



## Leitfaden zum niederländischen Transportrecht

Einfach gut ankommen:  
Wie sich Unternehmen vor Schäden schützen können



Wilhelminasingel 86  
6221 BL Maastricht  
Tel: + 31 (0)43 356 15 70  
Fax: + 31 (0)43 325 75 90  
E-mail: [info@wolfsadvocaten.nl](mailto:info@wolfsadvocaten.nl)

Van Dam  
& Kruidenier  
*Advocaten*

Rivium Westlaan 46,  
2909 LD Capelle aan den IJssel, Niederlande  
Postadresse: Postbus 4043,  
3006 AA Rotterdam, Niederlande  
Telephone: +31 10 288 88 00  
Telefax: + 31 10 288 88 28  
E-mail [mail@damkru.nl](mailto:mail@damkru.nl)

## Inhalt:

Inhalt	S. 2
1. Einleitung	S. 3
2. Allgemein	S. 3
2.1. Geschäftsbedingungen	S. 3
2.2. Beschlagnahme	S. 4
3. Maritimes Recht	S. 5
3.1. Haftungsbeschränkungen für maritime Forderungen	S. 5
3.2. Zurückbehaltungsrecht	S. 6
3.3. Der Begriff „Schiff“ im niederländischen Recht	S. 7
4. Straßentransportrecht	S. 9
4.1. Einleitung	S. 9
4.2. Beschaffenheit des logistischen Dienstleistungsunternehmens	S. 9
4.3. Lagerung	S. 11
4.4. Durchbrechung des CMR-Limits	S. 12
4.5. Versicherung	S. 13
5. Die Autoren	S. 14

## 1. Einleitung

Die Niederlande sind das Tor Europas. Mit Rotterdam als Haupthafen ist der Transport einer der größten Handelszweige des Landes. Auch für ausländische Transportunternehmen - und besonders für deutsche Unternehmen - sind die Niederlande wichtig. Der größte Teil der Handelsgüter wird von Rotterdam in das Hinterland weitertransportiert; hauptsächlich in das Ruhrgebiet. Deshalb treffen viele deutsche Unternehmen Vereinbarungen mit niederländischen Transportunternehmen. Hier bedarf es größter Sensibilität: Das niederländische Recht, insbesondere das Transportrecht, ist in wesentlichen Aspekten abweichend vom deutschen Recht.

In diesem Leitfaden werden einige Fallstricke des niederländischen Transportrechts beschrieben.

## 2. Allgemein

### *2.1. Geschäftsbedingungen*

Viele niederländische Unternehmen verwenden (allgemeine) Geschäftsbedingungen (AGB). Auch im Bereich Transport sind Geschäftsbedingungen eher Regel als Ausnahme. Manchmal gibt es Branchenvereinsbedingungen (beispielsweise benutzen niederländische Speditionsunternehmen in der Regel die „Fenex-Voorwaarden“) aber ebenso gibt es Geschäftsbedingungen, die nur von einem Unternehmen benutzt werden.

Gewöhnlich enthalten diese Geschäftsbedingungen auf jeden Fall eine Haftungsbeschränkung eines Unternehmens, aber zuweilen auch andere Bedingungen, z.B. bezüglich des Gerichtsstandes, des anwendbaren Rechts, Ausschluss der Verrechnung usw., die zu unangenehmen Überraschungen führen können.

Laut niederländischem Recht kann die Vereinbarung der Geschäftsbedingungen fast einseitig stattfinden. Ein einfacher Verweis vom Unternehmen im akzeptierten Angebot auf die beim Gericht oder bei der Handelskammer hinterlegten Geschäftsbedingungen genügt. In internationalen Vertragsbeziehungen ist es ausdrücklich nicht notwendig, dass der Geschäftspartner tatsächlich diese Geschäftsbedingungen zur Kenntnis genommen hat.

Unbillige Bedingungen sind nur schwierig zu umgehen.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen noch die Geschäftsbedingungen, die von der Schlepp- und Schubschiffahrt benutzt werden. Seit vielen Jahren gibt es Bedingungen in dieser Branche, die nicht einmal explizit verabredet werden müssen: sie sind gemäß dem Branche ein Teil der Vereinbarung. Auch diese Geschäftsbedingungen enthalten immer eine Haftungsbeschränkung eines Schlepp- oder Schubschiffahrtunternehmens. Obwohl die niederländischen Gerichte immer zurückhaltender werden, die Anwendung dieser Bedingungen aufgrund des Brauches zu billigen, kann man durch Unkenntnis mit diesem Phänomen unangenehm überrascht werden.

## *2.2. Beschlagnahme*

Die Sicherungsbeschlagnahme ist in den Niederlanden eine übliche Maßnahme um Zahlung oder Sicherheitsleistung vom Schuldner zu erzwingen. Ausländische Transportunternehmen sind manchmal überrascht, wie einfach es ist, Beschlagnahme auf Eigenmittel wie z.B. Ladung, Transportmittel oder Bankguthaben, zu legen.

Auch wenn ein Gerichtsverfahren noch nicht eingestellt ist, kann ein Gläubiger ein einfaches Gesuch um Beschlagnahme dem Präsidenten des Gerichts vorlegen. Der Gläubiger braucht dabei nur summarisch die Grundlage seiner Forderung zu beschreiben. Der Schuldner wird zu dem Gesuch grundsätzlich nicht gehört. Dieses Verfahren kann sehr schnell stattfinden, zumeist wenn es sich um Beschlagnahme von Transportmitteln handelt. Ein oder zwei Stunden zwischen Vorlegen des Gesuches und gerichtlicher Entscheidung ist nicht außergewöhnlich. In sehr dringenden Sachen ist es sogar möglich, auch in der Nacht eine Entscheidung zu bekommen: die Präsidenten der Gerichte in Rotterdam und Amsterdam haben einen Nachtschichtdienstplan.

Hat der Gläubiger die Erlaubnis vom Präsident einmal bekommen, kann er mit Hilfe eines Gerichtsvollziehers einfach die Ladung, das Schiff, den Lastkraftwagen usw. pfänden. Ab diesem Zeitpunkt ist ein Weiterfahren mit der Ladung, dem Schiff oder dem LKW nicht mehr möglich und sogar ein Straftatbestand.

Grundsätzlich stehen dem Schuldner in dieser Situation zwei Möglichkeiten zur Verfügung (außer – selbstverständlich – Zahlung der Forderung): Erstens kann er mit einer einstweiligen Verfügung den Präsidenten des Gerichts bitten, die Beschlagnahme aufzuheben. Obwohl auch ein solches Verfahren bald stattfinden kann, handelt es sich dabei meistens nicht um Stunden sondern in der Praxis wenigstens um einen Tag oder einige Tage, bevor man beim Präsident drankommt. Und dann ist es schwierig, die Aufhebung zu bekommen: in der Praxis wird die Beschlagnahme nur aufgehoben,

wenn es ziemlich klar ist, dass die Forderung des Gläubigers unrechtmäßig ist.

Deshalb benutzen viele Schuldner die zweite Möglichkeit und leisten Sicherheit. Die Praxis hat dafür einen Standard entwickelt, das sogenannte „Rotterdammer Garantie Formular“. Damit bürgt eine Bank für den Schuldner den Betrag der Hauptforderung, erhöht um dreißig Prozent für Zinsen und Kosten. Gegen Ausgabe dieses Formulars muss der Gläubiger die Beschlagnahme aufheben.

### 3. Maritimes Recht

#### *3.1. Haftungsbeschränkung für maritime Forderungen*

Viele Transporte von und zu den niederländischen Häfen finden natürlich über See und Binnengewässer statt. Unvermeidlich dabei ist, dass Unfälle und Kollisionen passieren. Bei Kollisionen spielen immer öfter internationale Aspekte eine wichtige Rolle. Binnenschiffe aus vielen verschiedenen Ländern der Europäischen Union teilen sich das Fahrwasser mit Seeschiffen, die überall in der Welt registriert sind und deren Reedereien sich oftmals an wieder anderen Orten befinden, mit allen dazugehörigen internationalen Verwicklungen.

Ein wichtiger Teil jeder Kollisionssache ist die Untersuchung der Möglichkeiten zur Beschränkung der Haftpflicht, indem s.g. Beschränkungsfonds eingerichtet werden, wie der Handelsfonds, der Personenfonds und der Wrackfonds. Hiermit kann der Eigner des an der Kollision schuldigen Schiffes seine Haftpflicht gegenüber den Parteien, die den Schaden erlitten haben, auf einen Höchstbetrag pro Schadensfall beschränken.

Für die Höhe der Beträge, wofür die verschiedenen Fonds errichtet werden können, sind Tonnage und Antriebsleistung des betroffenen Schiffes bestimmend. Diese werden multipliziert mit einem bestimmten Betrag pro Tonne beziehungsweise pro PS, die Resultate werden addiert und bestimmen damit den Betrag für den der Fonds errichtet werden kann.

Hierbei zeigt sich ein wesentlicher Unterschied zwischen niederländischem und deutschem Seerecht. Deutschland hat sich dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1996 (HBÜ 1996) angeschlossen, während die Niederlande noch Vertragspartei sind beim Vorläufer dieses Abkommens, das Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976 (HBÜ 1976).

Das ist vor allem deshalb wichtig, weil das HBÜ 1996 weit höhere Maximumbeträge für die Haftungsbeschränkung feststellt als das HBÜ 1976. Im HBÜ 1996 ist der Betrag der Haftungsbeschränkung

für den Eigner eines Seeschiffes mit einer Bruttoreaumzahl von beispielsweise 10.000 BRZ (Bruttoreum-Zahl) schnell mehr als zweieinhalb Mal so hoch wie im HBÜ 1976.

Das bedeutet, dass sich für den Eigner des schuldigen Schiffes lohnt, zu versuchen das Beschränkungsverfahren bei einem niederländischen Gericht einzuleiten. Dieses wird nämlich grundsätzlich das HBÜ 1976 mit seinen niedrigeren Grenzwerten anwenden. Andererseits ist es im Interesse der Gläubiger des schuldigen Schiffes, zu versuchen das Beschränkungsverfahren gerade deshalb in Deutschland einzuleiten. Dieses so genannte Forumshoppin ist eine komplexe Angelegenheit. Es benötigt nicht nur eine gründliche Untersuchung und Analyse der betroffenen internationalen (Rechts)Beziehungen, um beurteilen zu können unter welcher gerichtlichen Zuständigkeit die Einleitung eines Beschränkungsverfahrens möglich ist, sondern es ist zudem häufig Eile geboten: nicht selten kommt es vor, dass es möglich ist ein Beschränkungsverfahren unter mehreren gerichtlichen Zuständigkeitsbereichen einzuleiten und dann gilt das Prinzip: "Wer zuerst kommt, mahlt zuerst".

### *3.2. Zurückbehaltungsrecht*

Das Zurückbehaltungsrecht ist eine gefürchtete Waffe, vor allem in den Händen von Frachtführern. Wenn die Vertragspartei des Frachtführers seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist (meistens geht es natürlich um Zahlung der Fracht), hat dieser das Recht die Abgabe der Ladung zu verweigern.

Anders als im allgemeinen niederländischen bürgerlichen Recht, ist Ausübung des Zurückbehaltungsrechts hinsichtlich bestehender Forderungen an den gleichen Schuldner prinzipiell nicht gestattet. Für den Transport per Binnenschiff wurde hierüber inzwischen in der Rechtsprechung entschieden und aufgrund der beinahe gleichlautenden Bestimmungen über das Zurückbehaltungsrecht bei Seetransporten und Straßentransporten muss dort dasselbe angenommen werden.

Diese Problematik beschränkt sich nicht auf die niederländische Binnenschifffahrt. Sowohl die Niederlande als auch Deutschland haben das am 1. April 2005 in Kraft getretene Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) ratifiziert. Das CMNI verweist auf diesem Gebiet prinzipiell auf das Recht des Landes in dem sich die Sache abspielt.

Eigentümer von Transportmitteln können ihrerseits mit dem Zurückbehaltungsrecht konfrontiert werden, zum Beispiel nachdem an diesen Reparaturen ausgeführt wurden und man diese nicht bezahlt hat. Wird das Zurückbehaltungsrecht auf ein Binnenschiff ausgeübt, so trifft man dabei auf eine Aus-

nahme. Nach niederländischem Recht ist dem Zurückbehaltungsrecht kein besonderes Vorrecht auf das Binnenschiff vorbehalten, der Gesetzgeber hat sich dafür entschieden, die handelsrechtlichen Folgen des Zurückbehaltungsrechts – und namentlich die Position im Verhältnis zu einem Hypothekgläubiger auf das Schiff – ungeregelt zu belassen.

Das läuft darauf hinaus, dass ein Gläubiger der ein Zurückbehaltungsrecht auf ein Binnenschiff ausüben kann, in der Praxis eine Vorrechtsstellung für seine Forderung erhalten kann, die oftmals sogar stärker ist als die Position des Hypothekgläubigers. Eine Position, die dieser Gläubiger im Allgemeinen nicht erhält, wenn er nur das Schiff beschlagnahmt. Das ist ein Grund dafür, warum Werften und Schiffsreparaturbetriebe gerne versuchen, für ihre unbezahlten Rechnungen das Zurückbehaltungsrecht auszuüben.

Ein Zurückbehaltungsrecht wirksam auf ein Binnenschiff auszuüben, ist jedoch nicht einfach. Die Werft muss dazu die tatsächliche Macht über das Schiff besitzen, das bedeutet effektiv (und legal!) imstande sein, die Abfahrt des Schiffes zu verhindern. Die reine Tatsache, dass das Schiff an der Werft vor Anker liegt, oder dass die Werft befugt ist dem Eigner oder der Besatzung den Zugang zur Werft zu verweigern, ist nicht ausreichend um die tatsächliche Macht an sich zu nehmen. Die Werft darf sich außerdem die tatsächliche Macht nicht aneignen, indem sie beispielsweise betriebswichtige Teile aus dem Schiff entfernt, ohne dass ein Auftrag zugrunde liegt. Ob eine Werft rechtens und auf die richtige Art und Weise ein Zurückbehaltungsrecht auf ein Binnenschiff ausübt, erfordert darum eine gründliche Untersuchung der Umstände und entsprechender Beurteilung.

### *3.3. Der Begriff „Schiff“ im niederländischen Recht*

Bitten Sie einen Passanten, ein Schiff zu zeichnen und höchstwahrscheinlich wird er einen großen Behälter mit stumpfer Rückseite, spitzer Vorderseite, einem Aufbau und Schornstein oder einem Mast mit Segeln zeichnen. Er wird jedenfalls keine Boje, Tonne oder auf dem Wasser treibende Schiebetür zeichnen. Trotzdem fallen auch Letztere unter die Definition von „Schiff“ im niederländischen Recht. Das Gesetz betrachtet nämlich alle Dinge, die von ihrer Konstruktion her dazu bestimmt sind, auf dem Wasser zu treiben und tatsächlich treiben oder solches getan haben, als ein Schiff. Wenn diese Dinge hauptsächlich dazu bestimmt sind, auf See zu treiben, dann sind es Seeschiffe – andernfalls Binnenschiffe. Das führt manchmal zu merkwürdigen Konsequenzen: ein Badeentchen ist laut niederländischem Recht ein Binnenschiff...

Das niederländische Recht kennt, genau wie das deutsche, in Bezug auf Schiffe viele Ausnahmeregelungen. Selbstverständlich hinsichtlich der Schadensfälle die verursacht werden durch Schiffe. Solche werden nicht geregelt in den zivilrechtlichen Bestimmungen der unrechtmäßigen Tat, sondern durch das Schiffskollisionsrecht, mit zum Beispiel kürzeren Verjährungsterminen und den schon oben angedeuteten Möglichkeiten der Haftungsbeschränkung. Man sollte bedenken, dass im niederländischen Recht tatsächliche Kollisionen (die gegenseitige Berührung zweier Schiffe) genauso behandelt werden wie die so genannten Anfahrtschäden, Schäden die verursacht werden von einem Schiff (ein Teil dieser Schäden wird im deutschen Recht angedeutet mit „Fernschäden“). Bei letzterem sollte nicht nur an verursachte Schäden an zum Beispiel Ankerplätzen oder Leitwerke gedacht werden, sondern auch an Brandschäden an Bord einer Yacht die im Winterabstellplatz steht oder Personenschäden bei Personen an Bord die einen Unfall erleiden. Für alle diese Schadensfälle, wobei demnach auch andere Dinge als nur traditionelle Schiffe betroffen sein können, gelten darum die besonderen Regelungen des Schiffskollisionsrechts.

Eine andere Ausnahmeregelung gilt hinsichtlich der Eintragungspflicht von Schiffen in das Schiffsregister ab einer bestimmten Tonnage. Nach niederländischem Recht wird diese Regelung weit umfangreicher angewendet als man auf den ersten Blick erwarten möge. Das beinhaltet Risiken, aber auch Möglichkeiten: die Finanzierung von Wohnschiffen oder (luxuriösen) Hausbooten wird beispielsweise stark vereinfacht durch die Tatsache, dass diese in das Schiffsregister für Binnenschiffe eingetragen werden können (uns sogar müssen), wonach sie anschließend mit einer Hypothek belastet werden können.

Zum Bau von Binnenschiffen – und hier der Finanzierung von Schiffsbauprojekten – ist noch die Position eines „(Binnen)schiffs in Aufbau“ wichtig. Genau wie in Deutschland ist es in den Niederlanden möglich, ein solches Schiff in Aufbau ab Kiellegung zu registrieren. Dadurch wird schon das Schiff in Aufbau zum Registergut und das macht seine Finanzierung leichter.

Gleichfalls wie in Deutschland bestimmen die niederländischen Gesetze, dass eine solche Registrierung nur stattfinden kann, wenn das Schiff in Aufbau sich im Land der Registrierung befindet. Für fertig gebaute Schiffe gilt diese Bestimmung nicht. Dafür gilt – kurz gesagt – dass der Eigner sich im Land der Registrierung befinden muss, oder das Schiff von dort aus genutzt wird.

In den letzten Jahren hat sich der Kaskobau deutlich in die asiatischen Länder und vor allem nach China verlagert. Im Zuge dieses „Chinatrends“ ist in den Niederlanden die Diskussion über die Frage ob Binnenschiffkaskos, das heißt die reinen Rümpfe von Binnenschiffen ohne dass darin irgendeine Form von Antrieb oder andere Apparatur angebracht ist, als Schiff in Anbau zu gelten haben (und

darum erst bei Ankunft in den Niederlanden registriert werden können) oder als fertig gebautes Schiff (und darum – wenn die übrigen Bedingungen erfüllt sind – schon eher, zum Beispiel bei der Abnahme auf der ausländischen Werft) registriert werden können, aufgekommen. Im Unterschied zu was die herrschende Meinung in anderen europäischen Ländern, worunter auch Deutschland, zu sein scheint, ist der Streit vor dem Rotterdamer Gericht vorläufig zu Gunsten der letzteren Meinung entschieden. Es wurde jedoch Berufung eingelegt und auch der Kassationshof wird sich wahrscheinlich in dieser Frage ein Urteil bilden müssen. Vorläufig macht das die Registrierung von ausländischen Kaskos im niederländischen Binnenschiffregister, ehe sie tatsächlich in den Niederlanden angekommen sind, zu einer unsicheren Angelegenheit.

## 4. Straßentransportrecht

### 4.1. Einleitung

Der niederländische Straßentransport spielt für Europa eine große Rolle. Vom Tor Europas Rotterdam werden viele, vor allem Container, nach Deutschland, dem ehemaligen Ostblock, aber auch Belgien und Frankreich transportiert. Neben dem Gütertransport mit Binnenschiffen oder über die Schienen – worauf, genau wie auf das Luftfahrtrecht, in diesem Leitfaden nicht eingegangen wird – findet der Löwenanteil über die Straßen statt. In diesem Leitfaden werden einige Aspekte besprochen, die wichtig sind für die Praxis des internationalen Straßentransports und die in den Niederlanden zu reichlicher Jurisprudenz geführt haben. Nacheinander wird eingegangen auf die Beschaffenheit des logistischen Dienstleistungsunternehmens, der Lagerung, die Möglichkeiten um den CMR-Limit von 8,33 Sdr pro Kilogramm Bruttogewicht zu durchbrechen und die Versicherungsaspekte.

### 4.2. Beschaffenheit des logistischen Dienstleistungsunternehmens

Wenn eine Ladung beispielsweise von Rotterdam nach Düsseldorf transportiert werden soll und dieser Transport über die Straße stattfindet, wird der Ladungsinteressent nach einem logistischen Dienstleistungsunternehmen suchen, das die Ausführung dieses Transportes realisieren kann. Die Frage ist, ob der Ladungsinteressent sich darüber im Klaren ist, mit welchem logistischen Dienstleistungsunternehmen er sich einlässt. Er kann sich beispielsweise bewusst dafür entscheiden, einen Spediteur zu beauftragen, von dem er auch weiß, dass es sich um einen Spediteur handelt. Spedi-

teure sind ausschließlich Zwischenstellen, die keine eigene Ergebnisspflicht eingehen in Bezug auf den beabsichtigten Transport. Spediteure sind in dieser Hinsicht auch nahezu nie haftpflichtig für Schäden während des Transports. Niederländische Spediteure bedienen sich gewöhnlich der Niederländischen Speditionsbedingungen 2004, vergleichbar mit den deutschen ADSp. Ihre Haftpflicht kann man also vernachlässigen. Dem steht gegenüber, dass sie im Falle von Transportschäden verpflichtet sind, alle Rechte die sie geltend machen könnten gegenüber dem von ihnen als Spediteur eingesetzten Transporteur, an den Ladungsinteressenten zu übertragen. Hier geht man davon aus, dass der Ladungsinteressent gleichfalls der Auftraggeber ist und dass sich nicht eine Anzahl weiterer Spediteur zwischen Ladungsinteressentem und ausführendem Transporteur befindet.

Wenn ein Spediteur einen Transportauftrag annimmt, ohne dass er dabei kenntlich macht, dass er an Stelle des Transportauftrags einen Speditionsauftrag ausführen möchte, dann wird der Spediteur in den Niederlanden primär als (papierener) Transporteur angesehen. Das bedeutet, dass er deswegen auch haftpflichtig ist im Falle von Transportschäden. Er wird dann seinen Schaden selber beim von ihm eingesetzten Transporteur geltend machen müssen. Sollte der Transporteur in eine Insolvenz gehen, dann bedeutet dies, dass der Spediteur als papierenen Transporteur den Schaden zu tragen hat.

Eine weitere, häufige Situation ist die, in der ein Transporteur einen Transportauftrag annimmt, aber diesen Transportauftrag nicht tatsächlich selber ausführt, sondern in Auftrag an den tatsächlichen Transporteur weitergibt. Sollte in diesem Fall während des Transports ein Schaden entstehen, kann der papierene Transporteur sich gegenüber dem Ladungsinteressenten nicht darauf berufen, dass er den Transport nicht selber ausgeführt hat. Er muss sich aufgrund Artikel 3 CMR-Vertrag verantworten für denjenigen, an den er den Transportauftrag weitergegeben hat.

Nicht zuletzt wird der tatsächliche Transporteur bei Schäden natürlich immer zur Verantwortung zu ziehen sein. Ob er jedoch haftpflichtig ist, hängt unter anderem von der Art und Weise auf die der Ladungsinteressent seine eigenen Verpflichtungen, sowie der Transporteur seine Verpflichtungen im Rahmen des CMR-Vertrages erfüllt hat, ab. Eine Besprechung weiterer, in diesem Zusammenhang relevanter Artikel, wie 6, 7, 17 und 18 geht jedoch über das Konzept dieses Leitfadens hinaus.

### 4.3. Lagerung

In der Logistik ist es üblich, dass logistische Dienstleistungsunternehmen ihre Haftpflicht beschränken. Oftmals beruht diese Beschränkung auf Abkommen (Hague Visby Rules, CMR, Warschauer Abkommen usw.), oft auch auf nationalen Regelungen. So ist in Buch 8 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs geregelt, bis zu welchem Betrag der nationale Straßentransporteur haftbar ist, nämlich € 3,40 pro Kilogramm Bruttogewicht. Anders als in Deutschland gibt es darum einen ansehnlichen Unterschied zwischen der beschränkten Haftung bei nationalem Transport und der bei internationalem Transport. Ein Transport von Rotterdam nach Maastricht über ca. 200 km kann im Schadensfall zu einer geringeren Abfindung führen als ein Transport Maastricht – Aachen von ca. 30 km. Die Grenzen innerhalb der europäischen Union sind in diesem Punkt noch immer relevant.

Vorher, während oder nach dem Transport kommt es regelmäßig vor, dass logistische Dienstleistungsunternehmen auch für die Lagerung der transportierten Güter sorgen. Worüber Ladungsinteressenten und manchmal auch logistische Dienstleistungsunternehmen sich oft nicht im Klaren sind, ist, dass sie in diesem Moment juristisch die Farbe ändern wie ein Chamäleon. Der Transporteur der die Ladung unter sich hat im Rahmen des Transportvertrags, hat für den Zeitraum der ausdrücklich vereinbarten Lagerung die Eigenschaft des Lagerhalters. Dieser Vertrag wird in den Niederlanden wie ein Aufbewahrungsvertrag gewertet und ist in Art. 7:400 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs zu finden.

Ein auffälliger Unterschied zwischen den transportbezogenen Beschaffenheiten und der Beschaffenheit des Lagerhalters ist der, dass der Lagerhalter sich nicht auf eine gesetzliche Haftungsbeschränkung berufen kann. Gerade darum ist es für einen Lagerhalter entscheidend, dass er rechtsgültige allgemeine Geschäftsbedingungen zum Bestandteil des Aufbewahrungsvertrags macht. In den Niederlanden gibt es etliche Brancheorganisationen, die eigene allgemeine Geschäftsbedingungen aufgestellt haben, wodurch es für den Ladungsinteressenten nicht unbedingt einfacher wird. So gibt es die allgemeinen Lagerbedingungen der Stichting Vervoeradres, die ausgesprochen günstig für Ladungsinteressenten sind. Dem gegenüber stehen die sehr viel weniger günstigen niederländischen Lagerbedingungen des Interessenverbandes der Spediteure Fenex, die schon oben genannten niederländischen Speditionsbedingungen der Fenex und die Bedingungen des Interessenverbandes der Transporteure, Transport Logistiek Nederland. Alles in allem Grund genug um auch beim Straßen-

transport, aber besonderes bei der Lagerung (juristisch: Aufbewahrung) sich davon in Kenntnis zu setzen, was über die Anwendbarkeit der allgemeinen Geschäftsbedingungen ausgesagt ist.

#### *4.4. Durchbrechung des CMR-Limits*

In Artikel 23, vierter Absatz CMR, wird die Haftung des Transporteurs für Schadenersatzansprüche beschränkt auf aktuell ungefähr € 9,00 pro Kilogramm. Infolge desselben Artikels sind Folgeschäden ausgeschlossen. Artikel 29 CMR bietet gleichwohl die Möglichkeit um sozusagen das Limit zu "durchbrechen". Das ist dann möglich, wenn nach dem Recht des Landes in dem ein Prozess über Transportschaden geführt wird, die Rede ist von Vorsatz oder von einer damit gleichzusetzenden Schuld. In den Niederlanden wird der Begriff "einer damit gleichzusetzenden Schuld" ausgelegt im Sinne des sogenannten fahrlässigen Leichtsinns. Maßgeblich in diesem Zusammenhang sind die Verfügungen des Obersten Rates vom 5. Januar 2001, die sogenannten "5. Januar Verfügungen". In zwei Verfügungen hat der Oberste Rat einstimmig über die Frage geurteilt, was fahrlässigen Leichtsinns ausmacht. Dafür ist nicht nur notwendig, dass dem Transporteur, jedenfalls seinem Fahrer ein objektiv vorzuwerfender Fehler unterlaufen ist ("dumm gelaufen", "blöder Fehler"), sondern dass sich der Fahrer auch ausdrücklich seines falschen Handelns bewusst war, sich aber, in seiner Abwägung beim Bedenken der (möglichen) Folgen, nicht davon hat abbringen lassen.

Ein Beispiel zur Verdeutlichung: Einem Fahrer, der einen nur mit einer Plane gedeckten und mit Computerapparatur geladenen Lastwagen in der Nähe seines Hauses parkt, um morgens früh sofort wegfahren zu können, kann nach niederländischem Recht nicht vorgeworfen werden, dass er grobe Schuld hat am Diebstahl der Ladung am nächsten Tag. Das kann ihm jedoch vorgeworfen werden, wenn er zum Beispiel beteiligt ist an diesem Diebstahl. In einem solchen Fall kann der Transporteur nämlich bei einem internationalen Transport kein Recht geltend machen auf Haftungsbeschränkung. Interessant ist hierbei, dass laut nationalem Recht der Transporteur sich im Prinzip sehr wohl auf Beschränkung berufen kann, wenn es sich um einen nationalen Transport handelt.

Ein Prozess in Belgien ist überhaupt vorteilhaft für einen Transporteur. Belgien kennt nur den Begriff Vorsatz und nicht „eine damit gleichzusetzende Schuld“. Das bedeutet, dass die Beweislast in Belgien hoch gelegt wird. In Deutschland ist das anders. Der Transporteur wird dort oftmals schnell unbeschränkt haftbar gemacht für Transportschaden. Das hat dazu geführt, dass ein "rat race" stattfindet zur Klärung der Haftpflicht bei Transportschaden. Ein niederländischer Transporteur wird mög-

lichst vermeiden, dass er in Deutschland vorgeladen wird. Er kann sich dann dafür entscheiden, dass er in den Niederlanden einen sogenannten Rechtsgestaltungsprozess einleitet und fordert, dass er nicht haftpflichtig ist. Dass dem deutschen Gericht daran nicht viel gelegen ist und es zudem die Meinung vertritt, dass ein solcher Prozess die Möglichkeiten eines Schadensprozesses in Deutschland unverhindert lässt, zeigt sich in der wohlbekanntenen Verfügung des Bundesgerichtshofs in der Sache Zeuner vom November 2003. Infolge dieses Urteils wurde vor kurzem, am 29. November 2008, ein bedeutungsvoller Erlass vom niederländischen Obersten Rat erteilt. Der niederländische Oberste Rat sah sich nämlich vor die Frage gestellt, ob ein Urteil infolge eines später als das niederländische Verfahren in Deutschland eingeleitete Verfahren in den Niederlanden zur Vollstreckung des deutschen Urteils führen kann. Außerdem wird in dem Erlass auf das Verhältnis zwischen dem CMR-Vertrag und der EEX-Vorschrift eingegangen, vor allem was die Auflage betrifft an das später ersuchte Gericht, die Sache nicht zu behandeln. Das oben genannte ergibt sich demnach aus den Möglichkeiten zum "forumshopping", die in Artikel 31, erster Absatz CMR, den Transportparteien ausdrücklich zugestanden werden. Weiterhin führt die unterschiedliche Auffassung in Sachen Vorsatz und fahrlässiger Leichtsinns in den Niederlanden einerseits und Deutschland andererseits natürlich zu gewissen überflüssigen Gerichtsverfahren, wobei die Absicht des CMR-Vertrags seinerzeit Uniformität gewesen ist. Die Uniformität ist auf dieser Ebene jedoch zu suchen.

#### *4.5. Versicherung*

Ein zusätzliches Problem, das sich stellt in den oben beschriebenen Angelegenheiten, ist, dass ein Straßentransporteur in den Niederlanden oftmals versichert ist gegen beschränkte Haftung. Wenn und insoweit ein Ladungsinteressent, oder sein Ladungsversicherer, in einem Urteil unbeschränkte Haftung gegen den Transporteur zugewiesen bekommt, dann bedeutet das, dass der Transporteur oft nicht, und keinesfalls vollständig, seine Versicherung in Anspruch nehmen kann. Dass ein Transporteur dann potentiell in eine Insolvenz geht, ist durchaus denkbar. In den letzten Jahren wurden in den Niederlanden von verschiedenen großen Versicherungsanstalten und Zwischenpersonen Produkte entwickelt, mit denen auch die Durchbrechung versichert wird. In manchen Fällen bis zu einem Höchstbetrag, zum Beispiel € 115.000,-, manchmal jedoch auch zu wirklich hohen Summen, zum Beispiel eines versicherten Betrags von 1 Million Euro, mit daran gebundenen ausdrücklichen Auflagen, denen der Transporteur im Hinblick auf Sicherheitsaspekte entsprechen muss. Entspricht er diesen nicht, dann kann er auf die erhöhte Versicherungssumme keine Ansprüche geltend machen.

Ein zusätzliches Problem der Standardversicherungen in den Niederlanden ist weiter, dass gerade im Falle von Diebstahl das eigene Risiko 20% bis 30% des Ladungswertes beträgt, mit einem Minimum von € 22.500,- und außerdem maximiert wird. Der Ladungsinteressent bittet zu seinem eigenen Vorteil im Voraus bei seinem Transporteur um eine Bestätigung der versicherten Beträge. Noch besser geht er die Sache an, wenn er selber, oder über den Transporteur, eine Güterversicherung abschließt. Der Ladungsinteressent wird dann ausbezahlt vom Güterversicherer, der seinerseits die Schadenersatzforderung beim Transporteur geltend macht.

## 5. Die Autoren

Bram Marcus (1970) ist seit 2006 Partner bei Kanzlei Van Dam & Kruidenier Rechtsanwälte, situiert in Capelle aan den IJssel in der Nähe von Rotterdam.

Van Dam & Kruidenier ist eine der ältesten Rechtsanwaltskanzleien der Region Rotterdam. Die Wurzeln der Kanzlei liegen in der Binnenschifffahrt, aber die Tätigkeiten und Mandanten der Kanzlei sind heute mehr diversifiziert: Neben den traditionellen Betrieben aus der „Schifffahrtsbranche“, wie zum Beispiel Schiffseigentümer, Transportunternehmer, Befrachter, Werften, Schiffsausrüster, Schiffsmakler u. a., steht sie auch zahlreichen Betrieben aus nahezu allen anderen erdenklichen Branchen zur Seite.

John Wolfs (1968) gründete Wolfs Advocaten in 2003, situiert in Maastricht. Die Kanzlei hat sich spezialisiert auf juristische Lösungen für Unternehmen, sowohl in den Niederlanden als auch im Ausland. RA Wolfs arbeitete mehr als 15 Jahre international als Rechtsanwalt, anfänglich bei großen Kanzleien in Washington D.C. und Rotterdam, bis er nach Maastricht zurückkehrte und seine Kanzlei gründete.

Die Mandanten der Kanzlei sind u.a. Unternehmen aus dem Bereich Logistik, Industrie und Handelsverkehr sowie Versicherer, Assekuranzvermittler und Bauträgersgesellschaften.