



Seeverkehr und Klauselkontrolle

DGTR Kolloquium 2025

07.05.2025 **Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest, LL.M. (Berkeley)**

1

Einführung



Foto: pixabay.com

Aktuelle AGB-Rechtsprechung im TransportR

- **BGH** v. 7.4.2022 – I ZR 212/20, RdTW 2022, 274 – Wirksamkeit von Paketbeförderungs-AGB
- **OLG Naumburg** v. 11.3.2022 – 7 U 76/21 (Hs), TranspR 2023, 216 – Sicherheitsanweisungsklausel (Parken von LKW auf bewachten Parkplätzen) wirksam
- **OLG Köln** v. 13.6.2023 – 3 U 148/22, TranspR 2024, 430 – Gültigkeitsbefristung einer mobilen Briefmarke von 2 Wochen unwirksam

Agenda

- 1 Einführung
- 2 Störung von Beförderungswegen
- 3 Allgemeine Routenabweichung (Deviation)
- 4 Aufschläge für Container-Detention/Demurrage
- 5 Zusammenfassung

AGB-Recht im Seeverkehr

- **AGB-Begriff (§ 305 I BGB)**

- Kontrolle nur für einseitig gestellte, vorformulierte Regelwerke, nicht für im Einzelnen ausgehandelte Klauseln
- BGH: Aushandeln bedeutet mehr als bloßes Verhandeln // Bestimmungen müssen ernsthaft zur Disposition gestellt werden // Änderung einzelner Klauseln führt nicht dazu, dass gesamtes Klauselwerk ausgehandelt wurde

- **Kontrollmaßstab**

- Inhaltskontrolle: Auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche ist angemessen Rücksicht zu nehmen (§ 310 I 2 BGB)
- Viele Klauseln sind int. gebräuchlich // Einfluss/Konkurrenz des englischen Rechts

2

Störung von Beförderungswegen



Foto: KI generiert

„Unpassierbarkeit“ bestimmter Verkehrswege

- **Beispiele**

- Längere Sperrung des Suez-Kanals wegen eines Schiffsunfalls
- Niedrigwasser im Panama-Kanal (Behörde reduziert Zahl der Durchfahrten)

- **Vertragliche Absicherung**

- Stoppage of Canals and Waterways Clause (zB BIMCO-Musterklausel)
- Üblich in Reisecharter-Verträgen
- Bei Anwendung dt. Rechts idR unproblematisch (bei Anwendung englischen Rechts ebenfalls)
- Bei Frachtverträgen – Abweichungsklauseln (dazu sogleich)

„Unpassierbarkeit“ bestimmter Verkehrswege

- **Typische „Stoppage of Canals and Waterways Clause“**
 - Wird vor Abfahrt klar, dass Verzögerung von mehr als XY Tagen auf der geplanten Route eintreten wird, kann Reeder den Charterer auffordern, innerhalb von 24 Std. einer Alternativroute zuzustimmen sowie einer proportionalen Erhöhung der Fracht/Vergütung, um Mehrkosten wegen der längeren Route abzudecken
 - Stimmt Charterer nicht zu (oder gibt es keine Alternativroute), kann Reeder den Vertrag kündigen und Fracht auf Kosten des Charters abladen
 - Ist Schiff bereits unterwegs und gibt der Charterer nach Aufforderung keine entsprechende Zustimmung ab (oder gibt es keine Alternativroute), kann Reeder die Fracht im nächsten sicheren Hafen abladen lassen

3

Allgemeine Routenabweichung (Deviation)



Foto: pixabay.com

Grundlagen

■ Pflichten des Verfrachters

- Beförderung des Gutes mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort...
- ... auf der vereinbarten Strecke (sofern bestimmt), ansonsten
- übliche/vernünftige Route mit Blick auf Länge, Witterungsverhältnisse, Sicherheit etc.

■ Gerechtfertigte Abweichungen (vertragskonform)

- Rettung von Menschenleben und Eigentum auf See (vgl. Art. IV § 4 Haager Regeln) – Eigentum: Verfrachter soll Bergelohn verdienen dürfen
- Reaktion auf zufällige Hindernisse: Naturereignisse wie Stürme // Angriffe der „Huthi-Rebellen“ // Anlaufen eines Nothafens zur Reparatur des Schiffs // administrative Maßnahmen etc. („reasonable deviation“)

Rechtsfolge

■ **Rechtmäßige Abweichung**

- Keine Haftung für Schäden durch rechtmäßige Routenveränderung
- Keine zusätzliche Fracht für den zusätzlichen Seeweg, sofern nicht ausnahmsweise Störung der Geschäftsgrundlage (verneint bei Schließung des Suez-Kanals nach engl. Recht)
- Bei Maßnahmen wegen Beförderungs- und Ablieferungshindernissen ggf. Aufwendungsersatz (§ 492 IV HGB)

■ **Ungerechtfertigte Abweichung**

- Ungerechtfertigte Abweichung = Sorgfaltspflichtverletzung
- Ggf. Schadensersatz

Abweichungsklauseln

- Üblicherweise sehr weite Fassung, zB

„Carrier may at any time and without notice to the merchant [...] proceed by any route in its discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route), at any speed, and proceed to or stay at anyplace or port whatsoever, once or more often and in any order. [...] The liberties set out in this Clause [...] may be invoked by Carrier for any purpose [...].”

- **P:** Gewisser Grad an Flexibilität ist für Routenabweichung auf See anerkannt, aber Klausel birgt große Gefahr der Veränderung der Hauptpflicht des Verfrachters

Rechtspraxis

- Grundgedanke
 - Entscheidung über Abweichung muss auch Interessen des Befrachters + des Reisezwecks einbeziehen ...
 - und nicht allein Interessen des Verfrachters bzw. anderer Parteien
- Erlaubt: Anlaufen zusätzlicher Häfen auf der Strecke oder der näheren Umgebung („Erfordernisse des Container-Massenverkehrs“)
- Problematisch: Anlaufen weit entfernter Häfen nach Erreichen der Zielregion, sofern nicht besondere Umstände greifen

Beispiel: Beförderung eines Containers von Damietta nach Tanger. Nach der Umladung in Barcelona auf ein Feederschiff wird nicht Tanger angelaufen, sondern zuerst weitere Häfen auf dem Weg nach Bilbao (Nordspanien), doch geht der Container auf dem Weg in der Biskaya verloren (LG Hamburg – 412 HKO 25/24).

AGB-Kontrolle

■ Praktische Bedeutung

- Deviation-Klauseln dürfen keine Generalermächtigung geben, um Abweichung für jedweden Zweck (ohne Einbeziehung der Interessen des Vertragspartners) zu erlauben, sonst sind sie unwirksam // Gerichte wenden aber sehr großzügigen Maßstab an (§ 305c II BGB wird zurückhaltend gehandhabt)
- Abweichungsklauseln im Seeverkehr weit verbreitet (oftmals „englische“ Formularklauseln – Wirksamkeit umstritten)

■ Beispiele für unwirksame Klauseln

- Klausel schließt Berücksichtigung der Interessen der Ladungsbeteiligten und des Reisezwecks explizit aus (dann scheitert „rechtskonforme“ Auslegung)
- Klausel legt Frachtzuschlag für einseitige Abweichungen fest
- Auch denkbar: Verstoß gegen Transparenzgrundsatz

4

Aufschläge für Container-Detention/ Demurrage



Foto: pixabay.com

Grundlagen

■ Detention/Demurrage-Klauseln

- Frachtverträge enthalten oftmals Klauseln, die Auftraggeber eine „Gebühr“ für die verlängerte Inanspruchnahme eines gestellten Containers auferlegt
 - Detention – beladener Container verbleibt über eine gewisse Zeit hinaus im Hafenterminal (zB weil Zoll nicht gezahlt wird oder Empfänger Annahme verweigert)
 - Demurrage – Container wird nach festgelegter Frist nicht rechtzeitig leer zum Hafen bzw. Depot zurückgebracht
 - Gebühr pro Tag nach Ablauf einer gewissen “free time“, Höhe ggf. nach unterschiedlichen Sätzen je Hafen/Land gestaffelt
- Gebühren können sich zu hohen Beträgen summieren (weit oberhalb des Containerwerts)

Rechtliche Einordnung

■ Vertragsstrafe bzw. Schadenspauschalierung?

- Soll Abrede Druck- und Beugefunktion erzeugen? (Vertragsstrafe) – Summe kann im Einzelfall immerhin sehr hoch sein + idR wird keine Obergrenze festgelegt
- Soll Abrede Mindestschaden pauschalieren? (Pauschalierung) – Aufgrund der Indizwirkung des § 309 Nr. 5 BGB für Unternehmen müsste
 - Gebühr dann dem „gewöhnlichen Schaden“ entsprechen +
 - Auftraggeber muss Nachweis gestattet werden, dass tatsächlicher Schaden geringer ist
- ABER: Absender/Empfänger dürfen Container für den Transport nutzen, der sich lediglich verzögert – nach hM liegt darin keine Pflichtverletzung (Voraussetzung für Pauschale/Vertragsstrafe)

Rechtliche Einordnung

■ Frachtaufschlag für Verzögerungen?

- Containerstellung ist Nebenabrede des Frachtvertrags, um Absender zu ermöglichen, seine Güter beförderungssicher transportieren zu lassen
- Da Frachtführer ohne Absprache nicht die Verpackung des Guts schuldet, folgt aus Beförderung des Containers kein gesondertes Entgelt für dessen Überlassung
- Aufschläge werden daher zum Teil als eine Art zusätzliches Entgelt für die längere Überlassung des Containers eingestuft

■ Mietrechtliches Element?

- Containerüberlassung in Zusammenhang mit der Beförderung wird aber auch mietvertraglich qualifiziert (gemischter Vertrag mit andersartiger Nebenabrede), da Absender den Container nutzen darf

AGB-Kontrolle

■ Einbeziehungskontrolle

- Richtet sich im Unternehmerverkehr nach §§ 145 ff. BGB (nicht: § 305 II BGB)
- Kann problematisch sein, wenn Klauselwerk auf verschiedene Tagessätze verweist, die anderweitig niedergelegt sind + Klauselgegner diese Informationen nicht erhält

■ Inhaltskontrolle

- Berufung auf § 307 BGB kann in Praxis Aussicht auf Erfolg haben
- Beispiele
 - Klauseln dürfen nicht Kosten auf Absender überwälzen, wenn ein Verschulden des Verfrachters zum Hindernis geführt hat
 - Klauseln dürfen Absender nicht Einrede des § 275 II BGB abschneiden, andernfalls werden Zahlungen „auf ewig“ geschuldet

AGB-Kontrolle

■ Hauptstreitpunkt: Obergrenze? Nach AGB-Klausel oder allg. Regeln?

- Bei Vertragsstrafe notwendig, nicht aber zwingend bei fracht-/mietvertraglicher Einordnung
- ABER: Wert Container/Ladung/Fracht kann bei üblichen Sätzen schnell überschritten werden (-> hoher „Zusatzverdienst“ des Verfrachters)
- Begrenzung sinnvoll, da kein besonderes Interesse des Verfrachters besteht, genau diesen Container zurückzuerhalten // P: Grenze „unterhalb“ des § 275 II BGB?
- Blick ins Ausland (vgl. Horbach, RdTW 2024, 4 Rn. 59):
 - Ersatz nur, bis kommerzieller Zweck des Vertrags vereitelt wird (England)
 - Begrenzung auf 1,5-fachen Wiederbeschaffungswert (China)

”

Fazit:

**Die Verwender von Detention/Demurrage-Klauseln
sollten ihre Vertragspraxis überprüfen, um dem Schwert
der AGB-Kontrolle zu entgehen.**