Fristen im Blick behalten

Besonderheiten der Verjährung im Logistikrecht – Ein oft nicht erkannter Risikobereich

Es ist eine der Erfahrungen aus der langjährigen Beratung als Spezialisten im Bereich des Logistikrechts, dass sowohl auf der Seite der Auftraggeber als auch auf der Seite der Dienstleister oft keine oder nur begrenzte Kenntnisse über die besonderen Rahmenbedingungen der Verjährung von Forderungen in diesem Spezialbereich vorliegen. Das ist deswegen so risikoreich, da allein aufgrund des Eintritts einer Verjährung an sich klare bzw. unstreitige Ansprüche nicht mehr durchsetzbar sein können. Das ist gerade bei hohen Schadensbeträgen – wie sie regelmäßig im Bereich der Pharma- und Chemielogistik vorkommen – brandgefährlich.

Andreas Fuchs, Arnecke Sibeth Dabelstein

© Arnecke Sibeth Dabelstein

Nadina Selic-Toskic, Arnecke Sibeth Dabelstein

© Arnecke Sibeth Dabelstein

© Zerbor - stock.adobe.com

Die sog. Regelverjährung des deutschen Rechts ist in § 195 BGB festgelegt. Demnach verjähren Forderungen grundsätzlich in drei Jahren zum Jahresende. Abweichende Sonderregelungen gibt es z. B. im Werk-, Reise- und Mietvertragsrecht.

Besondere transportrechtliche Verjährungsvorschriften

Im Gegensatz zu den „klassischen" Verjährungsvorschriften des deutschen Rechts haben die diversen speziellen und vorrangigen transportrechtlichen Verjährungsvorschriften zwei Dinge gemeinsam: eine deutlich kürzere Verjährungsfrist und einen Verjährungseintritt nicht zum Jahresende, sondern quasi „punktgenau".

Gemäß § 439 Abs. 1 HGB verjähren Ansprüche aus Transportgeschäften grundsätzlich bereits in einem Jahr. Eine einjährige Verjährung gilt nach Artikel 32 CMR – mit gewissen Sonderregelungen zum Fristbeginn – auch für den grenzüberschreitenden Straßentransport sowie nach § 439 Abs. 1 HGB/Art 24 CMNI für die Binnenschifffahrt.

Auf die Verjährung von Ansprüchen aus einer Lagerung, findet gemäß § 775a HGB die Verjährungsvorschrift des § 439 entsprechende Anwendung.

Während eine Verjährung von Ansprüchen nicht automatisch greift, sondern nur dann eintritt, wenn sich die betroffene Partei auf den Verjährungseintritt beruft, gelten in der Luftfracht (Art. 35 Abs. 1 Montrealer Übereinkommen/Art. 29 Warschauer Abkommen) demgegenüber sog. Ausschlussfristen, welche von Amts wegen zu beachten sind und nach Ablauf von zwei Jahren zu einem automatischen Untergang des Anspruchs führen.

Hintergrund dieser Sonderregelungen ist, dass der Gesetzgeber im schnelllebigen Logistikgeschäft zeitnah Rechtsicherheit verschaffen wollte, da häufig entscheidende Informationen und Nachweise nur relativ kurz aufbewahrt werden und verfügbar sind.

Welche Leistungsbereiche sind von diesen Spezialregelungen umfasst?

Ein häufig unterschätztes Risiko ist die erhebliche inhaltliche Reichweite dieser Spezialregelungen. Oft wird angenommen, die kurze Verjährung betreffe nur physische Güterschäden. Das ist ein Irrtum. Vielmehr sind grundsätzlich alle Ansprüche betroffen, die aus einer Güterbeförderung resultieren. Ein wichtiges Beispiel sind hier bereicherungsrechtliche Ansprüche wegen zu viel gezahlter Fracht oder Maut.

Besonderheit: längere Verjährungsfristen im Falle qualifizierten Verschuldens

Eine wichtige Ausnahme von den kurzen transportrechtlichen Verjährungsfristen ist in § 439 Abs. 1 Satz 2 HGB bzw. Art. 32 Abs. 1 S. 2 CMR geregelt, mit Geltung über den Verweis in § 775a HGB auch für Lagergeschäfte. Danach verjähren Ansprüche aus Transportgeschäften in drei Jahren, wenn der Schaden durch Vorsatz oder durch bewusste Leichtfertigkeit verursacht wurde. Bewusste Leichtfertigkeit geht deutlich über einfache Fahrlässigkeit hinaus und liegt vor, wenn der Transporteur eindeutig erkannt hat, dass sein Handeln mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden führt, dies aber bewusst in Kauf nimmt.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass nicht nur das eigene Fehlverhalten des Transporteurs relevant ist, sondern auch das Fehlverhalten von Erfüllungsgehilfen (Subunternehmer, Lagerpersonal, Fahrer) dem Transporteur zugerechnet wird.

Auch insoweit gilt es wieder zu beachten, dass diese längere Frist nicht nur für klassische Schadensersatzforderungen gilt, sondern auch für andere Ansprüche aus der Beförderung, etwa offene Frachtforderungen. In solchen Fällen ist es nach der einschlägigen Rechtsprechung maßgeblich, ob die Zahlung wider besseres Wissen verweigert wurde und die erhobenen Einwände auf einer vertretbaren Rechtsauffassung beruhen oder nicht.

> *Bei gravierenden Pflichtverletzungen besteht mehr Zeit zur Durchsetzung von Ansprüchen.*

Für die Praxis bedeutet das: Bei gravierenden Pflichtverletzungen besteht mehr Zeit zur Durchsetzung von Ansprüchen. Entscheidend ist allerdings, dass die betroffene Partei das qualifizierte Verschulden schlüssig belegen kann, etwa durch lückenlose Dokumentation, Temperaturaufzeichnungen oder Zeugenaussagen.

Oft übersehen, aber in der Praxis sehr relevant: Im Gegensatz zu den nationalen transportrechtlichen Regelungen kennt das Montrealer Übereinkommen keine Ausnahme für qualifiziertes Verschulden. Die zweijährige Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ gilt unabhängig vom Grad des Verschuldens.

Hemmung der Verjährung

Auch im Transportrecht kann die laufende Verjährungsfrist unter bestimmten Umständen vorübergehend gehemmt werden. § 439 Abs. 3 HGB bzw. Art. 32 Abs. 3 CMR enthält eine Sonderregelung für Ansprüche gegen den Frachtführer. Danach wird die Verjährung auch durch eine Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform.

Im Hinblick auf die Kürze der transportrechtlichen Verjährungsregelungen ist diese Option einer Hemmung der Verjährung sehr praxisrelevant und wichtig.

Ergänzend greifen die allgemeinen Hemmungs-Vorschriften der §§ 203, 204 BGB. Eine Hemmung tritt demnach z. B. ein, wenn die Parteien über den Anspruch verhandeln, während ein Gerichtsverfahren läuft oder wenn ein gerichtlicher Mahnbescheid zugestellt wird. Entscheidend ist, dass solche Maßnahmen rechtzeitig innerhalb der noch laufenden Verjährungsfrist erfolgen.

> *Die Verjährungsregelungen im Logistikrecht sind komplex und bergen erhebliche Risiken.*

Verjährungseinredeverzichtsvereinbarung

Ein sperriges Wort mit erheblicher Praxisrelevanz. Wenn die Entscheidung ansteht, allein zur Vermeidung eines Verjährungseintritts ein Gerichtsverfahren einzuleiten bzw. einen Mahnbescheid zu beantragen, können die Parteien zur Vermeidung der damit verbundenen – ggf. sehr hohen – Kosten alternativ durch Vertrag vereinbaren, dass der Schuldner auf die Einrede der Verjährung verzichtet. In der Regel werden diese Vereinbarungen mit befristeter Wirkung abgeschlossen.

Solche Verjährungseinredeverzichtsvereinbarungen sind grundsätzlich zulässig, unterliegen jedoch bestimmten Grenzen. So wäre ein nach Eintritt der Verjährung erklärter Verzicht unwirksam, da er gegen den Zweck der Verjährungsvorschriften verstoßen würde.

Fazit

Die Verjährungsregelungen im Logistikrecht sind komplex und bergen erhebliche Risiken. Besonders gefährlich ist, dass selbst offensichtlich berechtigte Ansprüche endgültig verloren gehen, sobald eine Verjährung eintritt und der Schuldner sich hierauf beruft. Die beschriebenen kurzen Fristen können im Geschäftsalltag schnell verstreichen.

Es ist daher unerlässlich, potenzielle Ansprüche zeitnah zu prüfen und die Fristen im Blick zu behalten. Schäden oder Vertragsverstöße sollten frühzeitig dokumentiert und intern bewertet werden, um rechtzeitig die erforderlichen Schritte einleiten zu können. Ebenso sollte geprüft werden, ob Maßnahmen zur Hemmung der Verjährung oder vertragliche Vereinbarungen zum Verzicht auf die Einrede der Verjährung in Betracht kommen. Wer sich dieser Besonderheiten bewusst ist und Fristen konsequent überwacht, kann das Risiko eines Anspruchsverlustes deutlich reduzieren und die Durchsetzung seiner Rechte absichern.

Nadina Selic-Toskic, Rechtsanwältin, und Andreas Fuchs, Rechtsanwalt, Arnecke Sibeth Dabelstein Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaftsgesellschaft mbB, Frankfurt am Main

- n.selic-toskic@asd-law.com
- a.fuchs@asd-law.com
- www.asd-law.com

Zur Person

Andreas Fuchs ist – nach einer Tätigkeit als Syndikus eines Pharmalogistikers – seit 2014 als spezialisierter Rechtsanwalt auf dem Gebiet des Transport- und Logistikrechts für die Rechtsanwaltskanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein tätig. Mit einem besonderen Fokus auf die Pharmalogistik berät Fuchs sowohl die Auftraggeberseite, als auch in- und ausländische Logistikunternehmen. Beratungsschwerpunkte sind vertragliche und regulatorische Themen sowie In- und Outsourcing-Projekte.

Zur Person

Nadina Selic-Toskic ist Rechtsanwältin in der Praxisgruppe Transport, Luftfahrt und Logistik bei Arnecke Sibeth Dabelstein am Standort Frankfurt am Main. Sie berät Unternehmen in allen Bereichen des Transports, der Logistik, der Schadensabwicklung sowie bei regulatorischen Themen und Rechtsstreitigkeiten. Zu den Mandanten gehören Transportunternehmen, Logistikdienstleister und Versicherer.