

Rechtsfragen zum Gefahrübergang im Auslandsgeschäft

Teil 2 – Wer trägt im Export die Verantwortung für Transportschäden und Warenverlust?



Von Rechtsanwalt Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Ahlers & Vogel Rechtsanwälte PartG mbB, Bremen

Die Thematik der „Gefahrtragung“ und des „Gefahrübergangs“ ist für Vertragsparteien im Außenhandel schwer zu überschauen: So ist der Gefahrübergang häufig in nationalen Gesetzen (so z.B. im BGB) kodifiziert wie auch im UN-Kaufrecht enthalten. Da es möglich ist, durch Absprache von der gesetzlichen Regelung abzuweichen, bietet sich hierfür grundsätzlich die Vertragsgestaltung z.B. mit der Absprache von Lieferbedingungen (z.B. durch Vereinbarung einer Klausel der Incoterms 2020) als interessenswahrende Alternative an. Dieser Beitrag gibt einen

Überblick über den Gefahrübergang in unterschiedlich vereinbarten Konstellationen der Incoterms 2020-Klauseln.

INHALT

- E-Klausel
- F-Klauseln
- C-Klauseln
- D-Klauseln

Allen 11 Klauseln der neuen Incoterms 2020 ist gemeinsam, dass sie im Hinblick auf den Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer einen identischen Wortlaut in ihren jeweiligen Incoterms-Regeln A 3 haben: „Der Verkäufer trägt bis zur Lieferung gemäß A2 alle Risiken des Verlusts oder der Beschädigung der Ware, mit Ausnahme von Verlust oder Beschädigung unter den in B3 beschriebenen Umständen“. Es kommt daher bei Verwendung aller Incoterms Klauseln immer auf die konkrete Verabredung der „Lieferung“ an, sodass alle nachstehenden Ausführungen sich nach der jeweiligen Lieferbestimmung der jeweils behandelten Incoterms-Klausel richten. Vorwegzuschicken ist noch, dass die alleinige Verabredung einer der elf Incoterms Klauseln vielfach nicht genügt, sondern dass es empfehlenswert ist, zur Klarstellung weitere Detailvereinbarungen zu treffen, die beispielsweise die Handlung an sich, den Zeitpunkt oder Zeitraum und/oder schließlich auch sonstige Modalitäten der Lieferungshandlung betreffen. Dies wird im Folgenden bei Behandlung der einzelnen Klauseln näher dargelegt.

E-Klausel

Es gibt nur eine E-Klausel, nämlich „EXW“ (ab Werk). Diese sagt in EXW

A 2 zur Lieferung: „Der Verkäufer hat die Ware zu liefern, indem er sie dem Käufer am genannten Lieferort, an der gegebenenfalls vereinbarten Stelle zur Verfügung stellt, jedoch ohne Verladung auf das abholende Beförderungsmittel“. Der benannte Lieferort muss nicht zwingend außerhalb des Verkäufersgeländes sein, sondern kann auch auf dem Gelände des Verkäufers liegen. Wurde am benannten Lieferort keine bestimmte Stelle für die Lieferung vereinbart und kommen mehrere Stellen in Betracht, kann der Verkäufer die Stelle auswählen, die für diesen Zweck am besten geeignet ist. Der Verkäufer hat die Ware nur zum vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb des vereinbarten Zeitraums zu liefern.

Hierzu sind nun folgende Aussagen zu treffen.

- Verkäufer und ein vom Käufer beauftragter Frachtführer sollten einen Lieferort/eine Lieferstelle für die Ware festlegen.
- Geschieht dies nicht, kann der Verkäufer nach eigenem Ermessen festlegen, welcher Lieferstelle nach seiner Sicht zweckmäßig ist, und dem Käufer die Lieferung dann dort zur Verfügung stellen. In diesem Fall muss der Käufer beim Verkäufer nachfragen, wo sich diese Lieferstelle befindet.
- Der Käufer muss den von ihm beauftragten Frachtführer anweisen, die Ware bei Verkäufer abzuholen, zu verladen und zu sichern.
- Hiervon informiert der Käufer den Verkäufer: Der Käufer teilt ihm den Namen des Frachtführers, das Trans-

portmittel sowie den Abholzeitpunkt/-zeitraum mit. Versäumt der Käufer diese Benachrichtigung (EXW B 10), trägt er die Gefahr (ohne erfolgte Übergabe) bereits ab dem vereinbarten Lieferzeitpunkt.

- Befindet sich die abzuholende Ware in einem Container, ist der „Container“ als Verpackungsart zu verstehen und nicht etwa als Transportmittel.
- Falls der Verkäufer die Verladung der Ware durchführt, weil sich dies als zweckmäßig erweist, macht er dies auf Gefahr und Kosten des Käufers. Soll es aber zu einer festen Verpflichtung des Verkäufers gehören, dass er die Ware auf ein vom Käufer gestelltes Transportmittel verlädt, sollte anstelle von EXW eher FCA vereinbart werden.

F-Klauseln

Zu unterscheiden sind die Klausel FCA (für alle Transportarten) sowie die beiden Schiffstransportklauseln FAS/FOB, die gemeinsam behandelt werden.

FCA

Bei Nutzung der Klausel FCA liefert der Verkäufer die Waren in einer von zwei Verfahrensweisen an den Käufer.

Wenn der benannte Ort auf dem Gelände des Verkäufers liegt, gelten die Waren als geliefert, sobald sie vom Verkäufer auf das vom Käufer organisierte Beförderungsmittel verladen wurden. Zur „Verladung“ können ganz unterschiedliche Aufgaben und Pflichten gehören, je nachdem, um welche konkrete Transportart und um welche näheren Pflichtenbeschreibungen es nach den Bestimmun-

gen des Transportvertrags geht. Da das Beladen damit verbunden ist, dass ein „Verladepapier“ (z.B. Frachtbrief) vom Frachtführer ausgestellt wird, bekommt der Verkäufer mit Hilfe dieses Transportpapiers den Nachweis, dass er die Ware in die Obhut des Frachtführers übergeben hat.

Wenn der benannte Ort hingegen an einem anderen Ort liegt, gelten die Waren als geliefert, wenn sie nach der Verladung auf das Beförderungsfahrzeug des Verkäufers den benannten anderen Ort erreichen und auf diesem Beförderungsmittel des Verkäufers entladebereit sind sowie dem Frachtführer oder einer anderen vom Käufer benannten Person zur Verfügung stehen. Der vom Käufer beauftragte Frachtführer muss dann die an diesen Ort gelieferte Ware vom Transportmittel des Verkäufers ausladen/abladen oder die Ware (wenn sie beispielsweise in einem Container angeliefert wird) übernehmen.

Unabhängig davon, welcher dieser beiden Orte als Lieferort gewählt wird, kennzeichnet dieser Ort die Stelle, an der der Gefahrenübergang auf den Käufer erfolgt, und den Zeitpunkt, ab dem Kosten zu Lasten des Käufers gehen. Daher ist es von großer Bedeutung, dass bei Vereinbarung der FCA-Klausel auch eine Bestimmung eines konkret festgelegten Lieferorts erfolgt.

FAS/FOB

Bei den beiden Schiffstransportklauseln erfolgen Lieferung und Gefahrübergang ähnlich mit dem Unterschied, dass der Verkäufer bei FAS die Ware im Verschiffungshafen längsseits eines vom Käufer benannten Schiffes zu liefern hat, während die Ware bei FOB auf das benannte Schiff verbracht werden muss. Die genaue Vorgehensweise und die Ausführung der Lieferung können davon abhängig sein, welche Regeln und welche Praxis im Verschiffungshafen zu beachten sind. Gegebenenfalls müssen Verkäufer und Käufer daher bei Vereinbarung von FAS oder FOB weitergehende Absprachen treffen.

Bei FAS muss die Ware vom Verkäufer verladebereit (bei Anlieferung im Container: übernahmebereit) zur Verfügung gestellt werden, sodass die Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung der Ware auf den Käufer übergeht, wenn die Ware sich längsseits des Schiffes befindet. Die Vertragsparteien sollten zusätz-

lich gegebenenfalls festlegen, innerhalb welchen Zeitraums die Lieferung stattfinden soll, damit der Käufer innerhalb dieser Frist einen passenden Liefertermin und eine geeignete Lieferstelle (z.B. Kai) aussuchen und dem Verkäufer nennen kann. Unterbleibt diese Voranzeige, kann der Verkäufer nach eigenem Ermessen die für die Lieferung geeignete Stelle sowie den Lieferzeitpunkt im Verschiffungshafen festlegen. Kommt das Schiff nicht rechtzeitig zum Verschiffungshafen oder wird die Ware nicht rechtzeitig übernommen, trägt der Käufer ab vereinbartem Lieferzeitpunkt alle Gefahren und Kosten.

Bei FOB gilt im Wesentlichen dasselbe mit dem Unterschied, dass die Ware auf Gefahr und Kosten des Verkäufers an Bord des vom Käufer benannten Schiffes an der gegebenenfalls vom Käufer benannten Ladestelle verbracht werden muss; konkrete Absprachen sind daher hilfreich, insbesondere auch im Hinblick darauf, welche Handgriffe noch vom Verkäufer zu erledigen sind (Absetzen an Bord, Verstauen, Trimmen, Sichern ...) oder bereits in die Zuständigkeit des Käufers fallen. Üblicherweise ist es Sichtweise der Praxis, dass bei FOB die Verantwortung des Verkäufers endet, sobald die Ware an Bord des Schiffes abgesetzt worden ist. Gegebenenfalls müssen die Parteien also auch unter diesem Aspekt ihre vertragliche Vereinbarung ergänzen.

C-Klauseln

Zu unterscheiden sind die Klauseln CPT und CIP (für alle Transportarten) sowie die beiden Schiffstransportklauseln CFR und CIF, die jeweils gemeinsam behandelt werden.

CPT/CIP

Beide Klauseln ähneln sich fast vollständig bis auf den Unterschied, dass bei Wahl der Klausel „CIP“ der Verkäufer auch die Kosten der (Transport-)Versicherung zu tragen hat. Ansonsten gilt, dass bei Nutzung beider Klauseln die Lieferung der Ware und der Gefahrenübergang vom Verkäufer an den Käufer erfolgen

- durch Übergabe der Ware an den Frachtführer,
- welcher vom Verkäufer beauftragt wurde,
- oder durch Verschaffung der so gelieferten Ware.

- Hierzu kann der Verkäufer die Ware in einer für die verwendete Transportart geeigneten Art und Weise und an einem diesbezüglich geeigneten Ort in den Besitz des Frachtführers übergeben.

Die Verwendung dieser beiden Klauseln setzt also voraus, dass Verkäufer und Käufer einen Lieferort möglichst konkret benennen, damit der Ort der Übergabe der Ware (und damit der Gefahrenübergang) an den Frachtführer feststeht und des Weiteren festgelegt werden kann, von welchem Lieferort aus der Beförderungsvertrag bis zum Bestimmungsort mit dem Frachtführer abgeschlossen werden soll. Die Lieferung am Lieferort erfolgt bereits mit Übergabe der Ware in die Obhut des Frachtführers, wobei auch hier gegebenenfalls eine weitere Absprache zwischen Verkäufer und Käufer festlegen kann, ob – abhängig von Transportart, Transportmittel, Infrastruktur am Lieferort usw. – eventuell noch ein weiteres Tätigwerden des Verkäufers (Beladung, Sichern usw.) zur Lieferverpflichtung des Verkäufers zählen soll, bevor die „Lieferung“ abgeschlossen ist und der Gefahrübergang erfolgen kann.

CFR/CIF

Die beiden Klauseln sind für den Seetransport bestimmt und unterscheiden sich – bei ansonsten gleichem Inhalt – nur in dem Aspekt, dass bei CIF der Verkäufer auch die Kosten für die Versicherung zu tragen hat. Ansonsten gilt, dass bei Nutzung der Klauseln der Verkäufer die Ware an den Käufer an Bord des Schiffes liefert. Dabei geht die Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung der Ware über, sobald sich die Ware an Bord des Schiffes befindet, womit der Verkäufer seine Verpflichtung zur Lieferung der Ware erfüllt hat, unabhängig davon, ob die betreffende Ware in einwandfreiem Zustand, in der angegebenen Qualität oder überhaupt an ihrem Bestimmungsort eintrifft. Bei Wahl der Klausel CFR hat der Verkäufer gegenüber dem Käufer keinerlei Verpflichtung, entsprechenden Versicherungsschutz zu erwerben: Der Käufer wäre daher gut beraten, selbst eine passende Versicherung (all risks) abzuschließen. Auch bei Wahl der Klausel „CIF“ gilt diese letztgenannte Empfehlung, da auch die Klausel CIF Incoterms 2020 nach wie vor davon ausgeht, dass der Verkäufer nur die Verpflichtung hat, eine Versicherung mit Minimaldeckung abzuschließen.

D-Klauseln

DAP/DPU/DDP

Alle drei D-Klauseln (DAP, DPU und DDP) eignen sich für alle Transportarten und unterscheiden sich dann nur geringfügig im Aspekt der Entladung am Bestimmungsort (nur bei DPU; ansonsten – bei DAP und DDP – nur entladebereit) oder der Verpflichtung des Verkäufers, Einfuhrformalitäten zu erledigen (nur DDP). Für den Gefahrübergang gilt:

Bei Nutzung der D-Klauseln erfolgt die Lieferung der Ware und der Gefahrübergang vom Verkäufer der Ware an den Käufer,

- indem die Ware,
- auf dem ankommenden Transportmittel entladebereit (DAP, DDP) oder nachdem sie vom ankommenden Transportmittel entladen wurde (DPU),
- dem Käufer
- am benannten Bestimmungsort oder
- an der vereinbarten Stelle an diesem Ort, sofern eine derartige Stelle vereinbart wurde, zur Verfügung gestellt wird.

Der Verkäufer trägt alle Risiken, die in Zusammenhang mit der Beförderung der Ware zum Bestimmungsort entstehen und die damit zusammenhängen, dass die Ware entladebereit angeboten wird (DAP, DDP) oder am Bestimmungsort noch auf Gefahr und Kosten des Verkäufers entladen wird (DPU). In den drei D-Klauseln sind Lieferung und Ankunft am Bestimmungsort identisch.

Dabei ist DPU die einzige Incoterms-Klausel, die den Verkäufer verpflichtet, die Ware am Bestimmungsort zu entladen. Der Verkäufer sollte daher sicherstellen, dass er in der Lage ist, die Entladung am benannten Ort zu organisieren. Falls die Parteien übereinkommen, dass der Verkäufer die Gefahr und die Kosten der Entladung nicht trägt, sollte anstelle von DPU die Klausel DAP verwendet werden. Soll der Verkäufer dann auch noch die Einfuhrformalitäten im Land des Bestimmungsortes erledigen, ist DDP (anstelle von DPU) geeignet.