

Internationale Warenbeförderung in der Ukraine: rechtliche Risiken und praktische Aspekte für Unternehmen

Einleitung

1. Anwendbares Recht und internationale Regelungen im Güterverkehr
2. Transportverträge: rechtliche Risiken für Unternehmen
3. CMR-Frachtbrief und Haftung des Frachtführers
4. Risikoverteilung im internationalen Güterverkehr
5. Höhere Gewalt und Logistikrisiken während des Krieges
6. Zoll- und umsatzsteuerrechtliche Aspekte internationaler Transporte

Â

Der internationale Güterverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Außenwirtschaftstätigkeit ukrainischer Unternehmen. Aufgrund komplizierter Logistik, geänderter Routen und erhöhter Risiken der Verzögerung beim internationalen Güterverkehr können selbst geringfügige Fehler in den Vertragsbedingungen oder bei der Dokumentenerstellung zu finanziellen Verlusten oder Rechtsstreitigkeiten führen. Eine rechtzeitige rechtliche Prüfung der Transportbedingungen trägt dazu bei, solche Risiken zu minimieren.

1. Anwendbares Recht und internationale Regelungen im Güterverkehr

Für internationale Transporte mit Bezug zur Ukraine spielen nicht nur nationale Vertragsregelungen, sondern auch internationale Vorschriften wie das CMR-Übereinkommen eine zentrale Rolle. In den meisten Fällen sind dabei nicht nur die von den Vertragsparteien vereinbarten Vertragsbedingungen relevant, sondern auch internationale Normen, die unabhängig vom Willen der Parteien Anwendung finden. Fehler bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts können zu erheblichen Risiken bei der Streitbeilegung führen.

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR-Übereinkommen) findet Anwendung, wenn

www.DLF.ua

der Verladeort und der Bestimmungsort in verschiedenen Staaten liegen und mindestens einer dieser Staaten Vertragspartei dieses Übereinkommens ist.

In der Praxis legen die Parteien im Vertrag häufig das anwendbare Recht fest, beispielsweise das Recht des Staates, wo eine bestimmte Zuständigkeit gegeben ist. Eine solche Vereinbarung schließt jedoch nicht immer die Anwendung internationaler Normen, z.B. das CMR, aus. Infolgedessen wird ein Teil der Fragen durch den Vertrag, ein anderer Teil durch die zwingenden Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Abkürzung: "CMR") geregelt.

Ein besonderes Risiko entsteht, wenn das anwendbare Recht im Vertrag überhaupt nicht festgelegt ist oder dies nur in allgemeinen Formulierungen geschieht. In solchen Fällen steigt die Unvorhersehbarkeit der Streitbeilegung, da Kollisionsnormen und internationale Vorschriften herangezogen werden müssen.

Ein Beispiel: Ein ukrainisches Unternehmen schließt einen Vertrag mit einem polnischen Spediteur ab. Die Parteien legen das anwendbare Recht jedoch nicht fest. Im Falle eines Streits über eine Beschädigung der Ware begründet jede der Parteien ihren Standpunkt mit unterschiedlichen rechtlichen Ansätzen, was die Vorhersage des Streitergebnisses erschwert. In solchen Situationen kommt dem Übereinkommen eine entscheidende Bedeutung zu.

2. Transportverträge: rechtliche Risiken für Unternehmen

In der Praxis werden internationale Transporte häufig lediglich auf Grundlage einzelner Transportaufträge oder elektronischer Korrespondenz durchgeführt. Ein formeller Vertrag wird dabei entweder gar nicht oder erst nachträglich unterzeichnet. Fehlende oder unklare vertragliche Regelungen können jedoch erhebliche Haftungs- und Streitrisiken verursachen.

In solchen Fällen werden die wesentlichen Beförderungsbedingungen faktisch durch einzelne Aufträge festgelegt: Route, Kosten, Lieferfristen und Frachtparameter. Gleichzeitig bleiben die allgemeinen Regeln für die Zusammenarbeit der Parteien oft ungeregelt.

So übergibt der Auftraggeber die Fracht beispielsweise regelmäßig auf der Grundlage von E-Mail- oder Messenger-Aufträgen an den Spediteur. Im Falle einer Streitigkeit über eine Frachtverzögerung sind die Parteien gezwungen, den Inhalt der Vereinbarungen anhand der Korrespondenz nachzuweisen. Dies erschwert die Verteidigung der Position jeder der Parteien.

Ein weiterer häufiger Fall ist, dass die Aufträge lediglich die grundlegenden Transportparameter enthalten, aber keine Regelungen zu den Themen Haftung der Parteien, Verfahren zur Geltendmachung von Ansprüchen oder anwendbares Recht vorsehen. Infolgedessen müssen diese Fragen nachträglich geklärt werden, wenn die Angelegenheit schon bei Gericht ist.

www.DLF.ua

Es kommt auch vor, dass der Spediteur Dritte für die Durchführung des Transports hinzuzieht, ohne die Rollen in der Transportkette vertraglich ordnungsgemäß zu regeln. So wird der eigentliche Transport beispielsweise von einem anderen Unterauftragnehmer durchgeführt, der in den Frachtpapieren nicht aufgeführt ist. Dies erschwert die Feststellung der haftenden Partei im Falle eines Verlusts oder einer Beschädigung der Fracht.

Eine klare vertragliche Regelung des internationalen Transports ist daher essenziell, um die Rechte und Pflichten der Parteien festzulegen und die Risiken rechtlicher Unklarheiten im Streitfall zu minimieren.

3. CMR-Frachtbrief und Haftung des Frachtführers

Der CMR-Frachtbrief ist eines der wichtigsten Dokumente im internationalen Straßengüterverkehr. Fehler bei der Ausstellung oder fehlende Angaben können die Durchsetzung von Ansprüchen bei Verlust, Beschädigung oder Lieferverzögerungen erheblich erschweren.

Wenn der Spediteur bei der Annahme der Fracht beispielsweise keine Bemerkungen zum Zustand der Verpackung im CMR-Frachtbrief vermerkt hat, aber bei der Ablieferung der Ware eine Beschädigung derselben festgestellt wird, ist es schwierig, den Zeitpunkt und den Verantwortlichen der Beschädigung zu ermitteln. In solchen Fällen ist die erstmalige Feststellung des Zustands der Fracht in den Fracht- und Transportdokumenten von entscheidender Bedeutung.

Es kommt auch nicht selten vor, dass der CMR-Frachtbrief nur von einer Partei unterzeichnet wurde oder die Unterschrift des Empfängers fehlt. In einem solchen Fall gibt es Schwierigkeiten beim Nachweis des ordnungsgemäßen Abschlusses der Beförderung und des Zeitpunkts des Haftungsübergangs für die Fracht.

In der Praxis ist zudem die Übereinstimmung aller Begleitdokumente von großer Bedeutung. Unstimmigkeiten zwischen dem CMR-Frachtbrief, der Rechnung, dem Packzettel oder der Zollerklärung können zusätzliche Fragen zur Identifizierung der Fracht und ihrer Eigenschaften aufwerfen.

Eine korrekte Ausstellung des CMR-Frachtbriefs verringert das Risiko von Streitigkeiten zwischen den Parteien und gewährleistet im Falle von Ansprüchen eine ordnungsgemäße Beweisgrundlage.

4. Risikoverteilung im internationalen Güterverkehr

Internationale Transporte mit Bezug zur Ukraine können mit zusätzlichen Risiken verbunden sein, darunter Zollverzögerungen, geänderte Logistikrouten, Lieferunterbrechungen und Haftungsfragen zwischen mehreren Beteiligten der Lieferkette.

www.DLF.ua

Das könnte Sie auch interessieren: Lagerung und Transport von Agrarprodukten in der Ukraine

Die Risikoverteilung im internationalen Güterverkehr hängt unmittelbar mit dem Zeitpunkt zusammen, zu dem die Haftung für die Fracht von einer Partei auf die andere übergeht. In der Praxis ist genau diese Frage am häufigsten Gegenstand von Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien.

Grundsätzlich haftet der Spediteur vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Übergabe an den Empfänger für die Unversehrtheit der Fracht. Die Grenzen dieser Haftung hängen jedoch von den Vertragsbedingungen, den Beförderungsdokumenten und den internationalen Vorschriften, insbesondere den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, ab.

Während der Beförderung kommt es häufig zu Verzögerungen bei der Zollabfertigung. So kann es beispielsweise passieren, dass die Fracht im Bestimmungsland ankommt, aufgrund von Fehlern in den Zolldokumenten jedoch für einige Tage aufgehalten wird. In solchen Situationen stellt sich die Frage, ob der Spediteur für die verspätete Lieferung haftet, wenn die Verzögerung durch Handlungen Dritter oder Mängel bei der Zollabfertigung seitens des Absenders verursacht wurde.

In der Praxis kommt es auch häufig vor, dass die Parteien eine Lieferung innerhalb eines "begrenzten Zeitfensters" vereinbaren, ohne die Folgen einer Nichteinhaltung jedoch detailliert zu regeln. Infolgedessen kann bereits eine geringfügige Abweichung von den Fristen zu Streitigkeiten über Vertragsstrafen oder Schadenersatz führen.

Eine besondere Rolle spielen die Vertragsbedingungen, da sie den Zeitpunkt des Übergangs der Risiken zwischen den Parteien bestimmen. So kann das Risiko des Verlusts oder der Beschädigung der Ware beispielsweise bereits vor der Ablieferung der Ware auf den Käufer übergehen, wenn die Ware an den Spediteur übergeben wird und die Parteien entsprechende Bedingungen vereinbaren.

Wichtig ist auch die Frage nach den Haftungsgrenzen des Spediteurs. Oftmals ist die Haftung durch internationale Beförderungsvorschriften und Vertragsbedingungen begrenzt, sodass selbst bei erheblichen Verlusten die Höhe der Entschädigung deutlich unter den tatsächlichen Schäden liegen kann.

5. Höhere Gewalt und Logistikkrisiken während des Krieges

Der Krieg in der Ukraine führt weiterhin zu erheblichen Herausforderungen im internationalen Güterverkehr. Grenzwartezeiten, Sicherheitsrisiken, beschädigte Infrastruktur und behördliche Einschränkungen können Lieferfristen und die Vertragserfüllung erheblich beeinträchtigen.

www.DLF.ua

Im internationalen Güterverkehr kommt es häufig zu Situationen, in denen die Erfüllung von Verpflichtungen aufgrund von Umständen, die außerhalb der Kontrolle der Parteien liegen, unmöglich wird oder erheblich erschwert ist. In diesen Fällen stellt sich die Frage nach einer Haftungsbefreiung bei Verstößen gegen Lieferfristen oder -bedingungen.

Das könnte Sie auch interessieren: Höhere Gewalt in Verträgen während des Krieges in der Ukraine

In der Praxis gehören zu diesen Situationen meist Ereignisse im Zusammenhang mit der Sicherheitslage, Verkehrsbeschränkungen und Entscheidungen staatlicher Behörden.

So können während kriegerischer Auseinandersetzungen oder bei einer Verschärfung der Sicherheitslage beispielsweise Beschränkungen für den Güterverkehr auf bestimmten Strecken oder in bestimmten Regionen verhängt werden. In solchen Fällen ist es dem Spediteur faktisch unmöglich, die Lieferung innerhalb der vereinbarten Fristen durchzuführen - selbst wenn alle erforderlichen Dokumente und Ressourcen vorliegen.

Ein weiterer häufiger Fall sind Wartezeiten und Beschränkungen an den Grenzen. So können Fahrzeuge beispielsweise aufgrund verschärfter Zollkontrollen oder der vorübergehenden Schließung einzelner Grenzübergänge über einen längeren Zeitraum an der Grenze feststecken. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Lieferfristen aus, wobei dies nicht immer in der Verantwortung des Transportunternehmens liegt.

Eine eigene Kategorie bilden Verzögerungen, die auf Handlungen Dritter, insbesondere von Zoll- oder Grenzbehörden, zurückzuführen sind, wenn die Kontrollen der Fracht deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als vorgesehen.

Das könnte Sie auch interessieren: GAFTA-Verträge in der Ukraine: Höhere-Gewalt-Klauseln

In solchen Situationen sind die korrekte Einstufung der Umstände, deren ordnungsgemäße dokumentarische Bestätigung sowie die unverzügliche Benachrichtigung des Vertragspartners über die Verzögerung von entscheidender Bedeutung. Genau dies entscheidet nämlich darüber, ob eine Partei von der Haftung für die Nichteinhaltung von Fristen oder anderen Bedingungen befreit werden kann.

6. Zoll- und umsatzsteuerrechtliche Aspekte internationaler Transporte

Fehler bei Zollunterlagen, Warenklassifizierung oder der umsatzsteuerlichen Behandlung internationaler Lieferungen können zu zusätzlichen Kosten, Lieferverzögerungen oder Streitigkeiten mit Zollbehörden führen. Eine Fracht kann nämlich nur dann legal über die Grenze befördert und in das Zollverfahren des Bestimmungslandes überführt werden, wenn sie ordnungsgemäß abgefertigt wurde.

www.DLF.ua

In der Praxis sind Verzögerungen im internationalen Güterverkehr häufig auf Fehler oder Ungenauigkeiten in den Zolldokumenten zurückzuführen. So kann die falsche Angabe des Warencodes oder des Warenwerts beispielsweise zu einer zusätzlichen Überprüfung der Fracht und zur Aussetzung der Abfertigung führen.

Häufig fehlen auch Begleitdokumente wie die Rechnung oder der Packzettel oder sie sind unvollständig. In solchen Fällen können die Zollbehörden zusätzliche Erklärungen oder Unterlagen verlangen, wodurch sich die Lieferzeiten effektiv verlängern.

Der Festlegung des Zollverfahrens sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Je nach Zweck der Beförderung der Waren kann das Einfuhr-, Transit- oder das Verfahren der vorübergehenden Einfuhr zur Anwendung kommen. Eine falsche Festlegung des Verfahrens kann zusätzliche Zollzahlungen erforderlich machen oder eine erneute Zollabfertigung der Waren notwendig werden lassen.

Auch steuerliche Aspekte sind für die Transportparteien von Bedeutung. Dabei geht es insbesondere um die korrekte Ermittlung der Steuerbemessungsgrundlage, die Anwendung der Mehrwertsteuer bei der Einfuhr von Waren und die Bestätigung des Rechts auf Vorsteuerabzug beim Käufer.

Oft kann der Käufer aufgrund von Fehlern bei der Dokumentenabwicklung den Vorsteuerabzug nicht nachweisen, was die finanzielle Belastung der Transaktion erhöht.

Eine korrekte Zoll- und Steuerabwicklung ist im internationalen Güterverkehr daher von entscheidender Bedeutung, da sie nicht nur die Lieferfristen, sondern auch die Gesamtkosten und die finanzielle Effizienz der Transaktion beeinflusst.

DLF attorneys-at-law

DLF Rechtsanwälte berät internationale Hersteller, Logistikunternehmen, Lieferanten und Investoren zu internationalen Transporten, CMR-Haftung, Zoll- und Umsatzsteuerfragen sowie zu rechtlichen Risiken im Zusammenhang mit Lieferketten und grenzüberschreitenden Geschäften in der Ukraine. Unsere Dienstleistungen umfassen Vertragsgestaltung, Risikoanalyse, Unterstützung bei Streitigkeiten, Compliance-Beratung und laufende rechtliche Begleitung internationaler Transport- und Logistikprojekte.