



JAHRESBERICHT

See- und Transportrecht

2021

NJORD
LAW FIRM

JAHRESBERICHT

TRENDS 2020 UND 2021

Im Jahresbericht des See- und Transportteams fassen wir auch dieses Jahr die rechtlichen Trends zusammen, die 2020 in der Transportbranche im Vordergrund standen, und betrachten die Trends, von denen wir glauben, dass sie sich 2021 auf die Branche auswirken werden.



Von Ulla Fabricius, Anwältin (H) und Partnerin bei NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com

DIE CORONA-PANDEMIE UND DIE TRANSPORTBRANCHE

Das Jahr 2020 war stark von der Corona-Pandemie geprägt, die sich nicht nur auf unser Leben, sondern selbstverständlich auch in hohem Maß auf die Transportbranche ausgewirkt hat.

Wir haben viel über die Pandemie aus dem Blickwinkel der Transportbranche geschrieben und einen Teil davon in unserem Quartalsupdate von Mai 2020 zusammengefasst, das Sie hier noch einmal lesen können:

> [Quartalsupdate Mai 2020](#)

Im Juni wir haben zudem eine Nachricht über das neue US-Gesetz über Liegegeld und Verzugsgebühren für Container vor dem Hintergrund der Pandemie veröffentlicht:

> [Neues US-amerikanisches Gesetz über Gebühren für Liegegeld und Verzugsgebühren für Container](#)

In diesem Jahresbericht haben wir die Situation auf dem Containermarkt weiterverfolgt, wo die Frachtsätze aufgrund fehlender Container und fehlenden Platzes an Bord von Containerschiffen auf neue Höhen gestiegen sind, was zu Verzögerungen und Kosten in Form von Liegegeld und Verzugsgebühren für Container geführt hat.

Im Transportteam von NJORD sind wir besonders stolz darauf, dass wir beim Abschluss eines Frachtvertrages mit den Behörden über die Verteilung der ersten Covid-Impfstoffe in Dänemark behilflich sein konnten. Mehr dazu lesen Sie in diesem Jahresbericht.

BREXIT

BREXIT wurde zum Jahreswechsel 2020/21 eine Realität, als das Vereinigte Königreich die EU verließ. Dies hat zu großen Veränderungen im Zusammenhang mit der Ein- und Ausfuhr von Waren geführt, und viele Unternehmen mussten die guten alten Transit-Dokumente wieder hervorsuchen.

In Bezug auf die Straßengüterverkehrsbranche haben sich viele natürlich gefragt, ob Fahrten über die Grenzen und in den Hoheitsgebieten anderer Staaten noch möglich sein werden – und was ist mit dem Mobilitätspaket? – Ist es zeitgemäß? Mehr dazu lesen Sie weiter unten.

Hier ein paar nützliche Links:

> [Transporting goods between Great Britain and the EU: guidance for hauliers and commercial drivers - GOV.UK \(www.gov.uk.de\)](#)

> [Rules of origin for goods moving between the UK and EU - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

> [Info-Blatt zum Brexit \(fstyr.dk\)](#)

KONNTEN DAS EU-PARLAMENT UND DER RAT DIE ENTSENDEVORSCHRIFTEN WIRKSAM ÄNDERN, UM DIE RECHTE ENTSANDTER ARBEITNEHMER ZU STÄRKEN?

Diese Frage wurde dem EuGH vorgelegt, da Ungarn und Polen gemeinsam mit einer Reihe weiterer Mitgliedstaaten eine so genannte Nichtigkeitsklage gegen das Parlament und den Rat erhoben.

Hintergrund für die Änderung der Entsenderichtlinie war der Wunsch, die Beschäftigungsbedingungen entsandter Arbeitnehmer den Bedingungen der örtlichen Arbeitnehmer, die bei Unternehmen im Aufnahmemitgliedstaat angestellt sind, anzugleichen.

Dies ist die Grundlage der sektoralen Entsendevorschriften des Mobilitätspakets.

Alle hielten den Atem an und warteten gespannt das Urteil des EuGH ab, das dann am 8. Dezember 2020 verkündet wurde.

Der EuGH wies die Klage ab, da die Änderungen der Entsendevorschriften nach Auffassung des Gerichtshofs nicht den Vorschriften des EU-Vertrags zur Freizügigkeit widersprechen.

DAS MOBILITÄTSPAKET IST IN DER UMSETZUNG

Die geänderten Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten, die 1) eine Neuberechnung der wöchentlichen Ruhezeiten der Fahrer, 2) ein Verbot gegen das Absolvieren der wöchentlichen Ruhezeit oder sonstiger Ruhezeiten von einer Dauer von mehr als 45 Stunden im Fahrzeug und 3) die Anforderung, dass der Fahrer mindestens alle vier Wochen zu seinem Wohnsitz oder zur Betriebsstätte des Transportunternehmens im Staat der Niederlassung zurückkehren muss, enthalten, traten am 20. August 2020 in Kraft. Die Verlängerung der Kontrollfrist von 28 auf 56 Tage tritt erst am 31. Dezember 2024 in Kraft: Ab diesem Tag muss auch der neue intelligente Fahrtenschreiber installiert sein.

Die Erweiterung der beruflichen Verhaltensanforderungen, die von den nationalen Behörden bei der Ausstellung oder Erneuerung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu berücksichtigen sind, tritt erst am 21. Februar 2022 in Kraft. Ebenso treten am 21. Februar 2022 die erhöhten Anforderungen an die Anbindung der

Transportunternehmen an den Staat der Niederlassung, die Verpflichtung zur Rückkehr von Fahrzeugen in den Staat der Niederlassung mindestens alle acht Wochen sowie die Anforderungen eines viertägigen Karenzzeitraums nach dem Abschluss einer Kabotage, in Kraft.

Die sektorspezifischen Entsendevorschriften für Kabotage, Cross-Trade und den Straßenteil eines kombinierten Transports treten ebenfalls am 21. Februar 2022 in Kraft.

DÄNISCHE ANFORDERUNGEN AN TARIFVERTRÄGLICHE KOSTEN UND LÖHNE

Dänische Transportunternehmen, die ab 2021 die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers beantragen, müssen ein Kostenniveau haben, das sich nicht eindeutig oder wesentlich vom Kostenniveau der dänischen Tarifverträge unterscheidet. Dasselbe wird ab dem 1. Juli 2021 auch für diejenigen Transportunternehmen gelten, die bereits vor 2021 erstmals zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen wurden.

IM RECHTSSTREIT ÜBER DEN LOHNANSPRUCH DES RUMÄNISCHEN FAHRERS WURDE DIE BERUFUNG GEGEN DAS URTEIL DES SEE- UND HANDELSGERICHTS EINGELEGT

Wie in unserem Newsletter vom 25. November 2020 berichtet, war der rumänische Fahrer mit seinem Anspruch auf Zahlung dänischen Lohnes erfolglos. Nur einem kleinen Teil des Anspruches des Fahrers wurde stattgegeben, und zwar auf 1% Urlaubsgeldzuschlag.

Gegen das Urteil hat der Fahrer allerdings nun Berufung eingelegt, nachdem der EuGH im Dezember 2020 ein neues Urteil über die Anwendung der Entsendevorschriften auf mobile Arbeitskräfte verkündete. Lesen Sie mehr über das neue Urteil des EuGH und dessen Reichweite in diesem Jahresbericht.

CYBERATTACKEN

Wir haben von mehreren Cyberattacken unterschiedlicher Ausmaßes gegen Transportunternehmen erfahren. Dies hat zur Implementierung von Klauseln in Verträgen geführt, die nun Cyberattacken als höhere Gewalt qualifizieren; auch die Versicherungsgesellschaften wurden hierauf aufmerksam und reagierten mit Deckungsausnahmen und der Vermarktung von gesonderten Cyberversicherungen. Erfahren Sie mehr über die Cyberherausforderungen in diesem Jahresbericht.

DIE LUFTFAHRTINDUSTRIE

Auch die Luftfahrtindustrie spielte eine große Rolle im vergangenen Jahr. Sie wurde vom Herunterfahren der Gesellschaften aufgrund der andauernden Pandemie besonders hart betroffen. Auch in diesem Jahresbericht können Sie weiter unten von der Luftfahrtindustrie lesen.

TOP 5

DIE MEISTGELESENEN UPDATES DES JAHRES

Hier finden Sie die meistgelesenen Inhalte des Jahres. Informieren Sie sich über die wichtigsten Entscheidungen und Analysen - so wie es auch viele andere getan haben!

1. [Coronavirus – ist das höhere Gewalt?](#)
2. [Neue Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sind soeben in Kraft getreten](#)
3. [Ein Blick auf die LKW-Maut – NB!](#)
4. [Luftfahrt: Haben Fluggäste immer Anspruch auf Erstattung, wenn die Fluggesellschaft Flüge wegen COVID-19 annulliert?](#)
5. [12 Fluggesellschaften haben die Auflage erhalten, Fluggästen die Ticketpreise für annullierte Flüge innerhalb einer bestimmten Frist zu erstatten](#)





SEE- UND HANDELSGERICHT

BERUFUNGSEINLEGUNG GEGEN DAS URTEIL IM RECHTSSTREIT ZWISCHEN DEM RUMÄNISCHEN FAHRER UND DEM SLOWAKISCHEN TRANSPORTUNTERNEHMEN



Von Ulla Fabricius, Anwältin und Partnerin bei NJORD Law Firm.
uf@njordlaw.com



Von Thomas Ryhl, Anwalt und Partner bei NJORD Law Firm.
thr@njordlaw.com

In unserem Jahresbericht können wir nun verraten, dass der Fahrer aufgrund eines neuen Urteils des EuGH zur Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen nunmehr Berufung beim Landgericht eingelegt hat.

Im November 2020 veröffentlichten wir ein Update auf unserer Website, dass wir den Prozess eines rumänischen Fahrers gegen ein slowakisches Speditionsunternehmen gewonnen hatten.

> [Lesen Sie unseren aktualisierten Kommentar zum Urteil, in dem die Frage, ob ein rumänischer Fahrer von seinem slowakischen Arbeitgeber dänischen Lohn verlangen konnte, entschieden wurde](#)

Das Urteil im Verfahren C-815/18 wurde im Dezember 2020 verkündet und dem EuGH im Zusammenhang mit einem Rechtsstreit zwischen der Federatie Nederlandse Vakbeweging, FNV (dem niederländischen Gewerkschaftsbund) und den Unternehmen Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH und

Silo-Tank Kft vorlegt. Kern dieses Rechtsstreits war die Anwendung des niederländischen Tarifvertrags für Güterkraftverkehr auf Fahrer aus Deutschland und Ungarn. Um die Frage der Anwendbarkeit des niederländischen Tarifvertrags entscheiden zu können, musste der EuGH u.a. dazu Stellung nehmen, inwieweit die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (Richtlinie 96/71) auf länderübergreifende Dienstleistungen im Straßengüterverkehr Anwendung findet.

Der EuGH hat in seinem Urteil zunächst entschieden, dass die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen grundsätzlich auch für länderübergreifende Dienstleistungen im Straßengüterverkehr gilt. Der EuGH fügte dabei hinzu, dass die Richtlinie grundsätzlich für jede Erbringung länderübergreifender Dienstleistungen, die eine Entsendung von Arbeitnehmern beinhaltet, gilt.

Die Frage, inwieweit ein Arbeitnehmer als entsandt gilt, beruht jedoch stets auf dem Sachverhalt im Einzelfall – und damit auch auf einer konkreten Abwägung. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Arbeitnehmer als entsandt gilt, ist u.a. auf Artikel 2 der Entsenderichtlinie abzustellen, dem entnommen werden kann, dass jeder Arbeitnehmer, der während eines begrenzten Zeitraums seine Arbeitsleistung im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats als demjenigen erbringt, in dessen Hoheitsgebiet er normalerweise arbeitet, als entsandt gilt.

Grundsätzlich gilt also, dass eine Person, die eine Dienstleistung in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem sie gewöhnlich ihre Arbeit verrichtet, erbringt, als entsandt im Sinne der Richtlinie angesehen wird.

Umgekehrt bedeutet dies, dass ein Arbeitnehmer – z.B. ein LKW-Fahrer – der in der Regel in oder hauptsächlich von Dänemark aus arbeitet, nicht gleichzeitig nach Dänemark entsandt werden kann. Genau diesem Vorbringen hat das Amtsgericht Kopenhagen stattgegeben, indem das Gericht das Argument des Fahrers, er sei nach Dänemark entsandt worden, zurückwies. Das Gericht hat nämlich darauf hingewiesen, dass es nicht möglich sei, einen Arbeitnehmer in einen Mitgliedstaat zu entsenden, in dem dieser Arbeitnehmer in der Regel seine Arbeit verrichtet.

Wie bereits erwähnt, stellte der EuGH im neuen Urteil fest, dass die Entsendevorschriften ebenfalls auf länderübergreifende Dienstleistungen im Straßengüterverkehr Anwendung finden können. Dies ist wahrscheinlich der Grund, warum jetzt Berufung gegen das Urteil des Amtsgerichts eingelegt wurde, da man sich zur Annahme veranlasst fühlen könnte, dass das EuGH-Urteil Ausdruck einer breiteren Auslegung der Möglichkeit, sich auf die Entsenderichtlinie zu berufen, darstellt. Es verhält sich jedoch nach wie vor so, dass ein Arbeitnehmer im Sinne der Richtlinie entsandt sein sollte, bevor er sich auf die hierin aufgeführten Vorschriften, einschl. der Vorschriften zur Entlohnung nach dem Recht des Empfangslands, berufen kann.

Es sei übrigens darauf hingewiesen, dass die sektorspezifischen Entsendevorschriften, die Bestandteil des Mobilitätspakets sind, ab dem 21. Februar 2022 das Verhältnis der Fahrerregeln werden, da Fahrer innerhalb der EU künftig als entsandt gelten, wenn sie Kabotage, Cross-Trade und den Straßenteil eines kombinierten Transports in einem „Empfangs-Mitgliedsstaat“ ausführen. Ab Februar 2022 werden die Voraussetzungen dafür, als „entsandt“ zu gelten, gelockert. Ein Fahrer könnte somit z.B. im selben Monat in drei verschiedene Länder „entsandt“ werden.

Warum ist der Rechtsstreit mit dem rumänischen Fahrer überhaupt so interessant? Nun ja, das liegt daran, dass Lohnforderungen von Fahrern gegenüber ihren Arbeitgebern in Dänemark einer 5-jährigen Verjährung unterliegen. Daher wird nunmehr zugleich über eine Vielzahl von Forderungen aus mehreren Jahren entschieden.

Wenn Sie mehr über die Entsendevorschriften des Mobilitätspakets erfahren möchten, hat NJORD bereits eine Reihe von Beiträgen zu diesem Thema verfasst. Diese finden Sie hier:

> [EU-Transportminister einigen sich auf Mobilitätspaket](#)

> [EU-Transportminister einigen sich auf Mobilitätspaket](#)

> [Neue Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sind soeben in Kraft getreten](#)

NEUE MITARBEITERIN

WILKOMMEN

LENE ISHØJ, NEUE ANWALTSANWÄRTERIN

Im Januar haben wir Lene Ishøj begrüßt, die als neue Rechtsanwältin das See- und Transportrechtsteam von NJORD im Kopenhagener Büro unterstützt.

Lene schloss 2016 ihr Masterstudium in Rechtswissenschaften ab und arbeitete seitdem in der Transportbranche bei ITD (International Transport Denmark), wo Transportrecht Schwerpunkt ihrer Tätigkeit war.

Der Transport spielt eine entscheidende Rolle in der Gesellschaft. Ich war schon immer fasziniert von internationalem Handel und Infrastruktur und davon, wie die Welt dem Transport von Gütern bedarf.

- Lene Ishøj, Rechtsanwältin

theoretische Erfahrung in diesem Bereich einbringen kann. Lene wusste immer, dass sie in der Transportbranche arbeiten wollte. Als ihre Berufswahl auf Jura fiel und sich die Gelegenheit bei NJORD bot, hat sie diese Chance wahrgenommen.

Das Transportrechtsteam bei NJORD hat den Ruf, das Beste in Dänemark zu sein. Daher hatte ich keinen Zweifel daran, dass ich mich ausgerechnet bei NJORD bewerben sollte.

- Lene Ishøj, Rechtsanwältin

WIESO NJORD?

Lene stammt aus einer Familie, die seit mehreren Generationen Transportunternehmen betrieben hat, weshalb sie sowohl praktische als auch

Lene freut sich nun darauf, ihre Laufbahn als Rechtsanwältin zu starten und sich noch intensiver auf den Bereich des Transportrechts zu spezialisieren.

Wir freuen uns, Lene in unserem Team begrüßen zu dürfen.



COVID-19

STATUS DER LUFTFAHRINDUSTRIE

Das Jahr 2020 war ein bewegendes Jahr für die Luftfahrtindustrie. Es besteht kein Zweifel, dass die Corona-Pandemie die Luftfahrtindustrie besonders hart getroffen hat. Überdies haben wir das Ergebnis der Brexit-Verhandlungen abgewartet. In diesem Artikel führen wir Sie durch die bedeutendsten Nachrichten betreffend Fluggastrechte im Jahr 2020 und die jüngsten Erkenntnisse der Veränderungen, die der Brexit mit sich gebracht hat.



Von Anders Worsøe, Anwalt und Partner bei NJORD Law Firm.

awo@njordlaw.com



Von Johanne Hansted, Anwältin bei NJORD Law Firm.

jha@njordlaw.com

BREXIT

Nachdem das Vereinigte Königreich beschlossen hat, aus der EU auszutreten, galt die Zeit vom 31. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 als eine Übergangszeit. Während der Übergangszeit blieben die in der EU-Verordnung 261/2004 (Verordnung) normierten Rechte der Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung, bei Annullierung oder großer Verspätung unverändert. Dies hatte zur Folge, dass die britischen Fluggesellschaften während der Übergangszeit weiterhin nach Maßgabe der Verordnung verpflichtet waren.

Seit dem 1. Januar 2021 sind britische Fluggesellschaften keine EU-Fluggesellschaften mehr. Dies wirkt sich auf die Rechte der Fluggäste aus.

Gemäß der Verordnung gelten die EU-Fluggastrechte für

- Flüge innerhalb der EU, die von einer Fluggesellschaft aus der EU oder einem Nicht-EU-Land durchgeführt werden
- Flüge aus einem Nicht-EU-Land in die EU, die von einer Fluggesellschaft aus der EU durchgeführt werden
- Flüge aus der EU in ein Nicht-EU-Land, die von einer Fluggesellschaft aus der EU oder einem Nicht-EU-Land durchgeführt werden

Seit dem 1. Januar 2021 hat ein Fluggast keinen Anspruch mehr auf Entschädigung nach Maßgabe der Verordnung, wenn er aus dem Vereinigten Königreich fliegt.

FLUGGASTRECHTE IN DER CORONA-PANDEMIE

Fluggästen, die in den Geltungsbereich der Verordnung fallen, steht eine Reihe von Rechten im Falle der Nichtbeförderung, bei Annullierung und großer Verspätung zu. Die Fluggesellschaften sind verpflichtet, eine Entschädigung zu zahlen, eine anderweitige Beförderung so bald wie möglich zu organisieren und für die Verpflegung und Unterkunft zu sorgen, wenn die Bedingungen hierfür erfüllt sind.

Als COVID-19 im März 2020 zum Lockdown der Welt führte, und mehrere Fluggesellschaften Flüge wegen der Reisebeschränkungen annullieren mussten, hat die EU-Kommission schnell bekanntgegeben, dass die Pandemie ein Fall höherer Gewalt ist, und den Fluggästen daher kein Anspruch auf Entschädigung nach Maßgabe der Verordnung zusteht.

Mehr dazu lesen Sie in unserem Newsletter:

> Keine Flugannullierungsentschädigung wegen COVID-19

Es ist somit eindeutig, dass Fluggäste keinen Anspruch auf eine Entschädigung haben, wenn ihr Flug aufgrund von COVID-19 annulliert wurde. Die Fluggäste haben jedoch weiterhin Anspruch auf Erstattung des Flugpreises. Allerdings gelten andere Vorschriften, wenn der Flugpreis Teil einer Pauschalreise ist.

Mehr dazu lesen Sie in unserem Newsletter:

> [Rückerstattung des Flugtickets, wenn der Flugpreis Teil einer Pauschalreise ist](#)

Wie oben dargestellt, gilt die Verordnung nicht für alle Flüge von und nach Dänemark. Es ist daher wichtig, die unterschiedlichen Vorschriften über die Rechte der Fluggäste auf Erstattung des Flugtickets zu prüfen, wenn die Fluggesellschaft Flüge aufgrund von COVID-19 annulliert.

Mehr dazu lesen Sie in unserem Newsletter:

> [Haben Fluggäste immer Anspruch auf Erstattung, wenn die Fluggesellschaft Flüge wegen COVID-19 annulliert?](#)

Um der hart getroffenen Reiseindustrie zu helfen, hat das dänische Parlament mehrere Hilfspakete verabschiedet. Die Hilfspakete beinhalten unter anderem eine Garantie dahingehend, dass über den dänischen Reisegarantiefonds sichergestellt werden kann, dass die Pauschalreisekunden die Erstattung des Preises ihrer Pauschalreise erhalten. Den Reiseanbietern wurde allerdings nur ein Darlehen angeboten, um ihnen durch die Krise zu helfen. Dennoch wurden leider schon gegen mehrere Reiseanbieter Insolvenzverfahren eröffnet. Die Insolvenz von Reiseanbietern hat sich bereits und wird sich künftig auf den Verkauf von Flugtickets durch Fluggesellschaften auswirken.

Mehr über die beiden Hilfspakete erfahren Sie hier:

> [Das dänische Parlament hat ein Hilfspaket für die Reiseindustrie verabschiedet](#)

> [Neues Hilfspaket für eine hart getroffene Reiseindustrie wird angebahnt](#)

Um den Fluggesellschaften auszuhelfen, wurden mehreren der großen europäischen Fluggesellschaften Kapital zugeführt, damit sie Krise überleben. Trotz des zugeführten Kapitals ist es für die Fluggesellschaften schwierig, mit allen annullierten Flügen Schritt zu halten und die Flugtickets zu erstatten. Vor diesem Hintergrund hat die dänische Verkehrsbehörde 12 Fluggesellschaften die Auflage erteilt, die Flugtickets ihrer betroffenen Reisegäste innerhalb einer gesetzten Frist zu erstatten.

Mehr dazu lesen Sie in unserem Newsletter:

> [12 Fluggesellschaften haben die Auflage erhalten, Fluggästen die Ticketpreise für annullierte Flüge innerhalb einer bestimmten Frist zu erstatten](#)

IMPFPASS?



Derzeit konnten die Fluggesellschaften noch nicht alle Flugtickets der Flüge, die wegen COVID-19 annulliert wurden, zurückerstatten. Da Lockdowns und Reisebeschränkungen wiederholt verlängert werden, besteht derzeit auch keine Aussicht, dass die Fluggesellschaften die Flut von Rückerstattungsansprüchen in absehbarer Zeit eindämmen können.

Es gibt jedoch Licht am Ende des Tunnels, da die EU-Mitgliedstaaten jetzt mit der Impfung begonnen haben. Mit Aussicht auf einen COVID-19-Impfpass wird die Luftfahrtindustrie hoffentlich bald wieder abheben können. Wir freuen uns auf bessere Zeiten für die Luftfahrtindustrie 2021.

NB!

ERSTATTUNG VON DEUTSCHER LKW-MAUT

In einem Gerichtsverfahren zwischen einem polnischen Transportunternehmen und den deutschen Behörden verkündete der EuGH am 28.10.2020 im Wege einer Vorabentscheidung ein Urteil zur Auslegung der unionsrechtlichen Vorschriften zur Erhebung von Mautgebühren. Die Vorlage bezog sich auf die Frage, inwieweit die Kosten der Verkehrspolizei bei der Berechnung der Mautgebühren für die Benutzung des deutschen Straßennetzes durch schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden dürfen. Der EuGH erklärte, dass die deutschen Behörden zu viel LKW-Maut erhoben hätten, da die Kosten der Verkehrspolizei gemäß der Verkehrswegerichtlinie Nr. 1999/62 in der Fassung der Richtlinie 2006/38 nicht als „Infrastrukturkosten“ gelten.

> [Lesen Sie mehr über die Argumentation des EuGH in unserem früheren Artikel hierzu](#)



Von Dr. Claas Thöle, deutscher Rechtsanwalt und Partner bei NJORD Law Firm.

clt@njordlaw.com



Von Lene Ishøj, Anwaltsanwärtlerin bei NJORD Law Firm.

lei@njordlaw.com

ERSTATTUNG VON LKW-MAUT

Obwohl im deutschen Gerichtsverfahren noch kein Urteil verkündet wurde, ist die Vorabentscheidung des EuGH interessant, da der EuGH feststellt, dass Transportunternehmen jahrelang zu viel Mautgebühr für die Benutzung des deutschen Straßennetzes bezahlt haben. Auf der Grundlage des Urteils des EuGH besteht Grund zur Annahme, dass die Transportunternehmen Anspruch auf Erstattung des zu Unrecht erhobenen Teils der Mautgebühr geltend machen können.

Nach den Ausführungen der EuGH beträgt der zu Unrecht erhobene Teil der Maut, der Gegenstand eines Erstattungsanspruches sein wird, zwischen 3.8 % und 6 % der bisher bezahlten Mautgebühr. Das Verhältnis von Infrastrukturkosten und Kosten der Verkehrspolizei variiert von Jahr zu Jahr. Außerdem wird die Höhe der Maut

abhängig von der Euronorm, der Anzahl der Fahrzeugachsen und dem Gewicht der betreffenden Fahrzeuge berechnet. Die genaue Höhe des Erstattungsanspruches wird daher ebenfalls von diesen Faktoren abhängen.

VERJÄHRUNG

Das Urteil ist neu, aber gleichwohl ist zügiges Handeln geboten, um die gezahlten Gebühren zurückzuerhalten. Das Bundesgebührengesetz (BGebG) bestimmt eine Verjährung von drei Jahren zum Jahresende, nach dem der Anspruch erstmals entstanden ist. Die Erstattung von zu viel gezahlten Mautgebühren durch die deutschen Behörden fällt in den Geltungsbereich des BGebG.

D.h., dass für ab 2018 erhobene Mautgebühren derzeit noch eine Erstattung beantragt werden kann. Für im Kalenderjahr 2017 erhobene

Mautgebühren muss im Einzelfall geprüft werden, ob hier noch eine Erstattung beantragt werden kann, mithin der Anspruch ausnahmsweise noch nicht verjährt ist.

ANSPRÜCHE DER AUSFÜHRENDEN FRACHTFÜHRER

Die Transportunternehmen, die die Maut direkt an die Toll Collect GmbH gezahlt und hierfür Zahlungsbelege haben, können Ansprüche direkt gegen die deutschen Behörden geltend machen - jedenfalls die Ansprüche, die unter die vorstehende Verjährungsfrist gemäß BGeBG fallen.

ANSPRÜCHE VON URSPRÜNGLICHEN FRACHTFÜHRERN UND AUFTRAGGEBERN

Bei den Ansprüchen, die ein ursprünglicher Frachtführer (Hauptfrachtführer) oder ein Auftraggeber gegenüber einem ausführenden Frachtführer, dem ein Erstattungsanspruch gegen die deutschen Behörden zusteht, geltend macht, handelt es sich um vertragliche Ansprüche, die den zwischen den Parteien vereinbarten Bedingungen unterliegen.

Ist z.B. vereinbart, dass das CMRG Anwendung findet, kann der Anspruch bereits erloschen sein, da die Verjährungsfrist nach § 41 CMRG nur ein Jahr beträgt und bereits 3 Monate nach Abschluss des Frachtvertrags zu laufen beginnt. Unterliegt der Vertrag dagegen dänischem Recht, kann sich der ursprüngliche Frachtführer bzw. der Auftraggeber möglicherweise auf die Unterbrechungsvorschrift des dän. Verjährungsgesetzes für den Fall berufen, dass anzunehmen ist, dass der ursprüngliche Frachtführer oder der Auftraggeber über das Bestehen des Anspruchs in Unkenntnis war, ohne dass er dies zu vertreten hatte.

Hierzu gibt es eine geschäftliche Lösung, die jedoch voraussetzt, dass die Parteien kooperationsbereit sind und sich die erstattungspflichtigen Ansprüche relativ leicht identifizieren lassen.

Das ist z.B. für solche Fälle gegeben, in denen ein ausführender Frachtführer für den ursprünglichen Frachtführer oder Spediteur nur Strecken gefahren ist, für die Mautgebühren an die Toll Collect GmbH gezahlt wurden.

Ob ein ursprünglicher Frachtführer oder ein Auftraggeber gegenüber einem ausführenden Frachtführer einen Anspruch in der Annahme geltend machen kann, dass dieser – indirekt – zu viel Mautgebühr bezahlt hat, hängt deshalb von einer konkreten Beurteilung des individuellen Vertragsverhältnisses ab. Hierbei wird man auch überprüfen müssen, wie sich der Frachtpreis zusammensetzt und ob derjenige, der den Anspruch geltend macht, infolge einer etwaigen Erstattung eine ungerechtfertigte Bereicherung erzielen würde, als dieser die Mautgebühr auf die nächste Handelsstufe hat überwälzen können.

EMPFEHLUNG VON NJORD

Bis ein Urteil im deutschen Gerichtsverfahren vorliegt, besteht durchaus Ungewissheit hinsichtlich der tatsächlichen Höhe des Erstattungsanspruchs (in %) und der Verjährungsfrist. Wir möchten Ihnen dennoch empfehlen, einen etwaigen Anspruch gegenüber den deutschen Behörden sofort geltend zu machen, um nicht zu riskieren, einen Teil Ihres Erstattungsanspruches zu verwirken. Wenn Sie einen Anspruch gegen einen Vertragspartner geltend machen möchten, ist es gleichermaßen wichtig, dass Sie sofort handeln, um jede Verjährungsfrist zu unterbrechen. Wenn Sie sich nicht sicher sind, ob Sie eine teilweise Erstattung der von einem Vertragspartner gezahlten indirekten Mautgebühren verlangen können, stehen wir Ihnen bei NJORD gerne für eine erste Überprüfung der Erfolgchancen Ihres Unternehmens zur Verfügung.

COVID-19

CYBER RISKS – EIN ZUNEHMENDES PROBLEM

Die gesamte Seefrachtbranche hielt den Atem an, als Maersk 2017 einem Cyberangriff ausgesetzt war. Ein Angriff, der nicht nur tiefe Spuren hinterließ, sondern auch einen Prozess auslöste, in dem die Cybersicherheit und die mit der Digitalisierung verbundenen Risiken immer mehr in unser Bewusstsein gerückt sind.



Von Steffen Hebsgaard Muff, Anwalt und Partner bei NJORD Law Firm.

shm@njordlaw.com

ZULETZT WURDE BLUE WATER SHIPPING EINEM ERNSTHAFTEN CYBERANGRIFF AUSGESETZT

Es wäre eine Übertreibung zu behaupten, dass Blue Water mit dem Schrecken davonkam, denn obwohl der Angriff an sich abgewendet wurde, hatte der Lockdown der Systeme erhebliche Auswirkungen auf das Unternehmen, das eine Zeit lang unter Angriff stand.

Deshalb zeichnet sich bereits jetzt eine Tendenz dahingehend ab, dass Vertragsklauseln zu Cyber-Risiken und Cyber-Sicherheit immer häufiger Vertragsbestandteil werden. Bereits 2017 haben wir gesehen, dass eine "Cyberattacke" als ein Ereignis höherer Gewalt qualifiziert wurde, das keine der Parteien zu vertreten hat. Seitdem hat sich die Detailtiefe deutlich erhöht. Es wird vermehrt festgestellt, dass sowohl für Kunden als auch für Versicherungsgesellschaften ein gewisses Maß an Sicherheit bzw. eine Implementierung bestimmter Maßnahmen usw. erforderlich ist.

Des Weiteren nehmen wir von Seiten der Versicherungsgesellschaften eine zunehmende Zurückhaltung wahr, was den Versicherungsschutz für die Folgen von Cyberangriffen betrifft. U.a. bei Frachtführerversicherungen, wo Schäden, die durch Computerviren o.Ä. verursacht werden, nicht abgedeckt sind.

ES IST KEIN WUNDER, DASS ALLE MARKTAKTEURE WACHSAMER GEWORDEN SIND

Die Organisationen, die Cyberangriffe durchführen, sind hochprofessionell und verfügen über beträchtliche Ressourcen, einschließlich der neuesten Software und Hardware, sowie ein hochqualifiziertes "Personal".

Mit einem einfacheren und billigeren Zugriff auf Ransomware und anderen Tools ist in Zukunft leider mit weiteren und professionelleren Angriffen auf kleine und mittelständische Unternehmen zu rechnen. Eine interkontinentale Branche mit großem Bedarf an Datenaustausch zwischen vielen Parteien, wie die Seefrachtbranche, gilt dabei als besonders gefährdet.

Cybersicherheit ist damit ein Thema, mit dem sich jeder in der Branche kontinuierlich und aktiv auseinandersetzen muss.

WIE KÖNNEN WIR UNS SCHÜTZEN – WIE SIND WIR VERSICHERT?

Jeder sollte zunächst überprüfen, ob seine technische Ausstattung in Bezug auf Cybersicherheit, Back-up usw. ausreichend ist – wie einfach ist es, in die Systeme einzudringen? Darüber hinaus sind die Cyber-Politik und Richtlinien des Unternehmens zu überprüfen.

Manchmal braucht man für den unbefugten Zugriff nicht mehr als eine private E-Mail in der Mailbox Ihres Unternehmens.

DER IDEALFALL WÄRE, EINEN ANGRIFF GANZ UND GAR ZU VERMEIDEN

Bereits im Vorfeld eines potentiellen Angriffs sollte man für eine vernünftige Absicherung sorgen, und zwar einerseits durch den Abschluss einer angemessenen Versicherung und

andererseits dadurch, dass man auch vertraglich regelt, dass man keine Haftung für von Cyberangriffen verursachte Verzögerungen oder Schäden übernimmt.

Übliche Versicherungen decken selten alle mit Cyber-Angriffen verbundenen Risiken ab, sodass sehr häufig eine spezifische Cyberversicherung in Frage kommt.

Wenn auch diese Versicherung die Deckung für Schäden infolge von Cyber-Attacks ausschließt, besteht nur noch die Möglichkeit, die Haftung gegenüber den eigenen Kunden zu beschränken. Dies wird dennoch nicht immer möglich sein, da der Umfang der Haftung in mehreren Fällen gesetzlich vorgeschrieben ist. Ein Haftungsausschluss käme typischerweise bei Logistik- und Mantelverträgen in Frage; dabei sollte man allerdings gleichzeitig den üblichen Hinweis auf die NSAB und deren Netzwerkklausel sorgfältig überdenken.

WAS IST, WENN DER ANGRIFF DENNOCH KOMMT? WAS KANN MAN DANN TUN?

Auch hier ist es selbstverständlich unabdingbar, als Erstes zu überlegen, was getan werden kann, um den Angriff abzuwehren und den Schaden zu begrenzen. Wichtig ist, sich so schnell wie möglich an die Versicherungsgesellschaft und die Geschäftspartner zu wenden, die von dem Vorfall betroffen werden könnten. Die Versicherung

wird eine Schadensmeldung verlangen, und grundsätzlich muss auch schnellstmöglich eine Benachrichtigung gegenüber den Vertragspartnern erfolgen, wenn Sie sich aufgrund des Vorfalls auf eine Haftungsbe freiung berufen möchten.

IMPfstoff-VERTEILUNG

DEZEMBER 2020

DIE VERTEILUNG DER ERSTEN IMPfstoffSENDUNGEN IN DK

Das Transportteam von NJORD arbeitete in der Zeit zwischen Weihnachten und Neujahr ohne Pause. In den hektischen Vorweihnachtstagen haben wir unsere Mandantin BHS Logistics A/S beim Abschluss eines Frachtvertrages mit dem Seruminstitut Dänemarks (SSI) über die Verteilung der ersten Impfstoffe in Dänemark unterstützt.

Wir sind stolz darauf, dass wir auf diese Weise zur Schaffung der Grundlage für die Verteilung von Impfstoffen in Dänemark beigetragen haben.

- Ulla Fabricius, Anwältin und Partnerin

Hier geht es zum Video über die Abfahrt der ersten Impfstoffe.





BREXIT

ENDE DER FREIZÜGIGKEIT ZIVILER RECHTSENTSCHEIDUNGEN ZWISCHEN DEM VEREINIGTEN KÖNIGREICH UND DEN EU-MITGLIEDSTAATEN?

Am 24. Dezember 2020 haben das Vereinigte Königreich und die EU ein neues Handels- und Kooperationsabkommen geschlossen. Infolge dessen nimmt das Vereinigte Königreich ab dem 31. Dezember 2020 nicht mehr Teil an der europäischen Zusammenarbeit bzgl. der Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen.

Dass das Vereinigte Königreich nun aus dieser Partnerschaft aussteigt, könnte für alle, die an Rechtsstreitigkeiten mit z.B. England beteiligt sind, einige Herausforderungen bieten. Dies insbesondere im Bereich des Seerechts, wo üblicherweise ein englischer Gerichtsstand vereinbart wird. Die Vorschriften des dänischen Seegesetzes werden in vielen Fällen künftig für solche Vereinbarungen hinderlich sein, da das Vereinigte Königreich nicht mehr an die EuGVO gebunden ist.



Von Christian Schaap, Anwalt bei NJORD Law Firm.

csc@njordlaw.com

WELCHE GERICHTSSTANDS-VORSCHRIFTEN GELTEN NUN IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH

Der Gerichtsstand – d.h. die Frage, in welchem Land ein Rechtsstreit zwischen Parteien angestrengt werden kann - ist oft für den Ausgang eines Gerichtsverfahrens, die Verfahrenskosten und die Dauer des Verfahrens maßgebend. Hierauf wird meistens nicht geachtet, wenn man gerade Verträge abschließt oder Entscheidungen über die Ausführung einer Arbeit trifft. Auf den Gerichtsstand wird man dann spätestens im Falle eines Streits wegen der Nichterfüllung eines Vertrages, eines Schadens o.Ä., aufmerksam.

Für Gerichtsverfahren, die vor dem (oder spätestens am) 31. Dezember 2020 angestrengt wurden, gelten die bereits bekannten EU-Vorschriften in Form der EuGVO (Neufassung),

die auch Gerichtsstands- und Vollstreckungsverordnung genannt wird. Auf Gerichtsverfahren, die nach dem 31. Dezember 2020 angestrengt werden, findet die EuGVO allerdings keine Anwendung mehr. Nach dem 31. Dezember 2020 angestrenzte Gerichtsverfahren werden von einer Kombination des Haager Gerichtsstandsübereinkommens und des britischen Common Laws geregelt. Das Haager Übereinkommen gilt zwischen dem Vereinigten Königreich, Gibraltar, den EU-Mitgliedstaaten, Mexiko, Montenegro und Singapur. Wir verweisen hierzu auf unseren früheren Artikel:

[> Haager Gerichtsstandsübereinkommen – weshalb soll sich die Transport- und Seefrachtbranche freuen?](#)

Es sei dabei erwähnt, dass das Vereinigte Königreich den Beitritt zum Lugano-Übereinkommen beantragt hat. Die Vorschriften

des Lugano-Übereinkommens entsprechen denen der Gerichtsstands- und Vollstreckungsverordnung aus dem Jahr 1968, welche die Vorgängerin der Neufassung der EuGVO 2012 ist. Die EFTA-Staaten, einschl. Norwegen, Island und der Schweiz, unterliegen den Vorschriften des Lugano-Übereinkommens. Falls der Beitritt des Vereinigten Königreichs zum Lugano-Übereinkommen genehmigt wird, bleiben die derzeit geltenden Gerichtsstandsvorschriften weitgehend unverändert. Es ist damit zu rechnen, dass die Frage des Beitritts des Vereinigten Königreichs zum Lugano-Übereinkommen im April 2021 geklärt wird.

Was ist der Unterschied zwischen dem Haager Gerichtsstandsübereinkommen und der EuGVO?

Es gibt viele Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken. Der Anwendungsbereich des Haager Gerichtsstandsübereinkommens ist im Vergleich zu dem der EuGVO erheblich begrenzt. Im Gegensatz zur EuGVO findet das Haager Übereinkommen keine Anwendung auf:

1. Streitigkeiten über Passagiere und Güter
2. Meeresverschmutzung
3. Abschleppen und Bergung in Notfällen
4. Große Haverei
5. Einstweilige Rechtsmittel

Das Haager Gerichtsstandsübereinkommen gilt nur für "exklusive Gerichtsstandsvereinbarungen". Haben zwei Parteien vereinbart, dass sie bei der Anstrengung eines Rechtsstreits frei zwischen zwei Ländern wählen können, dann gilt die Vereinbarung nicht als exklusiv, und das Übereinkommen findet somit keine Anwendung. Des Weiteren sollte man darauf achten, dass das Übereinkommen in zeitlicher Hinsicht nur für solche exklusive Gerichtsstandsvereinbarungen Anwendung findet, die erst nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens in dem Staat, dessen Gerichte als Gerichtsstand genannt werden, geschlossen wurden. Das Haager Gerichtsstandsübereinkommen trat am 1. Oktober 2015 im Vereinigten Königreich in Kraft, während es in Dänemark erst seit dem 1. September 2018 gilt. Ein besonderes Problem kann deshalb im Zusammenhang mit Streitigkeiten entstehen, die durch englische

Gerichtsstandsvereinbarungen abgedeckt sind, die vor dem 1. Oktober 2015 vereinbart wurden. Auf diese Streitigkeiten findet weder die EuGVO noch das Haager Gerichtsstandsübereinkommen Anwendung. Es ist denkbar, dass sich die Parteien über die Wirksamkeit der englischen Gerichtsstandsvereinbarung nicht einig sind. Inwieweit die englische Gerichtsstandsvereinbarung wirksam und somit zu beachten ist, ist ggf. vom Gericht des Staates zu entscheiden, in dem die betreffende Klage erhoben wird.

Schließlich bietet das Haager Gerichtsstandsübereinkommen ein System für die Anerkennung und Vollstreckung der verkündeten Urteile, das weniger effizient ist, als das System der EuGVO. Ein im geographischen Geltungsbereich der EuGVO verkündetes Urteil wird in einem anderen EU-Staat grundsätzlich ungeprüft zu Grunde gelegt. Ein im Staat 1 (Haager-Gerichtsstandsübereinkommensstaat) verkündetes Urteil wird nicht unbedingt im Staat 2 (Haager-Gerichtsstandsübereinkommensstaat) ungeprüft zu Grunde gelegt. Dies könnte dazu führen, dass zunächst ein Verwaltungsverfahren durchgeführt werden muss, bevor ein Urteil in einem anderen Land vollstreckt werden kann. Solche Verfahren können zeitaufwändig und kostenschwer sein.

KONKURRIERENDE KLAGEN?

Im Rahmen der EuGVO ist auch die Frage der doppelten Rechtshängigkeit geregelt. Wenn also bereits eine Klage bei einem Gericht eines EU-Mitgliedstaats anhängig ist, dann kann ein anderes Gericht innerhalb der EU keine Entscheidung in demselben Verfahren treffen. Dies gilt grundsätzlich ebenso für das Haager Gerichtsstandsübereinkommen.

Aufgrund des beschränkten Anwendungsbereichs des Haager Übereinkommens wirkt sich die anderweitige Rechtshängigkeit in räumlicher Hinsicht nicht in gleicher Weise aus wie nach der EuGVO. In Fällen, die nicht in den Anwendungsbereich des Haager Übereinkommens fallen, besteht deshalb die Gefahr, dass es zu konkurrierenden Klagen in demselben Rechtsstreit kommen könnte. In Fällen, die nicht in den Anwendungsbereich des Haager Gerichtsstandsübereinkommens fallen und eine Anknüpfung an sowohl das Vereinigte

Königreich als auch einen EU-Staat haben, besteht nunmehr das Risiko, dass dieselbe Klage sowohl bei einem britischen Gericht als auch einem Gericht in einem EU-Staat anhängig ist. Dies könnte letztlich zu widersprüchlichen Urteilen bzgl. derselben Frage führen, was natürlich nicht zweckdienlich wäre.

DIE BEDEUTUNG DES BREXITS FÜR DAS SEERECHT?

Reedereien sowie Eigentümer von Gütern müssen darauf vorbereitet sein, dass englische Gerichtsstandsvereinbarungen nicht mehr durch die zwingenden Gerichtsstandsvorschriften in § 310 Abs. 1 des dän. Seegesetzes respektiert werden. Nach dem dänischen Seegesetz greift die dänische Gerichtsbarkeit in Sachen bzgl. des Transports von Stückgütern, wenn:

1. Der Beklagte (typischerweise ein Spediteur oder Frachtführer) seinen Hauptsitz in Dänemark hat;
2. Der Frachtbrief in Dänemark durch eine dänische Zweigniederlassung oder eine dänische Vertretung ausgestellt ist;
3. Die Güter an den Frachtführer in Dänemark geliefert wurden, auch wenn der Frachtführer zunächst einen Vortransport mit z.B. einem LKW zu einem Hafen, der nicht in Dänemark liegt, vorzunehmen hat;
4. Die Güter in Dänemark ausgeliefert werden, oder vereinbart ist, dass die Güter in Dänemark auszuliefern sind.

§ 310 Abs. 5 des dän. Seegesetzes enthält eine Ausnahmeregelung zu den Bestimmungen des § 310 Abs. 1, da Abs. 5 nämlich dem Frachtführer das Recht einräumt, mit dem Absender und dem Empfänger eine andere Gerichtsbarkeit als Dänemark gemäß der EuGVO und dem Lugano-Übereinkommen zu vereinbaren. Es ist nicht ungewöhnlich, dass Reedereien und internationale Frachtführer in ihren Frachtbriefen auf einen englischen Gerichtsstand verweisen.

Da das Vereinigte Königreich nicht mehr zu den Vertragspartnern der EuGVO hört, wird ein Hinweis auf einen englischen Gerichtsstand nicht mehr in den Geltungsbereich des § 310 Abs. 5 des dän. Seegesetzes fallen. Das Vereinigte Königreich

ist dem Lugano-Übereinkommen (noch) nicht beigetreten, weshalb dänische Gerichte vermutlich zum Schluss kommen werden, dass von einer englischen Gerichtsstandsvereinbarung abzusehen ist und folglich die Zuständigkeit für die Entscheidung des Falles bei ihnen liegt. Inwieweit ein Frachtführer aufgrund einer englischen Gerichtsstandsvereinbarung eine konkurrierende Klage im Vereinigten Königreich erheben kann, wird sich zeigen. Ob ein britisches Gericht zum Ergebnis kommen wird, dass der Kunde des Frachtführers durch die Anstrengung rechtlicher Schritte in Dänemark gegen die englische Gerichtsstandsvereinbarung verstoßen hat, bleibt ebenfalls abzuwarten.

Einige dänische Reedereien verweisen in ihren Frachtbriefen ebenfalls auf einen englischen Gerichtsstand. Solche Gerichtsstandsvereinbarungen dürften in den kommenden Monaten in Fällen mit ausreichender Anknüpfung an Dänemark nur von begrenzter Bedeutung sein.

Weitere Informationen zum Zusammenspiel von § 310 des dän. Seegesetzes, der EuGVO und englischen Gerichtsstandsvereinbarungen finden Sie im Artikel zu genau diesem Thema, der hier eingesehen werden kann

[> New decision on the scope of the recast Brussels regulation](#)

KOMMENTAR VON NJORD LAW FIRM

Bevor das Brexit-Abkommen endgültig von der EU und dem Vereinigten Königreich ratifiziert wird, laufen noch eine Reihe von Gesprächen und Verhandlungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich zu Bereichen, die nicht in den Geltungsbereich des aktuellen Brexit-Abkommens fallen. Nichts deutet allerdings auf eine fortgesetzte Zusammenarbeit im Sinne der EuGVO hin.

Solange nicht klar ist, ob das Vereinigte Königreich dem Lugano-Übereinkommen beitreten wird, empfehlen wir Ihnen, die weitere Verwendung von englischen Gerichtsstands- und Rechtswahlklauseln zu überdenken, und sich hierzu etwa vorab beraten zu lassen.

NJORD Law Firm wird die Entwicklung des Brexits und die sich aus dem gegenwärtigen Brexit-Abkommen ergebenden Herausforderungen bzgl. des Gerichtsstands weiterhin aufmerksam verfolgen.



SEEFRACHT UPDATE

DER MANGEL AN CONTAINERN UND PLATZ AN BORD VON CONTAINERSCHIFFEN FÜHREN ZU HOHEN FRACHTSÄTZEN UND VERSPÄTUNGEN, SOWIE LIEGEGELD UND VERZUGSGEBÜHREN FÜR CONTAINER

Eine enorme Nachfrage im dritten und vierten Quartal 2020 hat zu historisch hohen Frachtsätzen im Containermarkt geführt. Der Trend setzt sich 2021 fort. Diese Situation ist für die Verlager ungünstig. Neben hohen Frachtkosten riskieren die Versender auch hohes Liegegeld und Verzugsgebühren für Container.

Hat der Versender dem Empfänger die Lieferung zu einem bestimmten Termin zugesagt, so läuft er auch die Gefahr, sich gegenüber dem Empfänger für Verspätungen haftbar zu machen, da sich die Container derzeit nicht im üblichen Tempo von A nach B bewegen.



Von Christian Schaap, Anwalt bei NJORD Law Firm.

csc@njordlaw.com

HOHE FRACHTSÄTZE

Da die Nachfrage nach Containern die zur Verfügung stehende Containermenge übersteigt, sind die derzeitigen Frachtsätze historisch hoch. Trotz des Lockdowns in mehreren Ländern aufgrund von Covid-19 steigt die Nachfrage und alle Schiffe, die Container transportieren können, arbeiten auf Hochdruck. Einigen Prognosen zufolge wird sich die Nachfrage im Mai wieder beruhigen. Ob dies der Fall sein wird, bleibt abzuwarten.

ERHÖHTES RISIKO FÜR LIEGEGELD UND VERZUGSGEBÜHREN FÜR CONTAINER

Das Liegegeld bezieht sich typischerweise auf die "Überliegezeit" eines Containers, bevor er im Zielhafen ausgeladen wird (Import-Demurrage) – z.B. in Fällen, in denen Container nicht abgeholt werden. Beim Export fällt

Liegegeld (Export Demurrage) für Verspätungen, insbesondere für die Zeit von der Anlieferung bis zum Terminal (Gate-In) und bis der Container an Bord ist – z.B. weil der Verlager die erforderlichen Unterlagen gegenüber der Reederei verspätet vorlegt.

Die Verzugsgebühren (Detention) beziehen sich typischerweise auf die "Überliegezeit" eines Containers nach der Entladung außerhalb des Zielhafens (Import-Detention) – z.B. in Fällen, in denen die Container nicht zurückgegeben werden. Beim Export kann eine Verzugsgebühr auftreten, wenn ein Versender den Container nicht rechtzeitig verpackt und an das Terminal der Reederei (Gate-In) liefert.

Das Liegegeld und die Verzugsgebühren stellen eine Entschädigung für die verlängerte Nutzung der Container dar und sollten ein Anreiz für die schnellere Rückgabe von Containern sein. Dies sollte wiederum für das schnelle Be- und

Entladen fördernd sein.

Derzeit sind die Häfen auf der ganzen Welt allerdings mit einer großen Anzahl von Containern gefüllt. Dies gilt insbesondere im Fernost, aus dem ein erheblicher Teil des Exports von Containerfracht erfolgt. Auch die großen Häfen der EU und der USA, sind aufgrund des erhöhten Imports von Containerfracht gefüllt. Aufgrund des intensiven Containerverkehrs in den Häfen und der Anzahl der dort gelagerten Container ist es den Eigentümern der Güter nicht immer möglich, ihre Güter innerhalb der mit der Reederei vereinbarten Frist abzuholen. In dieser Situation riskiert man, eine Liegegeld-Rechnung von der Reederei zu erhalten. Der Arbeitsdruck in den Häfen kann auch dazu führen, dass die Einlieferung weiterer Container in den Containerterminal unmöglich ist. Hier riskiert man, dass eine Verzugsgebühr anfällt, wenn man seinen Container nicht rechtzeitig zum Containerterminal einliefert/zurückbringt.

Hinsichtlich des Liegegelds und der Verzugsgebühren für Container sollte man als Unternehmen darauf achten, dass man nicht in jedem Fall zur Zahlung von einer Verzugsgebühr oder Liegegeld, die bzw. das von einer Reederei oder einem Spediteur erhoben wird, verpflichtet ist.

Mehr zum Liegegeld können Sie in unserem vorherigen Newsletter lesen. Die Artikel gibt es auch hier:

> [Potenzielles Gesetz über Liegegeld und Verzugsgebühren für Container wird angebahnt](#)

> [Neue US-amerikanische Gesetzesvorschriften über Liegegeld und Verzugsgebühren für Container im Lichte von COVID-19](#)

VERZUGSHAFTUNG

Es ist nicht ungewöhnlich, dass zwischen dem Käufer und dem Verkäufer eine bestimmte Lieferzeit vereinbart ist. Hält der Verkäufer die vereinbarte Lieferzeit nicht ein, kann er aufgrund der Verzögerung nach den einschlägigen kaufrechtlichen Vorschriften haftbar gemacht werden.

Ebenso kann zwischen einem Frachtführer und einem Absender (Verkäufer oder Käufer) vereinbart werden, dass die Güter innerhalb einer bestimmten Frist geliefert werden müssen. Hier riskiert der Frachtführer nach den einschlägigen transportrechtlichen Vorschriften für Verspätungen haftbar gemacht zu werden.

Gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt sollte man beim Transport von Gütern in Containern mit der Vereinbarung von Lieferfristen eher vorsichtig sein. Insbesondere als nicht sicher ist, dass Sie als Verkäufer in der Lage sein werden, die Verzugshaftung gegen den Spediteur im Wege des Rückgriffs Ihrerseits durchzusetzen. Selbst wenn der Frachtführer die Verspätung zu vertreten hat, ist seine Haftung oft entweder gesetzlich (§ 280 Abs. 2 des dän. Seegesetzes) oder gemäß dem Frachtvertrag beschränkt.

KOMMENTAR VON NJORD LAW FIRM

NJORD Law Firm verfolgt die Entwicklung des Containermarkts und steht Ihnen für Fragen zum Container-Liegegeld, Verzugshaftung etc. gerne zur Verfügung.

BUCHVERÖFFENTLICHUNG

SECHS ABSCHNITTE IM EU-KARNOV 2020

In der neuesten Ausgabe des dänischen Gesetzeskommentars EU-Karnov 2020 (18. Aufl.), der jetzt ebenfalls in einer norwegischen Ausgabe erscheint, hat NJORD sechs ganze Abschnitte verfasst. Die Anwälte von NJORD liefern seit 2003 Beiträge zum EU-Karnov, neu ist diesmal, dass wir für den gesamten Abschnitt über das Transportrecht zuständig sind.



Von Ulla Fabricius, Anwältin und Partnerin bei NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com



Von Thomas Ryhl, Anwalt und Partner bei NJORD Law Firm.

thr@njordlaw.com

Im Transportbereich ist auf EU-Ebene viel passiert, u.a. wurde das neue „Mobilitätspaket“ im Juli 2020 verabschiedet, das erheblich geänderte Vorschriften bzgl. aller Aspekte des Straßengüterverkehrs und neue Vorschriften und Urteile zu Flugsicherheit und Verbraucherschutz bei Annullierung enthält. Für eine Kanzlei, die sowohl alle dänischen als auch die norwegischen Transportanwälte über die neuen Vorschriften und deren Auslegung auf dem Laufenden hält, setzt dies fundiertes Fachwissen voraus. Der Abschnitt über Transportrecht umfasst ebenfalls die Bereiche des Schienenverkehrs, des Seetransports, der Häfen, der Flughäfen und der Straßenverkehrssicherheit usw. Die neuen EU-Vorschriften werden für viele Unternehmen und auch alle Bürger eine große praktische Bedeutung haben.

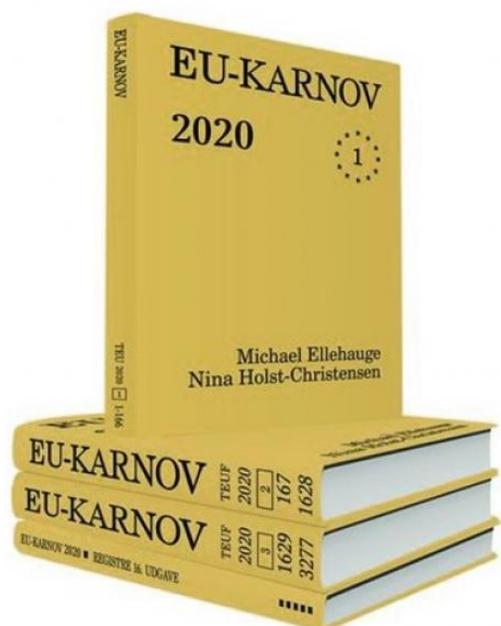
Wir sind sehr stolz darauf, dass uns diese Aufgabe anvertraut wurde, die von Anwältin und Partnerin Ulla Fabricius sowie dem Anwalt und Partner Thomas Ryhl gelöst wurde. Sie verfügen beide über jahrzehntelange Erfahrung im Bereich des Transport- und EU-Rechts und sind von Legal500 als „führende Individuen“ in Dänemark anerkannt und in die Hall of Fame aufgenommen worden.

In der 2020-Ausgabe von EU-Karnov ist Thomas Ryhl ebenfalls – wie in den früheren fünf Ausgaben – zuständig für die fünf Abschnitte zu Gesundheit und Medizinprodukten, Harmonisierung, transeuropäischen Netzen (Telekommunikation, Verkehr und Energie) und Forschung, Entwicklung und Weltraum, sowie Industriepolitik.



BESTELLUNG

Haben Sie das Buch noch nicht,
> [dann kann es hier bestellt werden](#)



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



CLAAS THÖLE

Anwalt, Partner, Rechtsanwalt
(+45) 77 40 11 65
clt@njordlaw.com



CHRISTIAN SCHAAP

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



JOHANNE HANSTED

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



LENE ISHØJ

Anwaltsanwärtarin
(+45) 77 40 10 46
lei@njordlaw.com



2021

njordlaw.com/de/transportrecht