von der Beweislast der Fluggesellschaften ausgegangen ist. Es ist dabei nicht genug, dass die Fluggesellschaft rein faktisch alle diese Versuche unternommen hat, um die Verspätung zu reduzieren. Die Fluggesellschaften können trotzdem noch den Fall verlieren, wegen mangelnden Nachweises für die Maßnahmen.

Die Landgerichte bestimmten außerdem, dass wenn das Vorbringen der Parteien gegenläufig ist, dies dem Vorbringen der Fluggesellschaft schadet, wenn es ihr nicht gelingt, ausreichende Beweise dafür vorzulegen, was in Wirklichkeit, am fraglichen Tag, im Flughafen passiert ist. Dies ist eine hohe Beweishürde. Die Fluggesellschaften sind daher mit der Herausforderung konfrontiert, dass viele Passagiere selbst alternative Routen heraussuchen, ohne zunächst die Fluggesellschaft anzuhören, ob mit deren Hilfe eine Umbuchung möglich gewesen wäre. Danach werden die Fluggesellschaften mit sowohl einer Forderung auf Rückerstattung, als auch mit einer Forderung auf Erstattung der Kosten für den Kauf eines neuen Flugtickets auf eigene Rechnung, konfrontiert.

Das Ausgeführte beinhaltet nur Beispiele für die Beweise, auf die die Landgerichte Wert gelegt haben bei der Ermittlung davon, inwieweit die Fluggesellschaften ihre Verpflichtung erfüllt haben, Verspätungen zu reduzieren und für die Umbuchung der Reise bei der ersten Gelegenheit zu sorgen. Darüber hinaus ist es eine große Anforderung, dass die Fluggesellschaften nachweisen müssen, dass unvorhergesehene Umstände der Grund dafür waren, dass genau der fragliche Flug gestrichen wurde oder sich verspätet hat.

Bei NJORD sind wir Experten in Flugstreitigkeiten. Wir beraten Fluggesellschaften in der Behandlung von Passagierforderungen, bevor sie mit eventuellen Forderungen konfrontiert werden. Auf diese Weise können Fluggesellschaften sicher gehen, dass sie die notwendigen Beweise haben, um den Fall zu gewinnen.

TOP 5

DIE MEISTGELESENEN UPDATES IM QUARTAL

Hier finden Sie die meistgelesenen Inhalte des Quartals. Verschaffen Sie sich einen Überblick über wichtige Urteile und Analysen – genauso wie es viele andere machen!

1. Neue Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sind in Kraft getreten
2. Neues EU-Urteil über die soziale Sicherung von Fahrern
3. Flugfälle: Haben Passagiere immer ein Recht auf Rückerstattung, wenn die Fluggesellschaft den Flug aufgrund von COVID-19 streicht?
4. Flugfälle: Rückerstattung von Flugtickets, wenn das Flugticket teil eines Pauschalreisevertrages ist.
5. 12 Fluggesellschaften haben die mit einer Frist versehene Verpflichtung erhalten, die Preise für gestrichene Flüge an Passagiere zurückzuerstatten.



NJORDS SEE- UND TRANSPORTRECHTSTEAM

KONTAKT



ULLA FABRICIUS

Anwalt, Partner
(+45) 77 40 10 12
uf@njordlaw.com



THOMAS RYHL

Anwalt, Partner
(+45) 77 40 11 58
thr@njordlaw.com



STEFFEN HEBSGAARD MUFF

Anwalt, Partner
(+45) 77 40 10 17
shm@njordlaw.com



ANDERS WORSØE

Anwalt, Partner
(+45) 77 40 11 45
awo@njordlaw.com



CHRISTIAN SCHAAP

Anwalt
(+45) 77 40 10 41
csc@njordlaw.com



JOHANNE HANSTED

Anwalt
(+45) 77 40 10 16
jha@njordlaw.com



GUÐRÚN OLSEN

Anwaltsanwärtarin
(+45) 77 40 10 42
gol@njordlaw.com



MARIE STEEN MIKKELSEN

Anwalt
(+45) 77 40 11 72
msm@njordlaw.com



njordlaw.com/de/transportrecht