



## „Krieg im Transportrecht – Auswirkungen auf bestehende und zukünftige Vertragsverhältnisse“

Nein, *im* Transportrecht ist kein Krieg ausgebrochen, wie der etwas missverständliche Titel dieses Aufsatzes vielleicht suggerieren könnte. Auch haben sich die Transportrechtler noch nicht untereinander den Krieg erklärt. Allerdings gibt es in den aktuell unruhigen Zeiten genug traurige Anlässe, sich vermehrt mit den (transport-) rechtlichen Auswirkungen von Kriegen oder kriegerischen Ereignissen zu beschäftigen. So haben der russische Angriffskrieg auf die Ukraine und die regelmäßigen Huthi-Angriffe auf die internationale Seeschifffahrt erhebliche Auswirkungen auf globale Lieferketten, die eine Reihe komplexer rechtlicher Fragen aufwirft: Welche Auswirkungen ergeben sich für die gegenseitigen Leistungsverpflichtungen? Wer muss unvorhergesehene zusätzliche Aufwendungen tragen? Wer haftet für Substanz- und Verspätungsschäden? Besteht eigentlich weiterhin Versicherungsschutz aus Transport- und Verkehrshaftungsversicherungen?

In allen problematischen Fragen sollten die Vertragsparteien frühzeitig ein gemeinsames Verständnis der wechselseitigen Verpflichtungen schaffen. Erfahrungsgemäß ist gerade in existentiellen Krisensituationen wie Kriegen oder kriegerischen Auseinandersetzungen eine partnerschaftliche, lösungsorientierte Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien sinnvoller als der konfrontative Austausch unterschiedlicher Rechtsauffassungen.

### I. Leistungspflichten

Viele zu Friedenszeiten abgeschlossene Verkehrsverträge können nach Ausbruch eines Krieges nicht mehr wie vereinbart

durchgeführt werden, weil sich ihre Rahmenbedingungen gravierend geändert haben. Die Gründe können sowohl tatsächlicher als auch rechtlicher Natur sein. Warentransporte können nicht durchgeführt werden, weil Verkehrswege wegen Zerstörung oder Sperrung unpassierbar sind oder weil der Verkehrsvertrag Wirtschafts- oder Finanzsanktionen unterliegt, die in Reaktion auf kriegerische Auseinandersetzungen gegen Staaten, Unternehmen oder natürliche Personen verhängt wurden. In derartigen Fällen werden die Vertragsparteien grundsätzlich von ihren Leistungspflichten frei. Niemand ist verpflichtet, eine Leistung zu erbringen, die von ihm schlicht nicht erbracht werden kann oder aus

Rechtsgründen nicht erbracht werden darf. Ebenso selbstverständlich ist, dass in diesem Fall auch der Auftraggeber von seiner Vergütungspflicht befreit ist.

War das Leistungshindernis aber für den Dienstleister zum Zeitpunkt des Vertragschlusses vorhersehbar oder vermeidbar, so muss er seinem Auftraggeber hierfür unter Umständen haften.

Unabhängig davon gilt sowohl nach deutschem Frachtrecht als auch bei Geltung der ADSp 2017<sup>1</sup> oder der CMR<sup>2</sup> grundsätzlich, dass Verkehrsunternehmer verpflichtet sind, ihren Auftraggeber umgehend von auftretenden Leistungshindernissen zu informieren und um Weisung zu bitten, wie mit der Ware zu verfahren ist. Idealerweise sollten sich die Vertragspartner aus diesem Anlass sogleich über das Schicksal der mit der Befolgung der Weisung verbundenen Aufwendungen verständigen.

<sup>1</sup> Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 sind ein gemeinschaftliches, unverbindliches Bedingungsnetzwerk der Verbände der verladenden Wirtschaft und der Spedition, abrufbar unter <https://www.dslv.org/de/adsp>

<sup>2</sup> Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)



## II. Vertragsinhalte

Insbesondere zu Beginn des Ukraine-Krieges litten viele Speditions- und Logistikunternehmen darunter, dass die zu Friedenszeiten kalkulierten und abgeschlossenen Rahmenverträge angesichts explodierender Energiepreise in wirtschaftlich vertretbarem Maße kaum zu erfüllen waren. Glücklicherweise zeigten sich in dieser Krisensituation viele Kunden kooperativ und erklärten sich dazu bereit, mit kurzfristigen Preisanpassungen die Aufrechterhaltung der Lieferketten zu sichern. Eine rechtliche Verpflichtung hierzu bestand in vielen Fällen allerdings nicht. Zwar sind in verkehrsvertraglichen Rahmenverträgen Preisanpassungsklauseln nicht unüblich, die die Auswirkungen von steigenden Treibstoffkosten auf die Preise in zumeist klar definierten Zeiträumen regeln („Diesel-Floater“). Im Falle der im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg innerhalb kürzester Zeit enorm gestiegenen Energiekosten halfen derartige Klauseln jedoch oftmals nicht weiter. Viele „Diesel-Floater“ bildeten Energiepreisanstiege über einen Zeitraum von mehreren Monaten bzw. sogar mehreren Jahren ab, sodass kurzfristige Erhöhungen nicht vorgesehen waren.

## III. Aufwendungen

Gestiegene Frachten aufgrund erheblicher Frachtraumverknappung in der Seeschifffahrt, Lieferfristüberschreitungen infolge notwendiger Umrundungen, weil Verkehrswege gesperrt oder zerstört sind, Detention- und Demurrage-Gebühren für verlängerte Containerstellung durch Reedereien – kriegerische Auseinandersetzungen sowie sonstige globale Krisen (Blockade des Suez-Kanals, Huthi-Angriffe auf internationale Seeschifffahrt, COVID-19-Pandemie, Hanjin-Insolvenz etc.) haben erhebliche Auswirkungen auf Aufwendungen, die für die Durchführung eines Verkehrsvertrages erforderlich sind und bei Vertragsabschluss zu Friedenszeiten nicht abseh- bzw. kalkulierbar waren. Wer kommt für derartige Aufwendungen auf? Der Auftraggeber, in dessen Interesse der Dienstleister diese Kosten auslegt? Oder der Spediteur, jedenfalls dann, wenn er sich als sogenannter Fixkostenspediteur verpflichtet hatte, seine vertraglichen Leistungen gegen eine feste Pauschale zu erbringen?

Aufgrund der rechtlich schwierigen Beurteilung derartiger Sachverhalte sollten Dienstleister und ihre Kunden frühzeitig

Vereinbarungen dazu treffen, welche Aufwendungen der Kunde zu tragen hat und welche Aufwendungen beim Spediteur verbleiben. Die Trägerverbände der ADSp 2017 haben deshalb in Ziffer 17 versucht, eine interessengerechte Regelung zu treffen. In Ziffer 17.1 ADSp 2017 heißt es: *„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 Demurragekosten, Nachverpackungen zum Schutz des Gutes.“*

Allerdings haben zuletzt einige Gerichte den Anwendungsbereich der Ziffer 17 ADSp 2017 zu Lasten der Speditore eingeschränkt. Aus AGB-rechtlichen Gründen sei der Katalog der Ziffer 17.1 ADSp 2017 trotz ihres eindeutigen Wortlauts („insbesondere“) als abschließend zu verstehen, da die Klausel ansonsten wegen Intransparenz unwirksam sei. Allerdings verkennt diese Rechtsprechung zum einen, dass diese Auslegung dem Willen der ADSp-Trägerverbände widersprechen dürfte. Zum anderen werden die ADSp 2017 sowohl von Speditions-, Logistik und Frachtführerverbänden empfohlen als auch von der Verladeseite. Zwar sind

die ADSp 2017 Allgemeine Geschäftsbedingungen, gleichwohl sind sie mit anderen Maßstäben zu beurteilen als AGB, die lediglich von einer Vertragspartei gestellt werden.

Jedenfalls sollten Fixkostenspediteure spätestens bei Auftreten von Lieferhindernissen und absehbaren Aufwendungen Kontakt mit ihrem Auftraggeber suchen und diesen um Weisung bitten.

## IV. Haftung und Versicherung

### 1. Haftung

In Ausführung von Verkehrsverträgen ist eine Vielzahl von kriegsbedingten Schadensszenarien möglich (Güterschäden durch Beschuss, Lieferfristüberschreitung aufgrund kriegsbedingter Straßen- oder Grenzsperrungen etc.). Die Haftung des Verkehrsunternehmers für Schäden ist allerdings in der Regel ausgeschlossen, wenn diese Schäden durch Umstände verursacht wurden, die er nicht vermeiden oder deren Folgen er nicht abwenden konnte. Heißt im Umkehrschluss: Im Einzelfall ist eine Haftung des Spediteurs (nur) denkbar, wenn er vor Vertragsschluss oder während des bereits begonnenen Transports Kenntnis von der kriegerischen Auseinandersetzung hatte und damit die Möglichkeit gehabt hätte, den Schaden durch einen Abbruch des Transportes oder vergleichbare Maßnahmen zu vermeiden.

Dementsprechend gering ist somit die Anzahl kriegsbedingter Schäden, für die logistische Dienstleister haften.

Gleichwohl sollten insbesondere Fixkostenspediteure äußerste Vorsicht walten lassen, wenn ihre Kunden ihnen die Weisung erteilen, Krisengebiete zu befahren. Dies gilt zum Beispiel auch für die Passage durch das südliche Rote Meer, wo die Huthi-Rebellen seit Ende 2023 wiederholt schwere Angriffe auf Handel- (zumeist Container-) Schiffe unternommen haben. Organisieren Fixkostenspediteure Transporte, die eine Passage dieses Gebietes vorsehen, dürften Güterschäden infolge eines Huthi-Angriffs kaum unvermeidbar sein (dem Spediteur sollte ja inzwischen bekannt sein, dass es vermehrt zu derartigen Angriffen gekommen ist). Folglich dürften Spediteure in der Regel zur Haftung für diese Schäden verpflichtet sein.

Dies kann im Hinblick auf vermutlich fehlenden Versicherungsschutz dramatische wirtschaftliche Konsequenzen für betroffene Spediteure haben.

Für Verspätungen, die durch ein weiträumiges Umfahren des Roten Meeres entstehen, ist der Spediteur in der Regel nicht verantwortlich. In der Regel ist es bereits fraglich, ob überhaupt eine Verspätung des Transports vorliegt. Ist ein fixer Ablieferungstermin nicht ausdrücklich vereinbart (die Angabe eines geschätzten, voraussichtlichen Ablieferungszeitpunktes – ETA – stellt keinen konkreten Ablieferungstermin dar), ergibt sich die angemessene Lieferfrist aus den Einzelfallumständen. Dabei sind insbesondere die Verfügbarkeit von Transportkapazitäten und die längere Reisedauer für die alternative Seeroute entlang der Südküste Afrikas zu berücksichtigen, sodass sich derzeit eine längere angemessene Lieferfrist ergibt als im Falle einer freien Passage durch das Rote Meer.

Selbst dann, wenn nach diesem Maßstab im Einzelfall eine Lieferfristüberschreitung vorliegen sollte, ist ein Verschulden des Fixkostenspediteurs an einer Lieferfristüberschreitung höchst zweifelhaft, da er in der Regel keinen Einfluss auf die eingeschränkten Transportkapazitäten in der internationalen Seeschifffahrt hat. Eine Haftung des Fixkostenspediteurs für Verspätungsschäden dürfte daher in der Regel nicht gegeben sein.

### 2. Versicherung

Marktübliche Verkehrshaftungsversicherungsbedingungen enthalten in der Regel einen Ausschluss der Versicherungsleistung für Schäden aus kriegsähnlichen Ereignissen und terroristischer Gewalt. Aus diesem Grund ist nach Ansicht einer Vielzahl der Verkehrshaftungsversicherer der Versicherungsschutz für eine Haftung des Fixkostenspediteurs für Schäden infolge eines Raketenangriffs der Huthi-Miliz ausgeschlossen. Mithin droht in bestimmten Konstellationen eine Haftung des Fixkostenspediteurs (s.o.) ohne durch entsprechenden Versicherungsschutz abgesichert zu sein.

Aber nicht nur der (Verkehrshaftungs-) Versicherungsschutz der Spediteure aus der Warenversicherungsschutz ihrer

Kunden steht in Frage. Auch in diesen Versicherungen ist die Deckung für Schäden aus kriegerischen Ereignissen und Gewaltakten grundsätzlich ausgeschlossen. Anders als in marktüblichen Verkehrshaftungsversicherungen kann hier aber die Versicherung des Kriegsrisikos mit einer gesonderten „Kriegs-Klausel“ wieder eingeschlossen werden. Spediteure, die oftmals für ihre Kunden Warenversicherungsschutz besorgen, müssen im Interesse ihrer Kunden daher regelmäßig prüfen, ob Versicherungsschutz über diese Kriegs-Klausel eingedeckt wurde und ob dieser noch besteht, da viele Versicherer diese Klausel inzwischen für das südliche Rote Meer gekündigt haben.

## V. Fazit

Internationale Lieferketten geraten durch Krisen mit globalen Auswirkungen zunehmend unter Druck und stellen Dienstleister wie Kunden vor enorme rechtliche und wirtschaftliche Herausforderungen. Eine speditionelle Haftung für kriegsbedingte Güter- und Verspätungsschäden besteht in der Regel nicht. Hinsichtlich unvorhersehbarer Zusatzkosten sollten die Vertragsparteien frühzeitig eine ausgewogene Regelung treffen. ■



*Björn Karas,  
Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt),  
Leiter Justizariat Speditions- und  
Transportrecht / Versicherung,  
DSLVL Bundesverband  
Spedition und Logistik e. V.*