

Serie Praxiswissen Auslandsgeschäft

Die FOB-Falle beim Containertransport – ein Klassiker!

Eine Incoterms-Klausel, die häufig im internationalen Handel vereinbart wird, kann doch nicht schlecht sein, oder? Bei der Verwendung der Incoterms-Klausel FOB kann es jedoch unter bestimmten Umständen beim Containertransport ein böses Erwachen geben.

Die Zero Virus GmbH schloss als Exporteurin mit der Wuhan C. Ovid LLC einen Kaufvertrag über medizintechnische Produkte. Der Transport der Ware sollte zunächst per Schiff von Hamburg Hafen aus in einem Sammelcontainer (LCL) Richtung China erfolgen. Die AGB der Exporteurin sehen für alle Kaufverträge standardmäßig die Lieferbedingung FOB vor. Mehrere hochempfindliche Medizingeräte kamen beschädigt bei der Käuferin an. Es stellte sich heraus, dass die Ursache hierfür vor der Verbringung der Ware an Bord des Schiffs im Hafenterminal durch eine unsachgemäße Verladung gesetzt worden war. Ist das nun gut oder schlecht für die Exporteurin?

Zeitpunkt des Gefahrübergangs

Wer im Verhältnis der Parteien eines Kaufvertrags das Risiko der Beschädigung oder des Untergangs der Ware zu vertreten hat, bestimmt sich danach, zu welchem Zeitpunkt der Gefahrübergang stattfindet. Lieferung und Gefahrübergang finden bei der Incoterms-Klausel FOB statt, wenn die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffs an der ggf. vom Käufer bestimmten Ladestelle im benannten Verschiffungshafen verbracht wird. Hierbei sind einerseits eventuell vorhandene Hafenusancen zu beachten und andererseits die Art der Ladung und des Schiffs. Mangels entsprechender Hafenusancen gilt die Ware als an Bord des Schiffs

geliefert, wenn sie sich an Deck des Schiffs oder in dessen Laderaum befindet. Der Verkäufer trägt das Risiko von Beschädigungen der Ware, die während des Beladevorgangs entstehen. In dem vorliegenden Fall trägt daher die Exporteurin im Verhältnis zu der Käuferin das Risiko der Beschädigung der Ware im Hafenterminal. Die Exporteurin kann nur versuchen, sich bei der Betreiber-gesellschaft des Terminals schadlos zu halten.

Wir setzen unsere Serie mit neuen Folgen fort!

Besonderheiten beim Containertransport

Aus Schaden wird man klug. Ist es wirklich ratsam, sich beim Containertransport auf die Incoterms-Klausel FOB zu einigen? In der Regel nicht! Denn sie ist für Seefracht konzipiert, die nicht in Containern transportiert werden, d. h. für Stückgut und Massegüter, die auf herkömmliche Weise auf Frachtschiffe verladen werden.

Beim Transport von Waren in Containern ist es für den Verkäufer in den meisten Fällen vorzugswürdig, FCA statt FOB zu vereinbaren. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist, dass der Verkäufer meistens selbst nicht die Möglichkeit hat, den Container mit Hilfe eines Krans am Hafen auf das Schiff zu verladen, und beim Transport von einem Hafenterminal aus grundsätzlich nie. Die Beschädigung der Ware beim Beladevorgang liegt dann zwar in der Risikosphäre des Verkäufers, tatsächlich hat er im Außenverhältnis gegenüber dem Käufer aber das Risiko der ordnungsgemäßen Beladung durch Dritte zu übernehmen.

Weitere Risiken ergeben sich für den Exporteur daraus, dass der Container beim Transport in einem Sammelcontainer (LCL) mit anderem Stückgut beladen

und daher durch weitere Ladevorgänge dem zusätzlichen Risiko einer Beschädigung ausgesetzt wird. Die sich daraus möglicherweise ergebenden Haftungs- und Beweislastfragen können schnell zu Streitigkeiten führen. Außerdem findet durch eventuell stattfindende Umladungen der Ware sowie Stapelungen oder Bewegungen des Containers im Hafen eine Risikoerhöhung statt. Aufgrund des gegebenenfalls eintretenden längeren Zeitablaufs bis zur vollständigen Beladung des Containers steigt auch das Risiko eines möglichen Diebstahls und somit des Untergangs der Ware. Dieses Risiko hat der Verkäufer ebenfalls bis zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs zu tragen.

Übrigens: Wenn der Käufer kein Schiff zum vereinbarten Zeitpunkt zum vereinbarten Hafen ordert, kann der Exporteur seine Transportverpflichtungen nicht erfüllen und der Gefahrübergang kann nicht herbeigeführt werden. Aufgrund der dadurch notwendig werden Lagerung entstehen Extrakosten, über die häufig gestritten wird. Diese Probleme bestehen bei der Incoterms-Klausel FCA für den Exporteur nicht, denn er hat es dabei selbst in der Hand, den Liefervorgang zu gestalten, während er bei der Abnahme des Containers am Terminal die Sachherrschaft über diesen und die sich darin befindende Ware verliert.

Nutzen Sie die App „VR International“:

Zu vielen Fachbegriffen – zum Beispiel Akkreditiv, Inkasso, Garantien und Währungsabsicherung – gibt es informative Erklärvideos.



Autor

Klaus Vorpeil ist Rechtsanwalt bei Neussel KPA Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB Kaufmannshof 1 55120 Mainz Tel.: 06131 62 60 80 Vorpeil@neusselkpa.de www.neusselkpa.de

