



Incoterms 2010: Praxisfragen

Teil 8 – Aktuelle Praxisfragen zur Anwendung der Klausel FAS Incoterms®2010



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

Bei der Anwendung standardisierter Lieferbedingungen stellen sich in der Praxis immer wiederkehrende Fragen. Dies gilt in besonderem Maße für die Incoterms- Klauseln, die einen Schiffstransport zugrunde legen. Wenn der Verkäufer verpflichtet ist, die Ware bis zum im Verschiffungshafen liegenden Schiff zu transportieren, sollen Kosten- und Gefahrübergang erst in dem Moment auf den Käufer übergehen, in dem die Ware „längsseits Schiff“ im Verschiffungshafen angeliefert ist. Dieser Beitrag befasst sich mit Praxisfragen, die mit der Klausel „FAS Frei Längsseite Schiff (Verschiffungshafen), Incoterms®2010 zusammenhängen.

INHALT

- Die Anwendung der Klausel FAS Incoterms®2010
 - Grundaussage von „Längsseits Schiff“
 - Zusatzkosten bei neuem Lieferort
- Weitere Fragen zur Kostentragung

Die Anwendung der Klausel FAS Incoterms®2010

Bei der Klausel FAS Incoterms®2010 (nachfolgend nur abgekürzt verwendet: „FAS“) muss der Verkäufer die Ware im Verschiffungshafen längsseits an einem Transportschiff anliefern, was

- von der Uferseite her gesehen ein Abliefern am Kai sein kann, an dem das Schiff liegt
- und von der Wasserseite her gesehen beispielsweise durch ein Feederschiff oder ein sonstiges Zubringerschiff geschehen kann, das sich wasserseitig längsseits des Transportschiffes befindet.

Diese Klausel eignet sich für Geschäfte, in denen der Verkäufer die Ware dem Käufer auf eigene Gefahr und Kosten *längsseits eines Schiffes in einem benannten Verschiffungshafen zur Verfügung* stellt und Ausfuhrformalitäten zu erledigen und Ausfuhrabgaben zu zahlen hat, sofern diese entstehen.

Der Gefahrübergang findet in dem Moment statt, in dem

- entweder die Lieferung „längsseits des Schiffes“ im Verschiffungshafen erfolgt
- oder die derart gelieferte Ware für die Beschaffung besorgt wurde. Dies bezieht sich auf mehrere hin-

tereinander geschaltete Verkäufe in einer Verkaufskette („string sales“).

Erfolgt eine Lieferung in einem Container, passt die Klausel FAS normalerweise nicht: Stattdessen sollte auf die Klausel FCA zurückgegriffen werden.

- Im Schiffsverkehr werden häufig auch Container transportiert, so dass die Überlegung aufkommt, ob sich die speziell für den Schiffstransport einsetzbaren Incoterms®2010 überhaupt eignen, zumal der Schiffstransport inzwischen in großen Teilen mit Hilfe von Containern durchgeführt wird. In der Praxis ist beispielsweise die Klausel FCA besser geeignet FAS. Grund dafür, dass FAS sich im Containerverkehr weniger oder gar nicht eignet, ist, dass (mit Ausnahme einer Containerverladung auf ein *konventionelles* Frachtschiff) die Verpflichtung des Verkäufers nicht erfüllbar ist, „die Ware längsseits des vom Käufer benannten Seeschiffs zu liefern“. Der Hauptgrund dafür ist, dass die Lieferung „im Verschiffungshafen“ erfolgt, Container aber tatsächlich schon vorher an einem Terminal abgeladen und in fremde Obhut übergeben werden.

- Bei FCL-Containern („full container load“) nehmen die Betriebe diese *fertig gepackten Container* an (zum Beispiel Übernahme vom anliefernden LKW, Weitertransport zu einem Stellplatz und kurzfristige Lagerung dort, bis der Container mittels Ladekrans am Terminal auf das Seeschiff/Containerschiff verladen wird),

- während sie bei kleineren Stückguttransporten, wenn ein Container nur teilbeladen ist und durch weitere Waren aufgefüllt wird (LCL-Gut, „less than a container load“) sie das Stückgut in Container stauen, die Container dann auf dem Terminalgelände zwischenlagern, sie zum Stellplatz verbringen und schließlich die gefüllten Container an Bord des Seeschiffs verladen.

Beispiel: Wechsel des Abladekais

V und K verabreden eine Warenlieferung „FAS Holzhafen, Exotenkai, Incoterms®2010“. Als V die Ware im LKW anliefern stellt er fest, dass das für die Verschiffung vorgesehene Schiff in einem ganz anderen Hafengebiet angelegt hat. An dieser Stelle ist eine Lieferung „längsseits Schiff“ nur unter hohem zusätzlichem Kostenaufwand möglich. Darf V die Lieferung am vereinbarten Kai einfach abladen? Wer trägt die Zusatzkosten, wenn V bis zur neuen Schiffsposition liefern muss?

Grundaussage von „Längsseits Schiff“

Grundsätzlich versteht sich „FAS“ so, dass der Verkäufer in der Weise liefert, dass er die Ware längsseits des vom Käufer benannten Schiffes (zum Beispiel an einer Kaianlage oder auf einem Binnenschiff) im benannten Verschiffungshafen bringt (vgl. Wortlaut des „Anwendungshinweises“ zu FAS). Dabei erfolgt die Ablieferung in der Weise, wie es in diesem Verschiffungshafen üblich ist – es kommt also auf die Übung bzw. die Gepflogenheiten in diesem Verschiffungshafen an (vgl. die Interpretationshilfe des neuen ICC Guide on Transport and the Incoterms®2010, unter „FAS“, Q 1).

Eine möglichst genaue Verladestelle haben die Parteien mit Festlegung des Hafens und der Kaianlage auch getroffen. Damit scheidet auch eine *freie Auswahl* der bestgeeigneten Verladestelle aus, die dem Verkäufer nach FAS A 4 Absatz 2 zustünde, sofern keine präzise Vereinbarung der Stelle getroffen worden wäre. V darf also die Ware nicht einfach am Exotenkai abladen.

Fraglich ist, wie bei einer anderen Schiffsposition mit den entstehenden Zusatzkosten zu verfahren ist.

Zusatzkosten bei neuem Lieferort

Die neue Schiffsposition entspricht nicht dem zwischen V und K vereinbarten Platz, an dem V längsseits liefern sollte. In diesem Fall liegt es in der Risikosphäre des K, dass V seine zum richtigen Zeitpunkt und an der richtigen Stelle angebotene Leistung nicht am vereinbarten Kai erbringen kann.

Soweit durch die veränderte Schiffsposition deutlich höhere Kosten zur längsseitigen Lieferung entstehen, liegen diese in der Risikosphäre des Käufers.

In dem Beispielsfall muss K daher die Zusatzkosten übernehmen.

Weitere Fragen zur Kostentragung

Der neue „ICC Guide on Transport and the Incoterms®2010“, Publikation Nr. 775 der ICC aus dem Jahr 2016 behandelt unter „FAS“ (Fragen 2 bis 6) besondere *mit den Transportkosten zusammen hängende Themen*. So ist es im Normalfall so, dass der Käufer auf der Basis von FAS den Transportvertrag abschließt und daher auch alle mit dem Transport zusammen hängenden Kosten (und Zusatzkosten) zu tragen hat.

Wenn der Transportvertrag jedoch ausnahmsweise (und auf Wunsch des Käufers) vom Verkäufer abgeschlossen wird, kann der Verkäufer den Transporteur entweder darum bitten, die Transportkosten direkt beim Käufer einzufordern (was in der Praxis wohl eher schwierig umzusetzen sein wird). Stattdessen kann auch der Verkäufer als direkter Vertragspartner des Transporteurs zunächst die Transportkosten selber tragen und diese dann vom Käufer ersetzt verlangen (ICC Guide, FAS Q 3).

Es ist bei FAS sehr wahrscheinlich, dass Zusatzkosten, die über den reinen Transport bis zum Verschiffungshafen hinausgehen, hinzukommen, da die Ware vom Verkäufer ja nur bis an das Schiff heran („längsseits“) geliefert werden muss. Die Klausel FAS spricht in der Auslegungsregel A 4 auch von „Transportkosten und Zusatzkosten“. Wenn also der Käufer den Transportauftrag erteilt und der Kosten- und Gefahrübergang „ab Längsseite“ auf ihn stattfinden, wird er im Regelfall den Transportauftrag dahin gehend erweitern, dass er dem Transporteur den Auftrag gibt, auch noch die Verladung der Ware an Bord (auf Rechnung und Risiko des Käufers) zu organisieren (dazu mwN ICC Guide, FAS Q 4).

FAS Frei Längsseite Schiff (Verschiffungshafen)

Der Verkäufer prüft, ob

er bereit ist, die Ware längsseits eines Schiffes in einem Verschiffungshafen zu liefern,

oder stattdessen eine im Container verladene Ware an den Frachtführer im Terminal zu übergeben,

die Beförderungskosten der Ware bis zur Anlieferung längsseits eines Schiffes,

und die Gefahr bis zu diesem Moment zu tragen.

Der Verkäufer muss die Ware zur Ausfuhr freimachen

und dem Käufer gegenüber einen Liefernachweis erbringen.

Besonderheiten:

Falls der Verkäufer nicht längsseits eines Schiffes liefert: nicht FAS wählen, sondern stattdessen FCA.

Falls der Verkäufer nicht längsseits eines Schiffes liefert, sondern an Bord des Schiffes: nicht FAS vereinbaren, sondern FOB.

Falls die Lieferung im multimodalen Transport erfolgt, nicht FAS vereinbaren, sondern stattdessen FCA.

Der Käufer prüft, ob

er bereit ist, alle Kosten ab Längsseitslieferung

und die Gefahr ab diesem Moment zu tragen,

sich um den Beförderungsvertrag zu kümmern

und die Einfuhrformalitäten zu erledigen

und ob er ggf. in der Lage ist, für die Zollwertanmeldung die anfallenden Lieferungskosten für den Haupttransport auf die außer- und innergemeinschaftlichen Streckenanteile aufzuteilen.

Besonderheiten:

Falls es um eine Containerverladung auf ein Containerschiff geht, kann FAS ungeeignet sein, da Container vor Verladung in einem Containerterminal (vom Zug oder LKW) abgeladen werden: Dann nicht FAS wählen, sondern stattdessen FCA.