

Leitfaden

Demurrage und Detention in der Containerschifffahrt

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | twitter.com/DSLV_Berlin

Kontakt: Björn Karaus
Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt)
Leiter Justizariat | Speditions- und Transportrecht, Versicherung

E-Mail: BKaraus@dslv.spediteure.de

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

2. September 2025

Die in diesem Leitfaden bereitgestellten Informationen wurden sorgfältig recherchiert, geprüft und verarbeitet. Jedoch kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass alle Angaben zu jeder Zeit vollständig, richtig und in letzter Aktualität dargestellt sind. Der DSLV weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Leitfaden nur allgemeine Informationen enthält und auf keinen Fall die rechtliche oder sonstige Beratung für Maßnahmen im Einzelfall ersetzt, die auf der Grundlage der in diesem Leitfaden enthaltenen Fachinformationen ergriffen werden. Soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige falsche Informationen handelt, ist eine Haftung des DSLV ausgeschlossen.

Die Inhalte dieses Leitfadens sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verfassers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Mikroverfilmungen, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	4
1 EINLEITUNG	5
2 BEGRIFFSKLÄRUNG UND SYSTEMATIK	5
3 URSACHEN VON DEMURRAGE UND DETENTION	6
4 VERTRAGLICHE UND RECHTLICHE GRUNDLAGEN	7
5 GESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN ZUR RISIKOABSICHERUNG	11
6 BEST PRACTICES AUS DER PRAXIS	13
7 CHECKLISTEN & MUSTERDOKUMENTE	15
8 AUSBLICK UND POLITISCHE PERSPEKTIVE	17
ANHANG	20
VERBANDSSTRUKTUR, LEISTUNGSPROFIL UND LEITLINIEN	23

Vorwort

Die Begriffe *Demurrage* und *Detention* begegnen Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche im internationalen Containerverkehr beinahe täglich. Gleichzeitig ist ihre Handhabung häufig geprägt von Unsicherheit, unerwarteten Kosten und fehlender rechtlicher Klarheit. Insbesondere in der Kommunikation mit Reedereien, Verladern und Kunden ergeben sich immer wieder Abgrenzungsprobleme und Haftungsfragen, die nicht selten zu Streitfällen führen.

Mit diesem Leitfaden möchten der **DSLV Bundesverband Spedition und Logistik** und der **Verein Hamburger Spediteure (VHSp)** ihren Mitgliedern eine praxisnahe Hilfestellung bieten, um dem Thema strukturiert und fundiert begegnen zu können. Ziel ist es, typische Fehlerquellen aufzuzeigen, Handlungsempfehlungen für die Vertragsgestaltung zu geben und den Blick für internationale Besonderheiten – etwa bei der Anwendung ausländischen Rechts – zu schärfen.

Die in diesem Leitfaden dargestellten Inhalte wurden sorgfältig recherchiert und auf Grundlage einschlägiger Fachquellen, Verbandserfahrungen und praktischer Rückmeldungen aus der Mitgliedschaft erstellt. Sie spiegeln den Rechtsstand zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Eine individuelle Rechtsberatung im Einzelfall kann dadurch jedoch nicht ersetzt werden.

Trotz größtmöglicher Sorgfalt kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Ausführungen im Zeitpunkt der Nutzung nicht mehr aktuell, vollständig oder zutreffend sind – etwa durch neue gesetzliche Entwicklungen oder abweichende Gerichtsentscheidungen. Für rechtlich verbindliche Entscheidungen wird daher empfohlen, eine qualifizierte Rechtsberatung durch einen Fachanwalt im konkreten Einzelfall einzuholen.

Wir danken allen Beteiligten, die durch ihre Hinweise, Praxisbeispiele und Fachausschussarbeit zur Entstehung dieses Leitfadens beigetragen haben.

Berlin, September 2025

Axel Plaß

Präsident DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

1 Einleitung

Demurrage und Detention verursachen in der internationalen Containerlogistik seit Jahren erhebliche Zusatzkosten. Diese Kosten treffen insbesondere Spediteure, Verloader und Importeure häufig unvorbereitet oder ohne ausreichende vertragliche Klarstellungen. Der vorliegende Leitfaden richtet sich daher an alle Beteiligten der multimodalen Transportkette, die mit der Organisation, Abwicklung oder Finanzierung von Containerverkehren betraut sind.

Ziel des Leitfadens ist es, praxisnah über Entstehung, Struktur und rechtliche Einordnung von Demurrage-, Detention- und Lagergeldgebühren zu informieren sowie Handlungsempfehlungen zur Vermeidung und Minimierung dieser Kosten aufzuzeigen. Zugleich soll ein Beitrag zur Standardisierung der Begrifflichkeiten und zur Verbesserung der Vertragsklarheit geleistet werden – auch im Hinblick auf internationale Unterschiede und neuere regulatorische Entwicklungen, wie etwa die Untersuchungen der Federal Maritime Commission (FMC) in den USA oder Diskussionen auf EU-Ebene.

2 Begriffsklärung und Systematik

Die Begriffe *Demurrage* und *Detention* werden häufig synonym verwendet, bezeichnen jedoch unterschiedliche Zeiträume und Kostenarten innerhalb des Containerkreislaufs:

- **Demurrage** (auch: Terminalstandgeld) ist die Gebühr, die anfällt, wenn ein Container nach der Entladung länger als die vereinbarte Freistellzeit im Terminal verbleibt, bevor er vom Importeur abgeholt wird.
- **Detention** (auch: Containernutzungsentgelt) fällt an, wenn der entnommene Container außerhalb des Terminals – z. B. auf dem Hof des Empfängers – nicht rechtzeitig als Leercontainer zurückgegeben wird.
- **Lagergeld** wiederum betrifft Gebühren für die Inanspruchnahme von Stell- oder Lagerflächen im Terminal oder Depot – typischerweise nicht durch die Reederei, sondern durch Umschlag- oder Lagerdienstleister erhoben.

Diese drei Gebührenarten unterscheiden sich hinsichtlich der betroffenen Fläche, des Zeitpunkts innerhalb der Lieferkette sowie des Vertragspartners. Die Unterscheidung ist sowohl für die korrekte rechtliche Bewertung als auch für die Verteilung wirtschaftlicher Risiken essenziell.

Freistellfristen („Free Time“) und Tarife: In Reedereitarifen ist üblicherweise eine bestimmte freie Zeit vorgesehen (z. B. „5 Kalendertage“), innerhalb derer weder Demurrage noch Detention berechnet wird. Nach Ablauf dieser Frist greifen oftmals gestaffelte Tagesraten pro Container, deren Höhe zumeist vom Containertyp und dem jeweiligen Land abhängt. Da diese Kosten zusätzlich zur Fracht auftreten und im Voraus schwer kalkulierbar sind, stellen sie für Spediteure und Kunden ein wirtschaftliches Risiko dar – vor allem, wenn sich Transport- oder Zollabläufe verzögern.

3 Ursachen von Demurrage und Detention

Die Ursachen für die Entstehung von Demurrage- und Detentiongebühren sind vielfältig und betreffen sowohl interne Abläufe der Beteiligten als auch externe Störungen in der Lieferkette:

a. Zoll- und Freigabeverzögerungen

Ein klassischer Auslöser für Demurrage ist eine verspätete Zollfreigabe des Containers – etwa bei Dokumentenfehlern oder Prüfvermerken. Auch Rückfragen von Behörden oder fehlende Handelsrechnungen können die Auslieferung verzögern. Reedereien rechnen in solchen Fällen oft ab dem Tag der Löschung und nicht ab der Zollfreigabe – was zu unvorhersehbaren Zusatzkosten führt.

Hier stellt sich die Frage: Hat der Spediteur den Kunden ausreichend auf die nötigen Dokumente hingewiesen? Hätte der Empfänger den Container trotz Zoll-Stopp übernehmen können? Oft schieben sich Spediteur und Empfänger gegenseitig die Verantwortung zu. Besteht kein Verschulden einer Seite, bleibt trotzdem zu klären, wer vertraglich das Verzögerungsrisiko trägt. Ohne klare Vereinbarung trägt nach deutschem Recht zunächst der *Verfrachter/Spediteur* gewisse Risiken, da er die Lieferung schuldet – jedoch kann er unter Umständen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, solange ihn kein eigenes Verschulden trifft.

b. Engpässe in der Vor- und Nachlauflogistik

Sind Lkw-Zeitfenster („Slots“) ausgebucht oder kommt es zu Terminalüberlastung, können Container nicht rechtzeitig abgeholt oder retourniert werden. Auch Bahnstreckensperrungen, Hochwasser oder Personalmangel beim Nachlauftransporteur führen regelmäßig zu überschrittenen Freistellfristen.

In einem Fall vor dem LG Hamburg berief sich ein Spediteur auf unvorhersehbare Verzögerungen im Seehafen (Rotterdam) und auf der Bahnstrecke, die weder er noch die Reederei zu vertreten hätten. Sein Kunde entgegnete jedoch, der Spediteur hätte durch sorgfältigere Disposition die Kosten vermeiden können. Solche Situationen werfen die Frage auf, ob Demurrage/Detention als beherrschbares Betriebsrisiko des Speditors anzusehen sind oder als außergewöhnliche Umstände, für die der Kunde das Risiko trägt.

c. Interne Kommunikations- oder Koordinationsprobleme

Fehlende Abstimmung zwischen Spediteur, Importeur und Zollagent kann zu Verzögerungen bei der Containerverfügbarkeit führen. Ein häufiger Fehler: Der Spediteur informiert den Kunden zu spät über die Ankunft oder legt keine klaren Übergabeprozesse fest.

d. Fehlende vertragliche Klarheit

Wer trägt das Risiko für Detention-Kosten, wenn sich der Kunde mit der Rückgabe verspätet? Wer kommt für Terminalstandgelder auf, wenn die Zollfreigabe stockt? Ohne vertragliche Regelungen ist die rechtliche Zuordnung häufig unklar – und führt zu Auseinandersetzungen (vgl. Kapitel 4).

Beispiel: Ein Spediteur stellt dem Kunden Demurrage in Rechnung, obwohl dieser meinte, die Frachtkosten seien "all-inclusive". Hier kann Streit entstehen, ob die Gebühren bereits mit der Fracht abgegolten waren oder separat zu vergüten sind. Deutsche Gerichte haben klargestellt, dass ohne abweichende Abrede bestimmte Hafenzufallskosten mit der Fracht abgegolten sind – z. B. *Hafengeld* als klassische Liegegebühr. Daher kommt es maßgeblich auf die Vertragsklauseln an. Unklarheiten gehen meist zu Lasten desjenigen, der die Zusatzkosten geltend macht.

4 Vertragliche und rechtliche Grundlagen

Demurrage und Detention werden i. d. R. von der Reederei ihrem Vertragspartner (Spediteur oder Verloader) in Rechnung gestellt. Häufig ist der Spediteur als Befrachter Vertragspartner der Reederei und erfüllt die Forderung der Reederei zunächst, um den Container auszulösen. Hierzu sieht sich der Spediteur oftmals sowohl aus rechtlichen als auch tatsächlichen (Freigabe der Container) und geschäftspolitischen Gründen (Gefahr des Blacklistings im Falle einer Zahlungsverweigerung) veranlasst.

Anschließend stellt sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen er diese Kosten von seinem Kunden ersetzt bekommt. Die rechtliche Behandlung von Demurrage und Detention ist in der Praxis komplex, da unterschiedliche Vertragsebenen, nationale Rechtsordnungen und AGB zur Anwendung kommen.

In der Regel unterliegen die Ansprüche der Verfrachter auf Detention und Demurrage einerseits und der Spediteure gegen ihre Auftraggeber andererseits unterschiedlichen Rechtsordnungen und Anspruchsgrundlagen. Es ist daher zwischen zwei vertraglichen Ebenen zu unterscheiden: dem Frachtvertrag zwischen Reederei (Verfrachter) und Spediteur sowie dem Speditions- oder Frachtvertrag zwischen Spediteur und seinem Auftraggeber (Verloader/Erstspediteur).

Ansprüche des Verfrachters gegen seinen Auftraggeber (Spediteur)

Die Ansprüche des Verfrachters gegen seinen Auftraggeber auf Detention & Demurrage sind in der Regel in den allgemeinen Vertragsbedingungen der Reedereien (Carrier Tariffs / Terms & Conditions) abgebildet. Mögliche Ansprüche aus dem HGB sollen an dieser Stelle nicht weiter erörtert werden, da der Seefrachtvertrag zumeist ausländischem Recht (englisch/amerikanisch etc.) unterliegt.

Ansprüche des Spediteurs gegen seinen Auftraggeber (Verloader/Spediteur)

Problematisch ist allerdings, ob der Spediteur diese Kosten gegenüber seinen Auftraggebern geltend machen kann. Die folgenden Ausführungen setzen aus Vereinfachungsgründen voraus, dass auf das Vertragsverhältnis zwischen Spediteur und seinem Auftraggeber deutsches Recht anzuwenden ist. Als Anspruchsgrundlagen für Forderungen des Spediteurs gegen seinen Auftraggeber kommen insbesondere in Betracht: individuelle Vertragsvereinbarung, AGB/ADSp 2017 sowie HGB (Einzelheiten siehe Anhang).

Haben Spediteur und Auftraggeber einen Erstattungsanspruch des Spediteurs individuell vertraglich vereinbart, ergeben sich zumeist keine maßgeblichen rechtlichen Streitigkeiten zwischen den Parteien.

Ob ein Spediteur Ansprüche auf Detention und Demurrage gegenüber seinem Kunden geltend machen kann, wenn eine einzelvertragliche Vereinbarung nicht geschlossen wurde, hängt oftmals maßgeblich von der Ursache für die verspätete Containerrückgabe ab.

Gesetzliche Ansprüche des Spediteurs aus dem HGB kommen in der Regel dann nicht in Betracht, wenn die Ursache für die verspätete Containerrückgabe seinem Risikobereich zuzuordnen ist.

Ein Anspruch des Spediteurs aus Ziffer 17.1 ADSp 2017 setzt voraus, dass die Ursache vom Spediteur und seinen Erfüllungsgehilfen *nicht zu vertreten* ist. Einzelne Gerichte schließen einen Erstattungsanspruch aus Ziffer 17.1 ADSp 2017 darüber hinaus sogar dann aus, wenn die Ursache für die verspätete Containerrückgabe dem *Risikobereich* des Spediteurs zuzurechnen ist. Nach Ansicht des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik steht diese Auslegung der Ziffer 17.1 ADSp 2017 allerdings weder mit Sinn und Zweck der Klausel noch mit dem Willen der ADSp-Trägerverbände im Einklang (Weitere Ausführungen hierzu finden sich im Folgenden).

Beispielhafte Konstellationen:

Empfänger holt Güter nicht ab

1. Ansprüche aus HGB

Nimmt der Empfänger den Container an der Ablieferungsstelle nicht ab, bleibt der Auftraggeber berechtigt, dem Spediteur Weisung zu erteilen, wie dieser mit dem Container zu verfahren hat bzw. welche Weisung der Spediteur seinerseits dem Verfrachter zu erteilen hat. Weist der Auftraggeber den Spediteur an, den Container weiterhin im Terminal aufbewahren zu lassen, ist er gemäß § 492 bzw. § 419 HGB dazu verpflichtet, dem Spediteur die Detention- & Demurragebeträge als Aufwendungsersatz zu erstatten, die dieser an den Verfrachter (Reederei) gezahlt hat.

Erteilt der Auftraggeber eine solche Weisung hingegen nicht (mehr), so hat der Spediteur nach aktueller Rechtsprechung ab diesem Zeitpunkt lediglich einen Anspruch auf Ersatz solcher Aufwendungen, die im mutmaßlichen Interesse des Auftraggebers liegen (z. B. je nach Einzelfall: Verwertung, Lagerung, Vernichtung).

2. Anspruch aus Ziffer 17.1 ADSp 2017

Sind die ADSp 2017 wirksam in den Vertrag zwischen Auftraggeber und Spediteur einbezogen, hat der Spediteur einen Anspruch auf Detention und Demurrage. Dies gilt unabhängig davon, ob sein Auftraggeber ihm eine entsprechende Weisung erteilt hat.

Verzögerungen aus sonstigen Gründen

1. Ansprüche aus HGB

Für die Verzögerung der Abnahme eines Containers durch den Empfänger ist eine Vielzahl von Ursachen denkbar (Verzögerungen bei der Slotvergabe im Terminal, eingeschränkte Nutzbarkeit des Beförderungsweges, Verspätung aufgrund erforderlicher Umrountung uvm.). Erfüllt der Spediteur Detention- bzw. Demurrageansprüche des Verfrachters, so stellen diese Ausgaben Aufwendungen dar. Nach Ansicht des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik sind diese Aufwendungen vom Auftraggeber an den Spediteur zu erstatten. Abweichend hierzu verneinen Teile der Kommentarliteratur und der Rechtsprechung jedoch einen solchen Anspruch des Spediteurs, da die Aufwendungen nicht der Bewahrung und Erhaltung des Gutes dienen und damit nicht „für das Gut“ erbracht worden seien. Diese Auffassung verkennt nach dem Verständnis des DSLV den Regelungsgehalt der einschlägigen gesetzlichen Regelungen, sollte aber gleichwohl im Rahmen der Vertragsgestaltung und der Einschätzung der Erfolgsaussichten im Klagefall nicht unberücksichtigt bleiben.

2. Anspruch nach Ziffer 17.1 ADSp 2017

Sind die ADSp 2017 wirksam in den Vertrag zwischen Auftraggeber und Spediteur einbezogen worden, so hat der Spediteur grundsätzlich gemäß Ziffer 17.1 ADSp 2017 einen Anspruch auf Detention- und Demurragekosten. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass der Spediteur diese Aufwendungen „nicht zu vertreten hat“. Rechtsprechung und Teile der Kommentarliteratur verneinen daher einen Aufwendungsersatzanspruch, wenn die Ursache für die verspätete Containerrückgabe dem *Risikobereich* des Spediteurs zuzuordnen sei. So seien beispielsweise Verzögerungen im Terminal der Risikosphäre des Spediteurs zuzuordnen, so dass ein Aufwendungsersatzanspruch entfalle.

Diese Auslegung der Ziffer 17.1 ADSp 2017 entspricht nach Ansicht des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik weder dem Regelungsgehalt der Klausel noch dem Willen der ADSp-Trägerverbände. „Nicht zu vertreten“ im Sinne der Klausel hat der Spediteur Auslagen dann, wenn er sie nicht *verschuldet* hat. Auf Risikosphären kommt es dabei nicht an. Entscheidend ist daher nicht, ob eine Verzögerung bei einem Erfüllungsgehilfen des Spediteurs ihren Ursprung hat, sondern ob dieser die Verzögerung fahrlässig verursacht hat. Kommt es also beispielsweise im Terminal zu Verzögerungen, so ist entscheidend, ob der Terminalbetreiber diese Verzögerungen durch Organisationsfehler verschuldet.

Generell gilt damit: Ist der Spediteur oder seine Erfüllungsgehilfen verantwortlich für die Verzögerung, kann er die Kosten in der Regel nicht weiterbelasten.

Beschränkung der Ansprüche

Oftmals belaufen sich Detention- und Demurrageforderungen des Verfrachters angesichts der langen Verweildauer eines Containers auf fünf- bis sechstellige Summen.

Aus diesem Grund erscheint es angebracht, diese Forderungen zu begrenzen. Hierfür wird eine Vielzahl von Lösungen (zum Beispiel: Begrenzung des Anspruchs auf den Zeitwert des Containers, Begrenzung des zu berücksichtigenden Zeitraums, Begrenzung nach Treu und Glauben etc.) erörtert und abhängig von der einschlägigen Rechtsordnung durch die örtlichen Gerichte angewandt, eine international einheitliche Begrenzung der Verfrachter-Forderung gibt es jedoch nicht. Aus Rechtssicherheitsgründen erscheint daher eine vertragliche Vereinbarung empfehlenswert.

Verjährung

Grundsätzlich verjähren Aufwendungsersatzansprüche des Spediteurs nach Ablauf eines Jahres nach erfolgter Ablieferung. Wurde das containerisierte Gut nicht abgeliefert, etwa weil der Empfänger die Annahme endgültig verweigert hat, ist für den Beginn der Verjährungsfrist der Zeitpunkt maßgeblich, an dem das Gut hätte abgeliefert werden sollen. Ist ein solcher Ablieferungstermin nicht vereinbart, dann ist dieser nach aktueller Rechtsprechung im Wege der Vertragsauslegung zu bestimmen. Die Verjährungsfrist beginnt in diesem Fall, wenn die Ware üblicherweise abzuliefern gewesen wäre. Daraus ergibt sich, dass Ansprüche wegen einer mehr als einjährigen Verzögerung bereits vor ihrer Entstehung verjährt sind.

Begehrt also ein Spediteur Auslagenersatz für Container, die erst nach mehr als einem Jahr (oder noch gar nicht) zurückgegeben wurden, sollten rechtzeitig vor Ablauf der Jahresfrist verjährungshemmende Maßnahmen (Verzicht des Schuldners auf Verjährungseinrede, Klageerhebung) in Erwägung gezogen werden.

5 Gestaltungsmöglichkeiten zur Risikoabsicherung

Aufgrund der vielfältigen Risiken und der komplexen Rechtslage ist eine vertragliche Absicherung durch klare Absprachen ratsam. Spediteure sollten insbesondere folgende Aspekte aktiv gestalten:

a. Klare Regelungen zur Kostentragung

Bereits im Angebot sollte geregelt werden, wer etwaige Demurrage- und Detentionkosten trägt, wie hoch die Freistellfristen sind und ob eine Übernahme durch den Spediteur ausgeschlossen ist. Auch sollte definiert sein, ob der Spediteur berechtigt ist, solche Auslagen im Namen des Kunden zu bezahlen und weiterzubelasten. Auf diese Weise besteht von Anfang an Einigkeit über die Kostentragung. Standardklauseln können hier helfen; die ADSp 2017 etwa enthalten in Ziffer 17 eine Regelung zum Aufwendungsersatz. Sie gibt dem Spediteur das Recht, notwendige und unverschuldete Auslagen vom Kunden ersetzt zu bekommen, *insbesondere auch Detention- oder Demurrage-Kosten*

„Der Spediteur hat Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte und nicht zu vertreten hat, insbesondere Beiträge zu Havereiverfahren, Detention- oder Demurrage-Kosten, Nachverpackungen zum Schutz des Gutes.“

Sind die ADSp 2017 nicht Vertragsbestandteil, könnte die Aufwendungsersatzklausel aus den ADSp 2017 übernommen werden oder alternativ eine Formulierung wie Folgende gewählt werden:

„Demurrage- und Detentionkosten, die nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Freistellzeit durch Reedereien oder Terminals in Rechnung gestellt werden, sind vom Auftraggeber zu tragen, sofern sie nicht durch schuldhaftes Verhalten des Spediteurs verursacht wurden.“

Daneben könnten Spediteur und Auftraggeber vereinbaren, dass die in den Konnossementsbedingungen geregelten Tarife zum Gegenstand des Transport- bzw. Speditionsvertrags gemacht werden.

b. Begrenzung des wirtschaftlichen Risikos

Spediteure sollten erörtern, ob sie mit Reedereien ausreichend lange „Free Time“ für Demurrage und Detention vereinbart haben. Insbesondere für Routen oder Empfänger mit erwartbaren Verzögerungen könnten zusätzliche Freitage (z. B. 10 statt 5 Tage) vertraglich vereinbart oder gegen Aufpreis im Voraus gekauft werden. Diese freien Tage sollten auch im Vertrag mit dem Endkunden gespiegelt werden, so dass klar und transparent geregelt ist, welche Standzeit im Preis inkludiert ist. Alles darüber hinaus sollte ausdrücklich als kostenpflichtig zu Lasten des Kunden deklariert werden.

c. Dokumentation und Nachweisführung

In der Praxis sollte der Spediteur dokumentieren können, dass er alles Zumutbare getan hat, um die Gebühren zu vermeiden (z. B. rechtzeitige Avisierung, Einholung von Weisungen). Nur so kann ein Regress bei nicht durch ihn verursachten Zusatzkosten erfolgreich durchgesetzt werden. Ebenso kann vereinbart werden, dass der Empfänger innerhalb der Free Time abholen muss und der Kunde bei Verzögerung Schadensersatz in Höhe der anfallenden Gebühren leistet. Durch solche Pflichten inklusive Kostentragungsklausel kann der Kunde motiviert werden, aktiv zur Vermeidung von Standgeldern beizutragen.

d. Verwendung von Checklisten und SOPs

Die Einrichtung von Standardarbeitsanweisungen (SOP) und Kontrolllisten hilft, Risiken frühzeitig zu erkennen. Besonders sinnvoll ist ein D&D-Monitoring bereits bei Ankunftsmeldungen: Wurde der Kunde über die Frist informiert? Ist ein Termin zur Abholung vereinbart? Gibt es Rückfragen zum Zollstatus?

e. Gestaltung in AGB oder Dienstleistungsverträgen

Wer regelmäßig für einen bestimmten Kunden tätig ist, sollte Demurrage- und Detentionregelungen auch in die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder individuellen Dienstleistungsverträge aufnehmen. Etwa durch Vorschusszahlungen oder Deposits: Bei absehbarem Risiko (z. B. schwierige Zollverfahren, bekannte Hafeningpässe) kann im Voraus eine Kautions vom Kunden verlangt werden, aus der etwaige Standgelder beglichen werden. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass eine solche Vereinbarung keinen Rechtsgrund für eine Zahlungsverpflichtung des Kunden schafft, sondern das wirtschaftliche Risiko des Spediteurs mindert.

Alternativ kann der Spediteur ggfs. ein Pfandrecht an der Ware geltend machen, bis der Kunde diese Zusatzkosten begleicht. Letztlich sollte der Spediteur im Ernstfall frühzeitig mit dem Kunden kommunizieren und ggfs. Weisungen einholen (z. B., ob die Ware aufgegeben werden soll, um weitere Kosten zu stoppen). Im Zweifel ist es ratsamer, einen Container auf Anweisung zu dekonsolidieren oder die Ware zu verkaufen/entsorgen, als unbegrenzt Demurrage aufzubauen. Eine klare Absprache, ab welchem Zeitpunkt man alternative Maßnahmen ergreift, kann vertraglich festgehalten werden. So lässt sich das Risiko „endloser“ Gebühren begrenzen. Wichtig ist hierbei die Transparenz und Verständlichkeit – auch für nicht-juristische Leser auf Kundenseite.

6 Best Practices aus der Praxis

Die Vermeidung von Demurrage- und Detentionkosten ist in der modernen Containerlogistik nicht allein eine juristische oder vertragliche Aufgabe – sie erfordert vor allem vorausschauende Organisation, transparente Kommunikation und strukturierte Abläufe in der täglichen Praxis. Die folgenden Best Practices orientieren sich an typischen Fehlerquellen und internationalen Empfehlungen, u. a. der FIATA-Arbeitsgruppe „[Sea Transport Working Group](#)¹“.

a. Frühzeitige und klare Kommunikation mit Kunden

Einer der häufigsten Gründe für Detention-Kosten ist das fehlende Bewusstsein auf Kunden-seite, wann ein Container zur Rückgabe fällig ist oder wie lang die Freistellzeit tatsächlich läuft. Spediteure sollten daher proaktiv und systematisch über folgende Punkte informieren:

- Voraussichtlicher Ankunftstermin des Containers (Estimated Time of Arrival – ETA)
- Beginn und Ende der Freistellzeit („Free Time Window“)
- exakte Rückgabefristen für Leercontainer inkl. Depotadresse
- mögliche Zusatzkosten bei Überschreitung

Bewährt haben sich standardisierte Ankunftsbenachrichtigungen, die nicht nur den Status, sondern auch die zeitkritischen Fristen enthalten. Eine frühzeitige Erinnerung (Reminder) an das Fristende kann Detentiongebühren nachhaltig reduzieren.

b. Digitale Sendungsverfolgung und Freistellzeit-Monitoring

Zahlreiche Softwarelösungen und Schnittstellen zu Terminals, Reedereien und Tracking-Anbietern ermöglichen heute eine nahezu lückenlose Überwachung des Containerstatus. Spediteure sollten verfügbare Tools nutzen, um automatisiert über Containerbewegungen informiert zu werden.

- Beispiel: Ein Systemalarm bei „Container liegt >3 Tage am Terminal“ kann operative Maßnahmen rechtzeitig auslösen.
- Auch automatische Mahnungen bei drohendem Fristende helfen, operative Blindstellen zu vermeiden.

So entsteht eine aktive Risikosteuerung, statt reaktiv auf Rechnungsposten zu reagieren.

¹ https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/a48563de-3aaf-455b-ac6d-e87635ef7a6c_FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-_Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf

c. Klare Prozessverantwortung im Unternehmen

Insbesondere bei kombinierten Import-/Zoll-/Transportaufträgen ist die Trennung der Verantwortlichkeiten innerhalb des Speditionsbetriebs entscheidend. Wer ist zuständig für:

- Prüfung der Freistellfristen bei Buchung?
- Monitoring des Ankunftsstermins?
- Rückmeldung von Verladefreigaben?
- Buchung von Truckingslots zur Leercontainer-Rückgabe?

SOPs (Standard Operating Procedures) mit klaren Aufgabenprofilen helfen, interne Reibungsverluste zu minimieren – und sind auch im Streitfall dokumentationsfähig.

d. Etablierung eines internen Eskalationspfads

Sobald absehbar ist, dass ein Container länger stehen bleiben wird (z. B. wegen fehlender Papiere, Krankheitsfall beim Kunden, gestörter Nachlauf), sollte intern ein standardisierter Eskalationsprozess greifen – idealerweise mit folgenden Stufen:

1. Risikomeldung an den Kunden (z. B. „Achtung, Frist läuft ab“)
2. Alternativen prüfen (z. B. Container-Depotwechsel)
3. Rücksprache mit Reederei wegen Kulanz oder Fristverlängerung
4. interne Kostenprognose und Freigabe zur Übernahme (wenn unvermeidbar)

Diese prozessuale Absicherung entlastet die Mitarbeitenden und sorgt für Transparenz gegenüber dem Management.

e. Kundenaufklärung als präventives Mittel

Viele Verlader und Empfänger sind sich der wirtschaftlichen Tragweite von Demurrage/Detention nicht bewusst – oder gehen davon aus, dass alle Kosten pauschal durch den Spediteur getragen werden. Hier hilft es, bei Neukunden oder nach Reklamationen ein kurzes Informationsblatt bereitzustellen:

*„Was sind Demurrage und Detention? Wer trägt die Kosten?
Wie kann ich Zusatzgebühren vermeiden?“*

Dies stärkt die Position des Spediteurs im Fall von Rückforderungen und trägt zur langfristigen Kundenbindung bei.

7 Checklisten & Musterdokumente

a. Checkliste: Vermeidung von Demurrage und Detention

Zur operativen Unterstützung empfiehlt sich die regelmäßige Anwendung einer unternehmensinternen Prüfliste für Containerimporte. Folgende Punkte sollten spätestens bei Ankunft eines Containers überprüft und dokumentiert werden:

1. **Freistellfrist bekannt und im System erfasst?**
 Ja Nein
(z. B. „Free Time = 5 Tage ab Ankunft“)
2. **ETA mit Kunden abgestimmt?**
 Ja Nein
(Bestätigung inkl. geplanter Abholung)
3. **Zollstatus geklärt?**
 Ja Nein
(Freigabe durch Zollstelle liegt vor / voraussichtlich am ...)
4. **Zustellung / Abholung gebucht?**
 Ja Nein
(Slot im Terminal oder Truckingauftrag bestätigt)
5. **Rückgabedepot für Leercontainer bekannt und realistisch erreichbar?**
 Ja Nein
6. **Interne Erinnerung zur Rückgabe des Containers angelegt?**
 Ja Nein
(z. B. 24 Std. vor Fristende)
7. **Risiko einer Fristüberschreitung erkannt?**
 Ja Nein
(z. B. bei Feiertagen, Betriebsruhe, Kundenunterschrift ausstehend)

Diese Checkliste kann als PDF- oder Excel-Vorlage genutzt und archiviert werden – insbesondere im Fall späterer Auseinandersetzungen mit Kunden oder Reedereien.

b. Musterformulierung für Angebote / AGB, für die ADSp 2017 nicht gelten

Zur vertraglichen Absicherung können folgende Formulierungen in Angebote oder Allgemeine Geschäftsbedingungen aufgenommen werden:

„Demurrage- und Detentionkosten werden dem Auftraggeber nachträglich berechnet, sofern deren Verursachung nicht ausschließlich auf eine Pflichtverletzung des Spediteurs zurückzuführen ist. Als Berechnungsgrundlage gelten die jeweils gültigen Reedereitarife ab Ankunftsdatum des Containers. Freistellfristen verstehen sich kalendertäglich, sofern nichts anderes schriftlich vereinbart wurde.“

Oder optional mit Haftungsdeckelung:

„Die Haftung des Spediteurs für aus verspäteter Rückgabe oder Überlagerung resultierende Demurrage- und Detentionkosten ist auf max. EUR ___ pro Container beschränkt. Weitergehende Ansprüche des Auftraggebers bestehen nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.“

c. Vorlage: Kundensreiben zur Information über D&D-Regelung

Ein bewährtes Mittel zur Prävention ist ein kurzes Informationsschreiben für Kunden (Muster):

Betreff: *Information zu möglichen Zusatzkosten bei Containerlieferungen (Demurrage / Detention)*

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte beachten Sie, dass bei der Abwicklung von Containertransporten über See zusätzliche Kosten entstehen können, wenn Container nach Ankunft im Terminal nicht rechtzeitig abgeholt oder leer zurückgegeben werden. Diese sogenannten „Demurrage-“ und „Detentionkosten“ werden von den Reedereien bzw. Terminals direkt in Rechnung gestellt und an Sie weiterbelastet.

Zur Vermeidung solcher Zusatzkosten bitten wir Sie um:

- zeitnahe Rückmeldung zur Zustellung / Abholung
- rechtzeitige Bereitstellung zollrelevanter Unterlagen
- verbindliche Rückgabe leerer Container innerhalb der Fristen

Gern stehen wir Ihnen für Rückfragen oder zur Absprache konkreter Fristen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
[Speditionsunternehmen]

8 Ausblick und politische Perspektive

Die Diskussion um Demurrage- und Detentionkosten hat in den vergangenen Jahren an Dynamik gewonnen. Insbesondere im Zuge der globalen Lieferkettenkrisen und massiver Störungen im Seehafenhinterland wurden zunehmend Forderungen laut, diese Gebühren transparenter zu gestalten und ihre Anwendung stärker zu regulieren. Die politische und regulatorische Auseinandersetzung mit diesen Zusatzkosten erfolgt dabei auf unterschiedlichen Ebenen:

a. Internationale Entwicklungen – insbesondere USA

In den Vereinigten Staaten hat die Federal Maritime Commission (FMC) bereits 2020 im Rahmen des „Fact Finding 29“-Verfahrens umfassend untersucht, wie Reedereien und Terminals mit Demurrage- und Detentiongebühren umgehen. Die FMC stellte in mehreren Berichten fest, dass die bestehenden Strukturen teilweise intransparent seien und die Gebührenerhebung nicht immer verkehrswirtschaftlich gerechtfertigt erfolge – insbesondere in Fällen, in denen der Kunde oder Spediteur keine reale Möglichkeit zur Abholung oder Rückgabe hatte.

In Folge dieser Untersuchungen hat der US-Kongress im Jahr 2022 den Ocean Shipping Reform Act verabschiedet. Dieser verpflichtet Reedereien u. a., detaillierte Begründungen für D&D-Rechnungen vorzulegen und eröffnet Kunden die Möglichkeit, Beschwerden direkt an die FMC zu richten. Diese Entwicklung gilt international als Referenzmodell.

b. Europäische Diskussion – vorsichtige Annäherung

In Europa ist eine vergleichbare Regulierung bislang nicht gesetzlich verankert. Die EU-Kommission hat allerdings infolge des Ukraine-Kriegs, der COVID-19-Krise und der Schiffsstaus in Nord- und Ostsee angekündigt, die Wettbewerbsbedingungen im maritimen Sektor stärker zu prüfen. In diesem Kontext werden auch die Auswirkungen von Demurrage- und Detentionregelungen auf den Binnenverkehr sowie auf kleine und mittelständische Spediteure zunehmend thematisiert.

Die europäischen Speditions- und Logistikverbände – insbesondere CLECAT und FIATA – setzen sich für mehr Transparenz, standardisierte Fristen und eine bessere Einbeziehung der operativen Realität in die Tarife ein. Eine einheitliche rechtliche Regelung ist jedoch auf EU-Ebene bislang nicht absehbar.

c. Nationale Perspektive – Rolle der Verbände

In Deutschland machen sich insbesondere der DSLV, seine deutschen Landesverbände sowie branchenspezifische Fachgruppen für eine bessere Risikoverteilung und transparente Kommunikation von Zusatzkosten stark. In zahlreichen Gesprächen mit Reedereien, Terminalbetreibern und politischen Entscheidungsträgern wird gefordert:

- eine deutliche Vorabinformation über tariflich relevante Fristen,
- eine faire Behandlung von Fällen, in denen externe Gründe (z. B. Zoll, Terminalschließung) eine Fristüberschreitung erzwingen,

- sowie eine klare Trennung von Standgeldern, Lagergeld und Detentionentgelten.

Ziel der Verbände ist es, den Spediteuren sowohl rechtliche als auch praktische Handlungsmöglichkeiten an die Hand zu geben und einen diskriminierungsfreien Marktzugang zu gewährleisten – insbesondere gegenüber den zunehmend dominanten Reedereiallianz.

d. Handlungsempfehlung für Speditionsunternehmen

Demurrage und Detention sind komplexe Rechtsmaterien an der Schnittstelle von Vertragsrecht und Logistikpraxis. Angesichts der fehlenden gesetzlichen Regelung auf EU- oder Bundesebene bleibt es für Speditionsunternehmen weiterhin entscheidend, sich vertraglich und organisatorisch proaktiv gegen unkalkulierbare D&D-Risiken abzusichern. Deutsche und internationale Urteile betonen immer wieder: *Klare Vereinbarungen, rechtzeitige Kommunikation und Augenmaß bei der Durchsetzung* sind der Schlüssel, um aus unvermeidbaren Verzögerungen kein juristisches und finanzielles Desaster werden zu lassen.

II. Gerichtsentscheidungen – Auswahl

- **LG Hamburg, Urteil vom 15.06.2023 (Az. 407 HKO 20/22):** In diesem Fall verlangte ein Spediteur von seinem Kunden die Erstattung erheblicher Demurrage-, Detention- und Lagerkosten, die ihm bei Import-Sammelcontainertransporten entstanden waren (u. a. wegen Verzögerungen in Rotterdam und einer Streckensperrung). Der Spediteur berief sich auf höhere Gewalt/unvorhersehbare Umstände sowie auf ADSp 2017 und HGB. Das Gericht wies die Klage jedoch ab. Begründung: Der Spediteur war hier als *Fixkostenspediteur* tätig; laut § 459 HGB decke die Pauschalvergütung alle mit dem Transport verbundenen Kosten ab. Zusätzliche Ansprüche auf Aufwendungsersatz aus § 420 Abs.1 HGB scheiterten daran, dass Demurrage/Detention nicht unter „Kosten für das Gut“ fallen. Auch ADSp Ziff. 17.1 half nicht, weil die Störungen (Hafen-Slot-Ausfall, Infrastrukturausfall) noch in den Risikobereich des Spediteurs fielen – er musste diese Gefahr des Verzugs bei seinem Fixpreis tragen. Leitsatzartig verdeutlicht das Urteil: *Wer als Spediteur einen All-in-Preis vereinbart, trägt das Verzögerungsrisiko selbst.* Kosten können nur überwältigt werden, wenn sie außerhalb der geschuldeten Transportleistung liegen oder vertraglich ausgenommen wurden.
- **LG Hamburg, Urteil vom 08.10.2018 (AZ: 417 HKO 55/17):** Der vom klagenden Seefrachtspediteur beauftragte Verfrachter hatte einen Seetransport vereinbarungsgemäß bis zum Bestimmungshafen durchgeführt. Nachdem der Empfänger die Container dort jedoch nicht abgeholt hatte, wies der Auftraggeber den Seefrachtspediteur zunächst an, durch den Verfrachter ein neues Konnossement auszustellen, das einen neuen Warenempfänger auswies. Nachdem auch dieser Empfänger die Container nicht abgeholt hatte, erklärte der Auftraggeber gegenüber dem Seefrachtspediteur ein Jahr nach Ankunft der Container im Bestimmungshafen, auf ihre Herausgabe zu verzichten. Der Verfrachter stellte dem Seefrachtspediteur daraufhin entsprechend seinen Konnossementsbedingungen einen sechsstelligen Betrag für Detention und Demurrage in Rechnung, den der Seefrachtspediteur klageweise an seinen Auftraggeber weiterbelasten wollte.

Nach Ansicht des Gerichts hatte der Seefrachtspediteur gegen seinen Auftraggeber einen Zahlungsanspruch hinsichtlich dieser Detention- und Demurragekosten. Dies gelte allerdings nur bis zum Zeitpunkt der Aufgabe des Besitzes an den Containern durch den Befrachter.

Nach Ansicht des Gerichts habe der Auftraggeber dem Seefrachtspediteur die Weisung erteilt, die Container vor Ort zur Verfügung zu halten, um sie an einen anderen Empfänger auszuliefern, nachdem der ursprünglich vorgesehene Empfänger die Container nicht abgeholt hatte. Das Recht zu einer solchen Weisung, so das Gericht weiter, stehe zwar eigentlich ab dem Zeitpunkt der Ankunft der Container am vereinbarten Löschplatz dem Empfänger zu, § 492 Absatz 2 HGB. Diese Weisungsbefugnis sei aber vorliegend an den Auftraggeber zurückgefallen, da der Empfänger die Abholung der Container verweigert habe.

Für die Zeit, in der diese Weisung aufrecht erhalten bleibe, also bis zum Zeitpunkt der Besitzaufgabe, schulde er seinem Vertragspartner die in den Konnossementsbedingungen vereinbarte Vergütung für Detention und Demurrage. Ab dem Zeitpunkt der Besitzaufgabe durch den Auftraggeber komme ein solcher Vergütungsanspruch mangels Weisung jedoch nicht mehr in Betracht. Stattdessen habe der Verfrachter und damit auch der Seefrachtspediteur gegenüber seinem Kunden ab diesem Zeitpunkt gemäß § 492 Absatz 3 HGB Maßnahmen (z. B. Verwahrung, Weitertransport, Entsorgung, Verkauf) zu ergreifen gehabt, die im mutmaßlichen Interesse des Verfügungsberechtigten stehen. Für derartige Maßnahmen könne der Verfrachter Aufwendungsersatz verlangen, nicht aber einen pauschalierten Detention- und Demurragebetrag.

- **England – Fall *MSC v. Cottonex (Court of Appeal 2016)*:** Dieser international vielbeachtete Fall betraf die Frage, ob eine Reederei *unbegrenzt* Demurrage verlangen kann, wenn Container über sehr lange Zeit nicht zurückgegeben werden. Die Reederei MSC forderte von der Shipper-Seite Demurrage für über 20 Monate Standzeit in Bangladesch. Der englische Court of Appeal entschied schließlich, dass der Vertrag durch „frustration“ beendet wurde, als klar war, dass die Container auf unabsehbare Zeit festsaßen. Ab diesem Zeitpunkt bestand *kein legitimes Interesse* der Reederei mehr, den Vertrag fortzusetzen, nur um weiter Demurrage aufzubauen. Demnach konnte MSC keine Demurrage über den Zeitpunkt der „frustration“ hinaus verlangen. Stattdessen stand ihr ab diesem Zeitpunkt nur Schadenersatz für den Verlust/Verbleib der Container selbst zu.
- **Weitere Entwicklungen (USA):** Erwähnenswert ist, dass in den USA jüngst regulatorisch eingegriffen wurde. Die amerikanische Federal Maritime Commission (FMC) hat 2020 eine Interpretive Rule und 2022 durch den Ocean Shipping Reform Act (OSRA) klare Vorgaben erlassen, wonach Demurrage- und Detention-Gebühren stets einen Anreiz zur Freigabe der Container bieten müssen und Rechnungen transparente Angaben enthalten sollen. Rechnungen müssen z. B. innerhalb von 30 Tagen gestellt werden, und nur vertraglich gebundene Parteien dürfen belastet werden. Diese Entwicklungen zeigen einen Trend zu mehr Fairness und Transparenz bei diesen Gebühren, was weltweit aufmerksam verfolgt wird.

Anhang

I. Rechtliche Grundlagen

▪ Reedereibedingungen (Carrier Tariffs / Terms & Conditions)

Demurrage- und Detentionregelungen der Linienreedereien beruhen in der Regel auf eigenen Tarifen, die öffentlich zugänglich sind und durch das Bill of Lading in den Transportvertrag einbezogen werden. Diese Bedingungen unterliegen häufig dem englischen oder US-amerikanischen Recht, wodurch Haftungsfragen und Fristen abweichend vom deutschen Speditionsrecht geregelt sein können. Insbesondere eine automatische Verlängerung der Fälligkeit oder eine Pauschalverrechnung auf den Spediteur ist aus hiesiger Sicht problematisch, aber in der Praxis dennoch weit verbreitet.

▪ Deutsche Rechtslage (BGB/HGB/Seehandelsrecht)

Unter deutschem Recht gibt es kein eigenständiges Gesetz nur für "Container-Demurrage". Relevant sind jedoch allgemeine Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) sowie vertragliche Vereinbarungen. Im traditionellen Seehandelsrecht war Demurrage/Liegegeld ursprünglich bei Charterverträgen verortet. Für Container im Linienverkehr gilt heute: Ohne besondere Abrede sind alle gewöhnlichen Kosten der Beförderung mit der vereinbarten Fracht abgegolten. So bestimmte das alte HGB ausdrücklich, dass z. B. *Hafengegeld* (Hafengebühren für Liegezeiten) mangels abweichender Vereinbarung vom Verfrachter zu tragen ist. Dies spiegelt den Grundsatz wider, dass der Frachtführer die Transportleistung zum Fixpreis erbringt, inklusive normaler Wartezeiten. Allerdings weichen die Praxisbedingungen davon ab – nahezu alle Reedereien haben in ihren Beförderungsbedingungen Klauseln, die Demurrage/Detention als gesondert zu zahlende Gebühren regeln. Solche Klauseln sind grundsätzlich zulässig, da § 449 HGB abweichende Vereinbarungen gestattet, solange keine zwingenden Vorschriften verletzt werden.

Kommt es zu Verzögerungen, die zu Demurrage/Detention führen, stellt sich unter deutschem Recht die Frage nach dem Anspruchsgrund für deren Zahlung: Handelt es sich um vertraglichen Entgeltanspruch, Aufwendungsersatz oder Schadensersatz? In einem Fracht- oder Speditionsvertrag kann ein Anspruch auf solche Gebühren vertraglich vereinbart sein (etwa durch Einbeziehung eines Tarifblatts der Reederei). Fehlt eine ausdrückliche Vereinbarung, greift im Verhältnis Spediteur–Kunde oft das Auftragsrecht/BGB: Der Spediteur besorgt ein Geschäft für den Kunden und kann gemäß § 670 BGB Ersatz erforderlicher Aufwendungen verlangen. Demurrage-Kosten, die der Spediteur an die Reederei zahlt, sind solche Aufwendungen – allerdings nur ersatzfähig, wenn sie *den Umständen nach erforderlich* waren und der Spediteur kein eigenes Verschulden trägt. Auch § 420 HGB (Frachtrecht) sieht vor, dass der Frachtführer Auslagen für das Gut erstattet verlangen kann (z. B. Zoll, Lagerkosten). Doch hier gab es jüngst wichtige Einschränkungen: Demurrage- und Detentiongebühren gelten nicht als „Kosten des Gutes“ im Sinne von § 420 Abs.1 S.2 HGB, sondern als transportbezogene Kosten, die bei Pauschalfracht gerade mit abgegolten sein können.

Andererseits kennt das deutsche Seehandelsrecht Mechanismen, um exzessive Standzeiten zu begrenzen. Befindet sich der Empfänger in Annahmeverzug (§ 300 BGB) und holt die Ware nicht ab, kann der Verfrachter nach Ablauf einer gewissen Wartefrist Maßnahmen ergreifen (§§ 491, 492 HGB) – etwa die Ware einlagern oder verkaufen – und dann Ersatz der dadurch entstandenen Kosten verlangen. “Unendliche” Demurrage-Forderungen sollen so vermieden werden. Nach § 492 Abs.3 HGB endet das Weisungsrecht des Befrachters, wenn nur noch Weisungen zur Aufgabe der Güter erteilt werden können; ab diesem Zeitpunkt endet auch die vertragliche Lieferpflicht und es geht ins Selbsthilfegeschäft des Frachtführers über. Deutsche Gerichte haben in diesem Zusammenhang entschieden, dass Demurrage-Ansprüche zeitlich begrenzt sind: Sobald der Empfänger erkennbar nicht mehr liefern kann/will und z. B. ein “*letter of abandonment*” vorliegt, kann keine weitere Demurrage mehr auflaufen. Stattdessen kann der Verfrachter ggf. Schadenersatz für den Wert des Containers verlangen. Fazit: Nach deutschem Recht sind Demurrage/Detention zwar grundsätzlich durchsetzbar, aber stark vom Einzelfall und Vertragsinhalt abhängig. Ohne klare Abrede greift entweder der Pauschalpreis oder eine allgemeine Aufwendungsersatzpflicht mit der Maßgabe, dass überlange Standzeiten ab einem gewissen Punkt gekappt werden müssen, um unbillige Ergebnisse zu vermeiden.

▪ **Speditionsrecht und ADSp 2017**

Im nationalen Kontext ist die Anwendung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp 2017) maßgeblich. Dort regelt Ziffer 17.1, dass der Spediteur Anspruch auf Ersatz solcher Aufwendungen hat, „*die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte und nicht zu vertreten hat, insbesondere Beiträge zu Havereiverfahren, Detention- oder Demurrage-Kosten, Nachverpackungen zum Schutz des Gutes.*“.

Wichtig: Die Rechtsprechung hat die Klausel Ziffer 17.1 der ADSp 2017 jedoch teilweise eingeschränkt: Mit Urteil vom 15. Juni 2023 stellte das Landgericht Hamburg klar, dass eine Ersatzfähigkeit ausgeschlossen sein kann, wenn die Aufwendungen aus dem Risikobereich des Spediteurs stammen. Dies betrifft insbesondere Konstellationen, in denen Verzögerungen auf das Verhalten von Erfüllungsgehilfen (z. B. Subunternehmer, Terminalbetreiber) oder externe operative Umstände zurückzuführen sind, die dem Spediteur zugerechnet werden.

▪ **Vertragsverhältnisse zwischen Spediteur, Auftraggeber und Reederei**

Oft agiert der Spediteur als Vermittler zwischen Verloader und Reederei, ohne selbst Vertragspartner der Linienreederei zu sein. Dennoch wird er regelmäßig zur Zahlung von D&D-Kosten herangezogen. Hier stellt sich die Frage, ob und inwieweit er diese Aufwendungen vom Kunden zurückfordern kann. Ohne vertragliche Regelungen besteht hier ein erhebliches wirtschaftliches Risiko für den Spediteur.

▪ Internationale Aspekte

In vielen Fällen unterliegt der Transportvertrag nicht deutschem Recht. Gerade internationale Reedereien vereinbaren in ihren Bill of Lading-Bedingungen die Geltung von englischem Recht und Gerichtsstand (etwa London Arbitration). Im englischen Common Law ist *“demurrage”* ein etablierter Begriff, ursprünglich aus der Charterfahrt: Es bezeichnet eine vertraglich festgelegte Entschädigung (liquidated damages) für Überschreitung der Lade- oder Löschzeit. Im Containerverkehr wird demurrage/detention analog als vertragliche Pauschalentschädigung pro Tag angesehen, wenn der Merchant die Container nicht rechtzeitig zurückgibt. Gibt es eine entsprechende Klausel (etwa im B/L oder separaten Tarifbedingungen der Reederei), wird das englische Gericht diese grundsätzlich durchsetzen, sofern sie nicht als Penalty (Vertragsstrafe) zu werten ist. Die Schwelle zur unerlaubten Vertragsstrafe ist im englischen Recht jedoch relativ hoch – in der Regel gelten branchentypische Demurrage-Raten nicht als Strafzahlung, sondern als legitime Vorabschätzung des Schadens bzw. Nutzungsentgelts. Ein bekannter englischer Grundsatz lautet: *„Once on demurrage, always on demurrage“*, d.h. ist die freie Zeit überschritten, fallen die vereinbarten Gebühren an, und zwar für *jede weitere Verspätungsperiode*, ohne weitere Fristsetzung. Allerdings hat die neuere Rechtsprechung dies für Container begrenzt: Im Fall *MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. v. Cottonex Anstalt (EWCA 2016)* weigerte sich der Empfänger, 35 Container in Bangladesch abzuholen, was zu enormen Demurrageforderungen führte. Das englische Court of Appeal entschied, dass der wirtschaftliche Vertragszweck nicht erreicht werden konnte, als klar wurde, dass die Container auf unbestimmte Zeit festsaßen – Demurrage sollte nicht endlos weiterlaufen. Das Gericht hielt die Fortsetzung des Vertrages für unzumutbar und begrenzte den Demurrage-Anspruch zeitlich (bis zu dem Zeitpunkt, an dem keine realistische Aussicht auf Rückgabe der Container mehr bestand). Dies zeigt, dass auch nach englischem Recht ausufernde Forderungen begrenzt, werden können, sei es durch das Institut der Frustration of Contract oder die Lehre vom *legitimate interest* (kein berechtigtes Interesse des Carriers an Vertragsfortführung rein zum Gebührenaufbau).

Probleme können aus der Anwendbarkeit unterschiedlicher Rechtsordnungen für das Verhältnis Reederei – Spediteur einerseits und Spediteur – Kunde andererseits ergeben. Wählt die Reederei beispielsweise englisches Recht, unterliegt das Vertragsverhältnis zwischen Spediteur und seinem Kunde nicht automatische ebenfalls der englischen Rechtsordnung, sondern gegebenenfalls deutschem Recht. Möchte ein Spediteur die Voraussetzungen für D&D in beiden Vertragsverhältnissen synchronisieren, etwa durch Einbeziehung der Reedereibedingungen in den Vertrag mit seinem Kunden, können eventuell agb-rechtliche Probleme auftreten. Vertragsklauseln wie etwa *“Kunde erstattet alle Kosten, die dem Spediteur aus den Reederei-Bedingungen auferlegt werden”* sollten daher stets auf ihre Vereinbarkeit mit dem deutschen Transparenzgebot überprüft werden.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.