

## Serie Praxiswissen Auslandsgeschäft

# FOB beim Containerseetransport – passt das?

Der Seetransport von Containern hat so seine Tücken. Angefangen vom Gefahrübergang bis hin zu den Kosten verschiedenster Art aufgrund einer verzögerten Abwicklung im Bestimmungshafen. Aber gerade dafür gibt es ja spezielle Seetransportklauseln in den Incoterms 2020, oder? Sind sie aber wirklich für die Probleme beim Containerseetransport geeignet?

Die Knolle & Raus GmbH hat mit der kolumbianischen Agricultura Ltda. einen Exportvertrag über mehrere Kartoffelernter geschlossen. Als Lieferbedingung wurde FOB vereinbart. Während die Verladung des Containers mit der Ware auf die Santa Maria im Verschiffungshafen noch im Gange war, kam es zu einem technischen Zwischenfall, was die Ursache für die Beschädigung eines der Kartoffelernter war, wie ein Sachverständiger später feststellte.

Im Bestimmungshafen kam es dann zu Verzögerungen, da die Importeurin die Unterlagen zur Verzollung zunächst nicht vorlegte und somit mangels Verzollung erst einmal keine Freistellung des Containers erfolgte. Dadurch fielen aufgrund einer verlängerten Nutzungsdauer für den Container zusätzliche Kosten und Lagergelder für nicht eingeplante Standzeiten an. Was bedeutet das für die Exporteurin?

### Gefahrübergang beim Containerseetransport

Nach A3 FOB Incoterms 2020 findet der Gefahrübergang statt, indem der Verkäufer die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffs an der gegebenenfalls vom Käufer bestimmten Ladestelle im benannten Verschiffungshafen verbringt. Damit ist die Lieferung nach A2 FOB Incoterms 2020 erfolgt. Die Gefahr der Beschädigung trägt ab diesem Zeitpunkt der Käufer, bis dahin der Verkäufer.

Nutzen Sie die App „VR International“:

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



Im Ausgangsfall also Pech für die Exporteurin. Selbst in Schuld? Im Prinzip ja. Denn es dürfte sich herumgesprochen haben, dass beim Containerseetransport statt FOB vorzugsweise FCA vereinbart werden sollte. Da kann auch der Anwalt die Kartoffeln nicht mehr aus dem Feuer holen. Übrigens, auch die ICC empfiehlt beim Containerseetransport FCA statt FOB oder FAS.

Wir setzen unsere Serie mit neuen Folgen fort!

Das hat seinen guten Grund und ist in der logistischen Abwicklung eines Containerseetransports begründet. Bei Containern, die mit einem Containerschiff transportiert werden sollen, ist es aus abwicklungstechnischen Gründen erforderlich, dass diese zum Weitertransport in die Obhut des betreffenden Containerterminals gegeben werden. Das Handling wird dort durch das Terminalpersonal durchgeführt.

Damit verliert der Verkäufer die Kontrolle über die Ware, trägt aber gleichzeitig die Verantwortung für Schäden bis zur deren Verbringung an Bord. Auch bei der Bereitstellung von Waren für einen Weitertransport in einem LCL Container (Less than Container Load) hat er die damit zusammenhängenden logistischen Abläufe nicht selbst in der Hand. FOB ist daher ebenso wie FAS für den Containerseetransport nicht empfehlenswert, es sei denn, der Container wird direkt auf ein konventionelles Frachtschiff geladen.

### Zusätzlich anfallende Kosten

Die Kostenverteilung nach A9/B9 FOB Incoterms 2020 sieht vor, dass der Verkäufer bis zur Lieferung grundsätzlich alle die Ware betreffenden Kosten zu tragen hat, danach der Käufer. Für Schäden, die durch eine Verzögerung

der Abwicklung im Bestimmungshafen herbeigeführt werden, braucht der Verkäufer somit nicht aufzukommen, außer ihn würde nach allgemeinen Rechtsvorschriften eine Haftung treffen. Im Ausgangsfall hat die Exporteurin – eine ordnungsgemäße und rechtzeitige Erfüllung ihrer Benachrichtigungspflichten gegenüber der Importeurin nach A10 FOB Incoterms 2020 unterstellt – die Verzögerung nicht zu vertreten, sodass ihre Haftung ausscheidet. Zusätzliche Kosten nach dem Gefahrübergang gehen in der Regel zu Lasten der Importeurin.

Es ist im Einzelfall zu analysieren, wer die Kosten für Demurrage (Verzögerung bei Be- oder Entladung) oder Detention (Verzögerung der Rückgabe des Containers) aufzukommen hat. Dabei ist zu differenzieren, ob die Verzögerung im Verschiffungshafen oder im Bestimmungshafen eingetreten ist und welches nationale Recht anzuwenden ist oder UN-Kaufrecht.

Dies bestimmt sich nach den Regeln des Internationalen Privatrechts. Die Rechtsgrundlage hierfür findet sich nicht in den Incoterms, sodass die Seetransportklauseln der Incoterms nicht als Allheilmittel angesehen werden können. Sie sind vielmehr durch das anwendbare Recht zu ergänzen. Für die Einzelfallprüfung bedarf es besonderer Rechtskenntnisse.

### 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

