

China Import Service Fee

Abzocke bei CIF-Importen



Von Prof. Dr. Burghard Piltz, Ahlers & Vogel Hamburg

Unternehmer, die Waren mit der Lieferkondition CIF einkaufen, werden häufig damit überrascht, dass der die Ankunft der Ware in Deutschland mitteilende Spediteur sie zur Zahlung von Rechnungspositionen wie „China Import Service Fee“ oder sonstigen, aus Sicht des CIF-Importeurs nicht nachvollziehbaren Beträgen auffordert und die Auslieferung der Ware von deren Bezahlung abhängig macht. Da eine rechtliche Auseinandersetzung aus verschiedenen Gründen in der Regel nicht in Betracht kommt, zahlt der CIF-Importeur letztlich zähneknirschend diesen – an sich nicht kalkulierten – Betrag und fördert damit ungewollt zugleich das Vorgehen derjenigen, die diese Rechnungsstellungen veranlassen. Eine Notwendigkeit dazu besteht jedoch nicht. Vielmehr ist die Ware auch ohne Bezahlung dieser Rechnungspositionen herauszugeben.

INHALT

- Ausgangssituation
- CIF Incoterms
- Vorgehen gegen den Lieferanten
- Vorgehen gegen den avisierenden Spediteur
- Fazit

Ausgangssituation

Eine typische Situation stellt sich etwa wie folgt dar: Ein deutscher Importeur kauft bei einem chinesischen Lieferanten Ware. Der Verkäufer bietet einen Preis zu der Lieferkondition „CIF Incoterms deutscher Hafen“ an. Da der Endpreis auch unter Berücksichtigung der Frachtkosten bis zu dem deutschen Hafen attraktiv ist, akzeptiert der Käufer und es wird ohne besondere Formalitäten ein Kaufvertrag geschlossen, etwa indem der Verkäufer eine Proforma Invoice versendet, nach deren Empfang der Käufer wie abgesprochen den vollen Kaufpreis nach China überweist. Damit ist der Kaufvertrag perfekt und der Käufer ist – noch – zufrieden, denn die Proforma Invoice weist ja ausdrücklich „CIF Incoterms deutscher Hafen“ aus.

Bei programmgemäßem Ablauf kündigt zu gegebener Zeit ein in Deutschland ansässiger Spediteur dem Käufer das baldige Eintreffen der Ware an (Ankunftsavis) und bietet häufig die Zollabwicklung und den weiteren Transport von dem deutschen Seehafen an die von dem Käufer gewünschte Adresse an. Wenn der Käufer Interesse zeigt oder der Spediteur dies vermutet, erhält der Importeur eine Rechnung, die neben den in Deutschland anfallenden Gebühren, den Kosten für

die Zollabfertigung, der Einfuhrumsatzsteuer und den Kosten des Nachlaufs auch Positionen ausweist wie „China Import Service Fee“, „Destination Exchange Rate Surcharge“, „Währungsausgleichszuschlag“, usw., die zusammen schnell mehr als 1.000,00 € ausmachen können. Wenn der Käufer die Zahlung dieser Positionen ablehnt und/oder einen anderen Spediteur beauftragt, wird mitgeteilt, dass man die Ware nur gegen Bezahlung dieser Positionen herausgebe. Der Avis-Spediteur bleibt in aller Regel hart und verweist ungeachtet aller Gegenargumente immer wieder darauf, dass er nicht anders könne, weil er so angewiesen sei. Da andererseits der Käufer die Ware haben möchte und ein Rechtsstreit nicht in Betracht kommt, kapituliert er letztendlich und zahlt zähneknirschend.

CIF Incoterms

Gleichgültig, ob die aktuelle oder eine ältere Version der Incoterms Anwendung findet, gilt für alle C-Klauseln der Incoterms, das heißt für CIF wie auch für CFR, CPT und CIP, dass der Verkäufer die mit der üblichen Fracht an den in der Klausel benannten Bestimmungsort (etwa „CIF Hamburg“) verbundenen Kosten zu tragen hat (siehe Regel A4 sowie Regel A9 b) zu den C-Klauseln der Incoterms 2020). Die Kosten der Entladung treffen hingegen den Käufer, es sei denn, dass auch diese nach dem vom Verkäufer abgeschlossenen Frachtvertrag dem Verkäufer obliegen (siehe Regel A9 c) zu den C-Klauseln der Incoterms 2020). Im Falle von LCL-Sendungen umfasst die Entladung das Auspacken des Containers (deconsolidation). Alle nach der Entladung anfallenden Kosten und Gebühren sind hingegen eindeutig Sache

des Käufers (folgt aus Regel B9 a) zu den C-Klauseln der Incoterms 2020). Eine sog. „Delivery Order Fee“, die zuweilen für die Erstellung eines getrennten Auslieferungsscheins von dem Empfänger der Warensendung erhoben wird, steht dem Avis-Spediteur nach der Rechtsprechung Hamburger Gerichte allerdings nicht zu.

Positionen wie „China Import Service Fee“, „Destination Exchange Rate Surcharge“ oder „Währungsausgleichszuschlag“ sind keine Zahlungen, die für das Entladen und erst recht nicht für erst nach Entladen im Importland anfallende Tätigkeiten oder Vorgänge geltend gemacht werden. Der die Zahlung verlangende Spediteur weist denn in der Regel auch darauf hin, dass er aus China angewiesen sei, diese Gelder einzuziehen, und sie nach dorthin abführen müsse. Deshalb könne er dem Käufer auch nicht entgegenkommen. Es spricht viel dafür, dass die von dem Verkäufer beauftragten Frachtführer Weisungen in diesem Sinne an den deutschen Avis-Spediteur erteilen und die Kette der Verantwortlichen wohl bis zu dem Lieferanten selbst zurückreicht.

Vorgehen gegen den Lieferanten

In dieser Situation mag der Importeur in Erwägung ziehen, seinen Vertragspartner, nämlich den chinesischen Lieferanten auf die Kostenzuordnung nach den C-Klauseln der Incoterms hinzuweisen und zu verlangen, dass der chinesische Lieferant den von ihm beauftragten Frachtführer und dieser wiederum den in Deutschland ansässigen Avis-Spediteur anweist, die Ware ohne Bezahlung der oben dargestellten Positionen herauszugeben. Obwohl die Rechtslage wie vorstehend dargestellt eindeutig und eine

Berechtigung zur Geltendmachung dieser Zahlungen nicht erkennbar ist, wird der Importeur mehr oder weniger unsachliche, an Kreativität kaum zu überbietende Reaktionen des Lieferanten erleben, die letztlich alle darauf hinauslaufen, dass keine Möglichkeit bestehe, von der Geltendmachung der Zahlungen Abstand zu nehmen und die Ware nur gegen Bezahlung dieser Positionen herausgegeben werde. Wenn der Importeur unter diesen Umständen erwägt, den Lieferanten gerichtlich anzuhalten, die Ware freizugeben, wird er gewöhnlich entdecken, dass in den Vertragsunterlagen kleingedruckt die Zuständigkeit chinesischer Gerichte vorgesehen ist. Unabhängig davon wäre auch die Zuständigkeit eines deutschen Gerichts wenig hilfreich, da deutsche Urteile in aller Regel in China nicht anerkannt werden. Gerichtlich Druck auf den Lieferanten auszuüben ist also unabhängig von dem unverhältnismäßigen Aufwand also keine realistische Lösung. Aus dem gleichen Grund ist es auch keine Lösung, unter Vorbehalt zu zahlen.

Vorgehen gegen den avisierenden Spediteur

Erwägenswert erscheint hingegen, gegen den in Deutschland ansässigen Spediteur, der die Ankunft der Ware avisiert und tatsächliche Zugriffsmöglichkeiten auf die Ware hat, vorzugehen. Problematisch ist jedoch, dass der Käufer mit diesem Spediteur keinen Vertrag hat, der als Grundlage für ein Herausgabeverlangen dienen könnte. Der dem Käufer die Ankunft der Ware avisierende Spediteur wird nämlich in aller Regel von dem Frachtführer, der wiederum von dem Lieferanten beauftragt wurde, ausgesucht und erhält unmittelbar oder mittelbar von diesem die Informationen und Weisungen, wie mit der Ware im Bestimmungshafen zu verfahren ist. In der Bill of Lading wird der Avis-Spediteur regelmäßig als Meldeadresse im Sinne des § 515 Abs. 1 Nr. 6 HGB und mit Angaben wie „*For release of shipment please contact*“ ausgewiesen.

Auch wenn der Käufer gegen den Avis-Spediteur keinen vertraglichen Anspruch auf Herausgabe der Ware hat und die Verfolgung von Ansprüchen gegen den Lieferanten in China nicht ernstlich in Betracht kommt, muss sich der Käufer gleichwohl nicht resignierend fügen. Das Besondere der C-Klauseln der Inco-

terms ist nämlich, dass der Verkäufer seine kaufvertraglichen Pflichten bereits vollständig erfüllt hat, sobald er den Frachtvertrag an den vereinbarten Bestimmungsort abgeschlossen und die zu liefernde Ware dem Frachtführer zum Transport übergeben hat (siehe Regel A2 zu den C-Klauseln der Incoterms 2020). Mit diesem Moment geht das Risiko für die Ware auf den Käufer über (siehe Regel B3 zu den C-Klauseln der Incoterms 2020). Unerheblich ist, dass der Käufer zu diesem Zeitpunkt die Ware noch nicht tatsächlich an sich nimmt, die Ware sich vielmehr noch in der Obhut des vom Lieferanten beauftragten Frachtführers befindet und die tatsächliche Entgegennahme der Ware durch den Käufer erst am Bestimmungsort des Transports erfolgt. Aus dieser besonderen, nur für die C-Klauseln der Incoterms charakteristischen Situation folgt die Rechtsprechung nämlich, dass mit Übergabe der Ware an den Frachtführer die rechtliche und tatsächliche Verfügungsgewalt über die Ware auf den Käufer übergeht. Damit korrespondiert, dass der Käufer die Ware bereits mit Lieferung des Verkäufers am Abgangsort und nicht erst bei Eintreffen am Bestimmungsort übernimmt („*take delivery*“) unabhängig davon, dass er die Ware erst am Bestimmungsort tatsächlich entgegennimmt („*receive them*“) (siehe Regel B2 zu den C-Klauseln der Incoterms 2020).

Diese mit Übergabe der Ware an den Frachtführer zugunsten des Käufers entstandene Rechtsposition ist im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Zahlungsansprüchen – soweit ersichtlich – von der Rechtsprechung noch nicht ausgeleuchtet worden. In der Praxis haben Ausführungen zu dieser Rechtsposition aber genügt, den aus China angewiesenen Avis-Spediteur, auch den juristisch beratenen Avis-Spediteur zu veranlassen, die Ware ohne weiterem Bestehen auf Zahlungen von „*China Import Service Fee*“ usw. herauszugeben.

Fazit

C-Incoterms rechtfertigen nicht, von dem Käufer Zahlungen zu verlangen, die – wie „*China Import Service Fee*“, „*Destination Exchange Rate Surcharge*“ oder „*Währungsausgleichszuschlag*“ – weder durch das Entladen der Ware noch durch die weitere Ab-

wicklung nach Entladung verursacht sind. Die Rechtsprechung bietet gute Ansätze, um diese Position gegenüber den Avis-Spediteuren durchzusetzen. Der Importeur, der diese Auseinandersetzung und jegliches Risiko in dieser Hinsicht vermeiden möchte, sollte erwägen, entweder seinen Hauspediteur mit der Abholung der Ware in China zu beauftragen und folglich mit dem Lieferanten anstelle einer C- vielmehr eine F-Klausel der Incoterms in dem Kaufvertrag abzusprechen oder mit dem Lieferanten zumindest zu vereinbaren, dass als Meldeadresse bzw. Avis-Spediteur sowie in der Delivery Order (DO) ein von dem Käufer vorgegebenes Unternehmen eingesetzt und in der Bill of Lading eingetragen wird oder ein hinreichend bemessener Teil des Kaufpreises erst nach Inempfangnahme der Ware fällig wird.

Quellen und weiterführende Hinweise:

- OLG Düsseldorf, Urteil vom 25.1.2018 (I-20 U 82/17), RdTW 2018, 141 ff.
- Müller/Steinmetz, Internationale Handelsklauseln, 2020
- Graf von Bernstorff, Incoterms® 2020, 2020
- Piltz, Incoterms® 2020, IWRZ 2020, 157 ff.