

Praxiswissen Auslandsgeschäft:

Internationaler Transport – eine Welt für sich!

Der internationale Transport kommt einer Schlangengrube gleich. Ob bei der Frage der rechtssicheren Gestaltung, der Haftung im Schadensfall oder der Geeignetheit einer Incotermklausel im Einzelfall, um nur einige zentrale Themen zu nennen. Aber es lässt sich alles in den Griff bekommen. Gewusst wie!

Die Noh & Hau GmbH hat ein Medizinprodukt mit hochempfindlicher Technik zum Preis von 850.000,- Euro FOB New York Incoterms 2020 an einen US-amerikanischen Käufer verkauft. Die Ware wird zunächst mit dem Lkw nach Hamburg transportiert, von dort per Schiff nach Rotterdam und nach einer Umladung schließlich mit dem Containerschiff „Never Taken“ der Reederei Hav & Arie BV zu dem Bestimmungshafen New York weiterbefördert. Bei Ankunft der Ware dort ist sie so stark beschädigt, dass ein Totalschaden vorliegt.

Offen bleibt, auf welchem Teilstück des Transports und wie der Schaden eingetreten ist. Der Spediteur weist ebenso wie die beteiligten Frachtführer jegliche Ansprüche zurück. Es spricht Einiges für eine Haftung des Frachtführers des Straßengütertransports. Der Exporteur erfährt, dass die Haftung auf einen tagesaktuellen Betrag von etwa 10,- Euro „pro Kilogramm“ des Rohgewichts des etwa 350 kg schweren Produkts beschränkt sei. Er hat doch nicht etwa etwas falsch gemacht?

Tücken stecken im Detail, ...

Frachtführer, Spediteure und Logistikunternehmen organisieren den physischen Warenfluss vom Ursprung zum Zielort bzw. führen ihn durch. Zwangsläufig werden beim internationalen Transport mehrere Beteiligte nacheinander tätig. Nach den jeweils von ihnen zu erbringenden Leistungen richtet sich, welcher Art von Vertrag mit ihnen abzuschließen ist. In erster Linie handelt es sich um Frachtverträge, Speditionsverträge und Lagerverträge. Erst nach Klärung der konkreten Vertragsart stehen die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Beteiligten fest.

Denn bei internationalen Transporten gelten für jede Art von Transportmittel unterschiedliche internationale Übereinkommen. Das Problem: Sie sind grundsätzlich zwingend anwendbar, sodass keine von deren Regelungen abweichenden Vereinbarun-

gen getroffen werden können. Besonders stark wirkt sich dies bei der Haftung des Frachtführers aus. Meistens leider zu spät, nämlich erst, wenn bemerkt wird, dass die einschlägigen Haftungsbeschränkungen in den Übereinkommen gravierend sind.

Im Hinblick auf die Haftungsfragen ist es zunächst sinnvoll, genaue Angaben zu dem Transportgut zu machen. Daraus können unterschiedliche Sorgfaltspflichten folgen.

Unsere neue Serie (Teil 3)

Für den Umfang der haftungsrechtlich relevanten Sicherheitsvorkehrungen kommt es wesentlich darauf an, ob es sich bei dem Transportgut um ein wertvolles oder diebstahlsgefährdetes Gut handelt. Weiterhin sollten die zu erbringenden Leistungen detailliert festgelegt werden, wie etwa hinsichtlich Transportsicherungsmaßnahmen. Auch die genaue Bezeichnung des Übernahmeorts und des Bestimmungsorts des Transportguts ist von großer Bedeutung, da diese den Obhutszeitraum eingrenzen, der die räumlich/zeitliche Begrenzung einer Haftung des Frachtführers bildet.

Steht eine Haftung des Frachtführers fest, ist aber noch nicht sicher, ob diese sich auch durchsetzen lässt. So gelten etwa für die Verjährung von haftungsrechtlichen Ansprüchen beim internationalen Transport Regeln, die von den denen des deutschen Rechts abweichen. Die Verjährungsfristen sind daher unbedingt zu beachten.

... Probleme sind aber vermeidbar

Da in der Lieferkette regelmäßig mehrere Frachtführer hintereinander eingeschaltet werden, lassen sich Haftungsansprüche nur schwer durchsetzen. Dieses Risiko der Exporteure lässt sich aber mit Transportversicherungen auffangen. Geeignete „All Risks“-Versicherungen,

die alle Gefahren und Risiken für die gesamte Transportstrecke von Haus zu Haus abdecken, sollten stets in Betracht gezogen werden. Nicht nur, wenn eine der Incotermklauseln CIF oder CIP vereinbart wird, bei denen eine Versicherung vorgesehen ist, zumal der – unterschiedlich ausgestaltete – Deckungsumfang, der danach gefordert wird, nur einen begrenzten Versicherungsschutz bietet.

Nicht so einfach, wie es scheint

Bei der Auswahl der geeignetsten Incotermklausel sollte auch der faktische Ablauf eines Transports berücksichtigt werden, um Risiken analysieren zu können. Dies gilt insbesondere für den modernen Containertransport. Die Schiffsklauseln enthalten zahlreiche Fallstricke und nicht selten passt die vereinbarte Incotermklausel nicht.

Wenn beispielsweise FOB vereinbart worden ist, ist zu bedenken, dass der am Container-Terminal abgelieferte Container in einem modernen Containerhafen nicht sofort an Bord eines Schiffes gelangt, sondern zunächst für unbestimmte Zeit zwischengelagert werden kann. Da der Gefahrübergang aber erst mit der Verladung an Bord des Schiffes geschieht, kann bis dahin noch viel passieren.

Autor

Klaus Vorpeil ist Rechtsanwalt bei Neussel KPA Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB Kaiserstraße 24a 55116 Mainz Tel.: 06131 62 60 80 Vorpeil@neusselkpa.de www.neusselkpa.de

