

## Aufsätze

Dr. Frank Wilting\*

### Ukraine, Belarus und die Verwendung von Eisenbahn-Güterwagen

Der in der Ukraine tobende Krieg aber auch die Rolle der politischen Führung von Belarus in diesem Konflikt beschäftigen die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und die Vermieter von Eisenbahn-Güterwagen (Wagen) mit Fragen zu Verwendungs- und Haftungsrisiken. Diese Fragen werden aktuell vermehrt an den beratenden Anwalt herangetragen. Wagenvermieter wünschen sich Aufklärung darüber, ob sie rechtssicher ein Verbot oder eine Einschränkung der Wagenutzung in oder an die Grenze von Kriegs- und Krisengebieten aussprechen können. Der folgende Beitrag vermittelt in aller Kürze einen Einblick in aktuelle Problemstellungen und spricht mögliche Lösungsansätze an.

#### I. Problemstellung

[1] Der Güterwagenmarkt hat sich seit der Bahnreform 1994 dynamisch entwickelt. Zu finden sind unterschiedlichste Konstellationen und „Player“ auf diesem Markt. Wer als EVU selbst Eigentümer und Halter von Wagen ist, kann eigenständig über die Wagen verfügen und entscheiden, ob er diese in der aktuellen Kriegs- und Krisensituation in oder nahe der Ukraine oder Belarus als Beförderungsmittel einsetzen will oder nicht. Die mögliche Problematik liegt hier auf der rein frachtrechtlichen Ebene. Außenwirtschaftsrechtliche Maßnahmen, Boykotte, Sanktionen und ähnliche Verfügungen, die sich als Beförderungshindernisse in den frachtrechtlichen Rechtsverhältnissen auswirken können, sollen hier nicht betrachtet werden.

[2] Gegenstand der Betrachtung ist vorliegend die Verwendung solcher Wagen, die das EVU entweder selbst gemietet hat oder die ihm von seinen Auftraggebern übergeben wurden, die diese ihrerseits von Dritten gemietet haben. Können also Vermieter Verbote und Einschränkungen der Wagenverwendung angesichts der aktuellen Lage in der Ukraine und Belarus aussprechen?

[3] Eisenbahn-Güterverkehre finden auf Netzen mit europäischer Normalspur, also mit einer Spurbreite von 1435 mm, wie wir sie auch in Deutschland kennen, bis zur polnisch-ukrainischen Grenze statt. Dort werden die Güter größtenteils zwecks Weiterbeförderung ostwärts auf Breitspurwagen umgeladen. Auch können in Umspuranlagen entweder – soweit technisch vorgerüstet – die Laufwerke verändert werden, oder es werden die Drehgestelle der Wagen getauscht; im letzteren Fall wird der Wagenaufbau auf Drehgestelle gesetzt, die auf der osteuropäischen Breitspur von 1524 mm verkehren können, also vor allem in der Ukraine, Russland und Belarus – übrigens auch in den baltischen Staaten. Bis nach Brest in Belarus führt zudem eine Normalspurtrasse, so dass aus Polen kommende Züge ohne Umspurung bis dorthin durchgängig verkehren können.

[4] Vermieter befürchten seit Ausbruch des Krieges vermehrt, dass ihre Wagen bei einem derartigen Einsatz beschädigt, zerstört, beschlagnahmt oder sonst wie abhandeln kommen oder jedenfalls für längere Zeit einer Verwendung entzogen werden können. Erinnerungen der Eisenbahner an die Situation im Balkankrieg vor gut 20 Jahren werden wach.

Gefragt wird auch nunmehr nach rechtssicheren Regelungsmöglichkeiten.

#### II. Gestaltungsrechte des Wagenvermieters

[5] Der beratende Anwalt lässt sich zunächst die maßgeblichen Wagenmietverträge<sup>1</sup> vorlegen. So dynamisch wie sich der Vermietungsmarkt entwickelt hat, so vielfältig sind die vorzufindenden Vertragsgestaltungen. Gleichwohl kann man sich des Eindrucks nicht verwehren, dass einige Klauseln – vor allem aus den AGB der Vermieter – untereinander Ähnlichkeiten bis hin zu wörtlichen Übereinstimmungen aufweisen. Das gilt teilweise auch für AGB-Klauseln, die einer Wirksamkeitskontrolle nicht standhalten dürften und die man aus zugänglichen AGB vermutlich ungeprüft übernommen hat. Wörtliche Übereinstimmungen oder zumindest Ähnlichkeiten solcher Klauseln liegen andererseits in der Natur der Sache; denn die Vermietung von Wagen hat sich nicht nur an den individuellen kaufmännischen Interessen, sondern auch an eisenbahnrechtlichen Normen<sup>2</sup> und Regelwerken zu orientieren.

##### 1. Mietverträge mit „Krisenklausel“

[6] In einigen Mietverträgen – weniger im „geschriebenen“ Teil, eher in den einbezogenen AGB – finden sich ausdrückliche Verbote oder Untersagungsmöglichkeiten für eine Wagenverwendung in Krisengebieten, wie etwa<sup>3</sup>:

*„Ein Versand des Wagens in Länder, die im Mietvertrag ausgeschlossen sind, und eine Weitervermietung sowie jede andere Form der Nutzungsüberlassung an Dritte außerhalb des vertraglichen Verwendungszwecks ist nur mit schriftlicher Zustimmung des Vermieters gestattet. Das gleiche gilt für Wageneinsätze in Krisengebieten.“*

*„Die Versendung des Wagens ins Ausland, in Krisengebiete, die Übergabe an nicht dem AVV<sup>4</sup> beigetretene EVU ... sind nur mit schriftlicher Zustimmung des Vermieters gestattet.“*

[7] Soweit bereits im Mietvertrag die Wagenverwendung in benannten Ländern ausgeschlossen wird, sind demgegenüber keinerlei rechtliche Bedenken anzumelden. Auch an der Wirksamkeit eines Zustimmungsvorbehalts für die Verwendung von Wagen in Krisengebieten dürften unter Kaufleuten keine grundlegenden AGB-rechtlichen Bedenken bestehen.

\* Rechtsanwalt Dr. Wilting ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Düsseldorf und zugleich Of Counsel in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf); er ist beratend und forensisch mit Schwerpunkt rund um den nationalen und grenzüberschreitenden Schienengütertransport und damit zusammenhängenden Verträgen und Schadensfällen tätig.

1 Für die weitere Betrachtung wird von der Geltung deutschen Rechts ausgegangen.  
2 Zu nennen sind etwa das AEG mit seinen auch an den Wagenhalter adressierten Sicherheitspflichten sowie die ECM-Durchführungsverordnung (DVO-EU 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019).  
3 Auf einen Quellennachweis wird hier ausdrücklich verzichtet, da vorliegend keine rechtliche Bewertung von AGB namentlich benannter Unternehmen abgegeben werden soll.  
4 Allgemeiner Vertrag über die Verwendung von Güterwagen, abrufbar unter [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org).

Zunächst ist der Begriff des Krisengebiets hinreichend bestimmt bzw. bestimmbar. Laut Duden handelt es sich um ein

„Gebiet, das sich in einer politischen, auch wirtschaftlichen Krise befindet, in dem es leicht zu politischen Krisen, zu kriegerischen Auseinandersetzungen kommen kann.“

[8] Nach dieser Definition sind Belarus und erst recht die Ukraine derzeit als Krisengebiete einzustufen. Auch dürfte der vorgenannte Zustimmungsvorbehalt weder als überraschend noch als unangemessen im Sinne des § 307 BGB zu werten sein. Am Wortlaut des § 308 Nr. 4 BGB gemessen liegt hier auch kein Änderungsvorbehalt vor, wobei jedenfalls schutzwürdige Interessen des Vermieters als Klauselverwender am Erhalt der Mietsache, die ein wertvolles Investitionsgut darstellt, zu bejahen wären. Zudem sind die Voraussetzungen für die Ausübung des vorliegenden Zustimmungsvorbehalts – Wageneinsätze in Krisengebieten – für den Mieter hinreichend vorhersehbar. Der Wagenvermieter wird seine Zustimmung gemäß vorstehenden Klauseln also vertragskonform versagen können.

[9] Umgekehrt, wenn ursprünglich im Mietvertrag eine Wagenverwendung in Belarus oder in der Ukraine ausdrücklich vereinbart war, stellt sich die Frage, ob vorgenannte Klauseln gleichwohl die Anordnung eines Verwendungsverbots rechtfertigen. Eine Lösung könnte hier über § 308 Nr. 4 BGB zu suchen sein; denn eine zunächst ausdrücklich vereinbarte zulässige Wagenverwendung wird im Nachhinein durch den Vermieter eingeschränkt, wobei es dann auf die Bewertung der Vermieterinteressen ankäme. Nach Sinn und Zweck der Klauseln ist jedenfalls die Verwendung der Wagen in Krisengebieten grundsätzlich und für den Mieter klar erkennbar den Vermieterinteressen zuwiderlaufend, so dass sich auch hier ein Untersagungsrecht rechtfertigen lässt. Da der Vermieter im Falle der Untersagung seine vertragliche Pflicht zur Bereitstellung der Mietsache in den vereinbarten Verwendungsgebieten nicht mehr erfüllen kann, wird man dem Mieter entweder das Recht zur Mietminderung oder ein außerordentliches Kündigungs- oder Rücktrittsrecht zugestehen müssen. Ein Schadensersatzanspruch des Mieters dürfte hingegen zu verneinen sein, da es entweder an einem Verschulden des Vermieters fehlt oder – bei einer Lösung über § 313 BGB – die erkennbare Geschäftsgrundlage „keine Wagenverwendung in Krisengebieten“ entfallen ist, die ihrerseits außerhalb der Risikosphäre des Vermieters liegt und die Entstehung eines Krisengebietes als ein Ereignis Höherer Gewalt einzuordnen ist.

## 2. Mietverträge ohne „Krisenklausel“

[10] Soweit aus der eigenen Beratungspraxis ersichtlich, findet sich in der überwiegenden Zahl der Vermietungsbedingungen kein Zustimmungsvorbehalt oder gar ein Verbot der Wagenverwendung in Krisengebieten, vermutlich, weil Krisengebiete in der Nähe unserer Nachbarländer nicht mehr unserer Vorstellungswelt entsprachen. Über eine ergänzende Vertragsauslegung wird man daher mangels eines sachlichen Anknüpfungspunktes im Vertrags- oder Klauseltext ein solches Gestaltungsrecht des Vermieters nicht herleiten können. Hier ergeben sich jedoch andere Lösungswege. Denn nach einer überwiegenden Zahl der Wagenmietverträge trägt der Mieter ausdrücklich das Verwendungsrisiko der Wagen bis hin zum Risiko der Beschädigung und des zufälligen Untergangs. Solche Klauseln können ohne Weiteres als branchenüblich bezeichnet werden. Man findet Wortlaute<sup>5</sup> wie

„Der Mieter trägt während der Nutzungszeit die Gefahr für den Wagen. Die Gefahrtragung des Mieters umfasst auch Fälle von Zufall, Höherer Gewalt oder Drittverschulden. ...

*Der Mieter haftet für Verlust, teilweise und vollständige Beschädigung des Wagens, sowie für die mit dem Schadensfall zusammenhängenden Folgekosten.“*

„Der Mieter haftet für Verlust und Beschädigung des Wagens oder seiner Teile, gleichgültig aus welchem Grund, von der Bereitstellung bis zur Rückstellung in ordnungsgemäßem Zustand.“

[11] Die Übertragung der Sachgefahr auf den gewerblichen Wagenmieter ist, wie erwähnt, branchenüblich. Zur Wirksamkeit solcher AGB-Klauseln sollte vorsorglich für den Fall des Untergangs der Mietsache und fehlenden Verschuldens des Mieters eine Lösungsmöglichkeit des Mieters vom Vertrag vorgesehen werden<sup>6</sup>.

[12] Im Zusammenhang mit den Gefahrtragungs- und Haftungsklauseln sind auch die in den Mietverträgen geregelten Pflichten der Mietparteien über die Eindeckung und Aufrechterhaltung von Sachversicherungsschutz („all-risk-Kaskoversicherungen“) zu betrachten. Auch dazu findet man in den Mietbedingungen unterschiedliche Prinzipien. So besorgt etwa der Vermieter beim „wet-lease“ bzw. bei „full-service“-Mietverträgen den Versicherungsschutz selbst und kalkuliert die Prämien in die Miete ein. Vielfach aber wird der Mieter zur Eindeckung der Sachversicherung verpflichtet, teils in Höhe des Zeitwertes, auch in Höhe des Wiederbeschaffungs-Neuwertes oder in Höhe eines klar vereinbarten Sachwertes. Sollte für den Wageneinsatz in den Krisengebieten nach Auskunft des Versicherers kein Sachversicherungsschutz (mehr) gegeben sein, so dürfte auch dies ein Hebel für eine Anpassung des Mietvertrages sein.

[13] Wenn sich jedenfalls aus dem Mietvertrag kein Zustimmungsvorbehalt oder gar ein Verbot der Wagenverwendung in Krisengebieten herleiten lässt, ist dem Vermieter zu empfehlen, den Mieter zumindest in Textform auf sein vertragliches Gefahrtragungs- und Haftungsrisiko für den Fall der weiteren Verwendung der Wagen in den aktuellen Krisengebieten hinzuweisen, etwa wie folgt – soweit vertraglich zutreffend:

„Der Kriegsausbruch in der Ukraine und die Einbeziehung von Belarus in diesen Konflikt durch Russland veranlassen uns, Sie eindringlich an unsere mietvertraglichen Vereinbarungen zur Gefahrtragung, Haftung sowie zum Versicherungsschutz zu erinnern. Demnach tragen Sie die Gefahr und Haftung für Verlust, Beschädigung, Beschlagnahme oder sonstige Verwendungshindernisse, gleich aus welchem Grund, sofern uns hieran kein Verschulden trifft. Ferner bitten wir zu bedenken, dass nach den Bedingungen des Kaskoversicherers Schäden, die durch die Verwendung der Wagen in Kriegs- und Krisengebieten nicht gedeckt sind. Ein entsprechender Wageneinsatz erfolgt somit auf Ihr alleiniges Risiko, was auch die Verpflichtung zur Fortentrichtung der Miete einschließt. Wir empfehlen daher dringend, die Wagen schnellstmöglich aus den Territorien der Ukraine und Belarus zu verbringen.“

[14] Ein solcher Hinweis ist rechtlich unbedenklich, da er lediglich den vertraglich vereinbarten Zustand wiedergibt und sich in seiner Warnfunktion erschöpft. Der bloße Erhalt dieses Hinweises gibt dem Mieter nicht das Recht, den Mietvertrag außerordentlich zu kündigen, auch wenn solche Versuche in der aktuellen Praxis durchaus unternommen werden. Allenfalls stellt sich die Frage, ob der Mieter eine Vertragsanpassung nach § 313 BGB wegen schwerwiegender Änderung der Geschäftsgrundlage verlangen oder gar vom

5 Vgl. Fn. 3.

6 Vgl. BGH BeckRS 1996, 3397.

Mietvertrag zurücktreten kann. Grundsätzlich liegt das Verwendungsrisiko der Mietsache beim Mieter<sup>7</sup>, so dass ein außerordentliches Kündigungsrecht nach § 314 BGB ausscheiden dürfte. Wenn die Frage der (Nicht-)Verwendung von Wagen in Krisengebieten keinerlei Niederschlag im Vertrag gefunden hat (subjektive Geschäftsgrundlage), wäre zu prüfen, ob eine objektive oder gar „große Geschäftsgrundlage“ im Sinne von § 313 BGB betroffen ist. Zu letzterer zählt die dem Vertrag in der Regel zugrundeliegende Erwartung, dass sich u. a. die politischen Rahmenbedingungen, die sich auf die Verwendung der Mietsache auswirken, nicht grundlegend verändern.<sup>8</sup> Hierzu zählen Kriege und kriegsähnliche Entwicklungen. Erst recht zählen dazu hoheitliche Maßnahmen, die unmittelbar die Verwendung der Wagen durch den Mieter einschränken oder untersagen, so etwa aufgrund von staatlich verhängten Sanktionen, insbesondere wenn bei Vertragsabschluss auch für den Vermieter erkennbar war, dass der Mieter die Wagen grenzüberschreitend verwenden will. Im jeweiligen Einzelfall wäre demnach zu prüfen, ob eine Vertragsanpassung möglich und für beide

Parteien zumutbar ist. Dabei werden anderweitige Einsatzgebiete und Verwendungsmöglichkeiten für die Wagen wie auch die Frage der voraussichtlichen Dauer der Vertragsstörung zu betrachten sein.

### III. Schlussbemerkung

[15] Mit der Krise in der Ukraine und Belarus kommen Wagenmietverträge auf den Prüfstand. Ob demnächst die Gerichte mit den vorstehenden, schlaglichtartig dargestellten Problemstellungen befasst werden, bleibt abzuwarten. Anzueraten ist den Mietparteien, eine den beiderseitigen Interessen angemessene und ausgewogene Lösung zu finden, zumal die aufgezeigten Fragestellungen zeitlich begrenzter Natur sein dürften – hoffentlich. Und: Im durchaus überschaubaren Eisenbahngüterverkehrsmarkt kennt man sich und sieht sich – mindestens – zweimal wieder ...

7 Vgl. BeckOGK/Martens, 1.1.2022, BGB § 313 Rn. 74.

8 Vgl. BeckOGK/Martens, 1.1.2022, BGB § 313 Rn. 58.

Jörg Noltin\*

## Die Auswirkungen des Russisch-Ukrainischen Kriegs auf Heuverhältnisse

Der Russisch-Ukrainische Krieg bietet Anlass, sich die Auswirkungen von Krieg auf die Heuverhältnisse von Seeleuten an Bord von Seeschiffen zu vergegenwärtigen. Die wesentlichen Themenfelder sollen kurz aufgezeigt werden.

### I. Einleitung

[1] Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord werden durch das internationale Seearbeitsübereinkommen 2006 („MLC“<sup>1</sup>) geregelt. Umgesetzt wird die MLC in der Bundesrepublik Deutschland durch das Seearbeitsgesetz (SeeArbG). Im Übrigen gelten auf Schiffen unter Bundesflagge oder auf fremdgeflaggten Schiffen die Bestimmungen des deutschen Arbeitsrechts nach Maßgabe der Art. 8, 9 Rom-I-VO.

### II. Kriegsgebiet

[2] Die MLC erwähnt nur an einer Stelle den Begriff der Kriegsgebiete (*war zones*), und zwar in der Leitlinie B2.5.1 Abs. 1 MLC. Was als Kriegsgebiet definiert ist, richtet sich nach nationalem Recht. Das SeeArbG spricht von einem Gebiet, in dem besondere Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen drohen (§ 73 Nr. 4 SeeArbG). Das sind – in Abgrenzung zur Piraterie – mit Waffengewalt ausgetragene Konflikte zwischen Staaten, Bündnissen oder innerstaatlichen Gruppierungen.<sup>2</sup> Die geographische Reichweite der Auseinandersetzung hängt davon ab, in welchem Ausmaß in einem Gebiet eine gesteigerte Gefahr für Leib und Leben besteht.

[3] Die Parteien des Heuvertrages können einzelvertraglich positiv festlegen, was ein Kriegsgebiet ist. Letzteres wird in der Praxis im Grunde nur relevant, wenn in Heuverträgen auf einschlägige Tarifverträge Bezug genommen wird. Der MTV-See verweist für Vorliegen eines Kriegsgebiets auf eine Gefahrenvereinbarung der Sozialpartner oder die Einschätzung des Auswärtigen Amts.<sup>3</sup> Die internationalen Tarifverträge der Gewerkschaft ITF bzw. des IBF<sup>4</sup> verwenden die Begriffe der „*Warlike Operations Area*“ oder „*High Risk*

*Area*“.<sup>5</sup> Nach den internationalen Tarifverträgen hat die Reederei das Besatzungsmitglied vor dem Einsatz, andernfalls sofort nach Kenntniserlangung zu unterrichten, wenn ein Schiff ein Kriegsgebiet ansteuert.<sup>6</sup>

[4] In Anbetracht der Angriffe der Russischen Föderation bis tief in den Westen der Ukraine hinein,<sup>7</sup> erfüllen derzeit jedenfalls die ukrainischen Häfen und große Teile der Küstengewässer bis zu 12 Seemeilen im Schwarzen Meer<sup>8</sup> und im Asowschen Meer den Begriff des Kriegsgebiets nach MLC/SeeArbG. Die ITF und das IBF haben drei *Warlike Operations Areas*, nämlich nördlich des 46. Breitengrades im Asowschen Meer, im Schwarzen Meer westlich der Krim und in allen ukrainischen Häfen, festgesetzt.<sup>9</sup>

### III. Heimschaffung

[5] Gemäß Norm A2.5.1 Abs. 1 Buchst. c MLC in Verbindung mit der Leitlinie B2.5.1 Abs. 1 MLC haben Seeleute einen Anspruch auf Heimschaffung, wenn ein Schiff ein Kriegsgebiet ansteuert (*being bound for a war zone*) und das Besatzungsmitglied dem nicht Folge leisten will (*does not consent to go*).<sup>10</sup> § 73 Nr. 4 SeeArbG erweitert dies um den

\* Der Autor, LL. M. Maritime Law (Singapur), ist Rechtsanwalt bei der Kanzlei *Arnecke Sibeth Dabelstein* in Hamburg.

1 Maritime Labour Convention.

2 *Peetz* in: *Bubenzer/Noltin/Peetz/Mallach*, SeeArbG, 2015, § 73 Rn. 7.

3 § 31 Abs. 1 Nr. 6 MTV-See.

4 International Bargaining Forum.

5 § 18 GIS CBA Flottenvertrag; Art. 17 ITF IMEC IBF CBA Flottenvertrag.

6 § 18 (2) GIS CBA Flottenvertrag; Art. 17.2 ITF IMEC IBF CBA Flottenvertrag.

7 Etwa der Angriff auf die sog. Schlangeninsel vom 24.2.2022.

8 Einschließlich der Krim-Halbinsel, die völkerrechtlich noch immer ein Teil der Ukraine ist.

9 Online abrufbar unter <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/itf-warlike-and-high-risk-areas> (Stand: 1.3.2022).

10 Ebenso § 31 Abs. 1 Nr. 6 MTV-See; § 18 (3) GIS CBA Flottenvertrag; Art. 17.3 ITF IMEC IBF CBA Flottenvertrag.