Incoterms® 2020: An-Bord-Konnossemente

In den Incoterms® 2020 wird nun erstmals bei FCA geregelt, dass der Käufer bei entsprechender Vereinbarung seinen Frachtführer anweisen muss, dem Verkäufer auf seine Kosten und Gefahr ein Transportdokument auszustellen, aus dem hervorgeht, dass die Ware an Bord eines Schiffs verladen wurde. Damit wird das bis dahin bestehende Problem gelöst, dass Ware beim multimodalen Transport von einem Ort ohne Hafen abgeholt wird, der Verkäufer für die Inanspruchnahme eines zu seinen Gunsten eröffneten Akkreditivs aber ein An-Bord-Konnossement ab diesem Ort vorlegen muss.

Eine bedeutende Neuerung der Incoterms® 2020 besteht in den neu in FCA aufgenommenen Bestimmungen über An-Bord-Konnossemente. Wenn FCA vereinbart wird, legen die Banken im Falle der Eröffnung eines Akkreditivs zugunsten des Verkäufers oftmals Wert darauf, dass ein Konnossement mit einem An-Bord-Vermerk ab dem Ort der Abholung der Ware vorgelegt wird, obwohl der Ort der Abholung keinen Hafen hat und die Ware erst nach einem Vortransport an Bord eines Schiffs gelangt. Es kann nicht ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass der Verkäufer in solchen Fällen ein An-Bord-Konnossement von dem Frachtführer erhält. Wenn ein solches Dokument aber als Akkreditivdokument vereinbart wird, könnte der Verkäufer das Akkreditiv nicht in Anspruch nehmen. Die Neuregelung bei FCA schafft Abhilfe.

Rechtsnatur von Konnossementen

Ein Konnossement (Bill of Lading) ist ein im Seefrachtgeschäft gebräuchliches Dokument, das dem Ablader auf Verlangen von dem Verfrachter ausgestellt wird und in dem er den Empfang der Ware bescheinigt. Während in einem Übernahme-Konnossement lediglich die Übernahme der Ware zur Beförderung ohne deren Abladung an Bord eines Schiffs bestätigt wird, wird das An-Bord-Konnossement grundsätzlich erst nach der Abladung der Ware an Bord eines Schiffs ausgestellt. Bei dem Konnossement handelt es sich nicht wie bei einem Frachtbrief um ein Begleitpapier der Ware, sondern um ein Empfangspapier und gleichzeitig Traditionspapier. Es repräsentiert die darin aufgeführte Ware. Die Übergabe des Konnossements bei einem Warentransport steht daher einer Übergabe der Ware gleich. Auf den Besitz der Ware kommt es daher insoweit nicht an. Das Konnossement besteht üblicherweise aus einem Dokumentensatz von Originalen. Bei der Ankunft des Schiffs in dem Bestimmungshafen können die Waren an den legitimierten Inhaber eines Originals des Konnossements ausgeliefert werden.

FCA-Verkäufe und Konnossemente

Bei FCA handelt es sich um eine Incotermklausel, die bei allen Transportarten eingesetzt werden kann. Beim multimodalen Transport kann es vorkommen, dass Ware z.B. von einer LKW-Spedition des Käufers an einem Ort ohne Hafen abgeholt werden soll; von dem Frachtführer wird in einem solchen Fall nicht erwartet, dass er ab diesem Ort ein Konnossement mit An-

Neue Serie:
Incoterms® in der Praxis

Bord-Vermerk ausstellt, zumal dieser Ort nicht von einem Schiff angefahren werden kann, um Ware an Bord zu nehmen. Bei FCA-Verkäufen von einem Ort ohne einen Hafen kann es jedoch vorkommen, dass der Verkäufer ein Konnossement mit An-Bord-Vermerk benötigt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn zu seinen Gunsten ein Akkreditiv öffnet worden ist, für dessen Inanspruchnahme ein An-Bord-Konnossement verlangt wird. In diesem Fall muss unbedingt angegeben werden, dass die Ware von dem Ort ohne Hafen an Bord verladen worden ist, obwohl sie an diesem Ort nur zum Transport in Empfang genommen worden ist. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der FCA-Verkäufer nicht ohne Weiteres ein Transportdokument von dem Frachtführer erhält, da nicht er, sondern der Käufer bei den F-Klauseln grundsätzlich den Beförderungsvertrag abschließt.
FCA enthält in der Neufassung der Incoterms® 2020 jetzt eine Option, nach der eine Weisung zur Erstellung eines Konnossements mit An-Bord-Vermerk erteilt werden kann. Der Käufer und der Verkäufer können nun in dem Kaufvertrag vereinbaren, dass der Käufer den Frachtführer beauftragt, bei der geschilderten Ausgangssituation ein An-Bord-Konnossement auszustellen. Bei der Vereinbarung eines Übernahmekonnossements entfällt diese Option. Es steht dem Frachtführer bei der oben beschriebenen Fallkonstellation natürlich frei, der Weisung des Käufers nachzukommen, da er erst dann verpflichtet und berechtigt ist, ein derartiges Konnossement auszustellen, sobald die Ware in dem Ort ohne Hafen verladen wurde. Wenn der Frachtführer jedoch zur Ausstellung des An-Bord-Konnossements für den Verkäufer bereit ist, muss der Verkäufer das Dokument später an den Käufer übermitteln, da dieser es zum Erhalt der Ware von dem Frachtführer benötigt. Die Termine für die Lieferung im Inland und die Verladung an Bord sind zwangsläufig unterschiedlich, wodurch sich für einen Verkäufer, der an die Bedingungen eines Akkreditivs gebunden ist, unter Umständen Schwierigkeiten ergeben können. Daher ist eine rechtzeitige Abstimmung mit der Bank erforderlich.

Autor

Klaus Vorpeil ist Rechtsanwalt bei NEUSSELMARTIN Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB
Taunusstr. 72,
(Rheinkai 500)
55120 Mainz
Tel. 06131/6247170
k.vorpeil@neusselmartin.de
www.neusselmartin.de