

# ☰ Veränderungen in der Lieferbedingung – „FCA Frei Frachtführer Incoterms®2020“

## Teil 1 – Textanpassungen und Neuerungen in den Incoterms®2020



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

Zum 1.1.2020 sind die neuen Incoterms®2020 in Kraft getreten. Inzwischen hat sich die Handelspraxis weitgehend auf die veränderten Textfassungen eingestellt; gravierende Umstellungsprobleme sind bisher nicht bekannt geworden. Vielfach wird sogar vermutet, es habe „... sich ja kaum etwas geändert ...“. Tatsächlich jedoch wurden fast alle Regeln der 11 Incoterms Klausel redaktionell neu bearbeitet, in ihrer Anordnung umgestellt und teilweise auch inhaltlich markant verändert. Dies betrifft unter anderem die Klausel „FCA Frei Frachtführer

Incoterms®2020“, die Gegenstand dieses Beitrags ist und nachstehend kurz mit „FCA“ abgekürzt wird. In loser Folge werden in künftigen Beiträgen noch weitere Klauseln Incoterms®2020 behandelt.

### INHALT

- Vorbemerkungen
- Richtige Anwendung
- Frachtvertrag/Frachtführer/Spediteur
- FCA-Verkäufe und Konnossemente mit An-Bord-Vermerk
- Verladung oder Bereitstellung?
- Gefahrenübergang
- Transport

### Vorbemerkung

Die Incoterms Regeln legen bei der Klausel FCA einige Grundsätze für ihre Anwendung in dem einleitenden Text „erläuternde Kommentare für Nutzer“ fest.

Danach kann die Klausel

- für jede Transportform gewählt werden
- und eignet sich daher auch für den Einsatz verschiedener Transportmittel innerhalb eines Warentransports (multimodaler Transport).

„Frei Frachtführer“ („free carrier“) bedeutet in dieser aktuellen Fassung der Incoterms 2020, dass der Verkäufer die Waren in einer von zwei Verfahrensweisen an den Käufer liefert:

- Wenn der benannte Ort auf dem Gelände des Verkäufers liegt, gelten die Waren als geliefert, sobald sie auf das vom Käufer organisierte Beförderungsmittel verladen wurden.

- Wenn der benannte Ort hingegen an einem anderen Ort liegt, gelten die Waren als geliefert,
  - wenn sie nach der Verladung auf das Beförderungsfahrzeug des Verkäufers
  - den benannten anderen Ort erreichen und
  - auf diesem Beförderungsmittel des Verkäufers entladebereit sind sowie
  - dem Frachtführer oder einer anderen vom Käufer benannten Person zur Verfügung stehen.

Frachtführer im Sinne dieser Klausel ist, wer sich durch einen Beförderungsvertrag verpflichtet, die Beförderung auf der Schiene, Straße, in der Luft, zur See oder auf einem Binnenschiff, eventuell sogar in einer Kombination mehrerer Transportarten (multimodal) durchzuführen oder durchführen zu lassen.

Schließlich verlangt die Klausel FCA vom Verkäufer, dass er die Ware für den Export vorbereitet, soweit dies möglich ist; er hat aber keinerlei Verpflichtung hinsichtlich des Imports oder der Importformalitäten bzw. Zollvorschriften.

### Richtige Anwendung

Die Klausel FCA entspricht im Wesentlichen der Klausel FOB, die für den Seetransport von Stück- und Massengütern mit konventionellen Schiffen, also nicht in Kombination mit anderen Transportarten, wie zum Beispiel im Containertransport, einschlägig bleibt.

Im Gegensatz zu FOB (Lieferung an Bord eines vom Seefrachtführer einge-

setzten Schiffes) tritt bei FCA die Lieferung der Ware an den Frachtführer irgendeiner beliebigen Transportart an dem von den Parteien beliebig gewählten Ort. Werden Container erst auf der Straße und dann auf See befördert, erfolgt die Lieferung bereits an der Übergabestelle an Land.

Hinsichtlich des Transports hat der Käufer die Verantwortung auf seiner Seite: Er hat die Transportdisposition, muss den Frachtführer beauftragen und muss, sollte er den Frachtauftrag durch den Verkäufer vornehmen lassen, die entstehenden Kosten tragen. In beiden Fällen gehen mit der Übergabe an den Frachtführer Gefahr und Kosten auf den Käufer über.

### Lieferort

Um Missverständnisse zu vermeiden, empfiehlt es sich bei Verwendung der Klausel FCA, neben der Benennung des Lieferortes auch die Transportart(en) festzulegen. Am besten gelingt dies, wenn dem „benannten Lieferort“ eine präzise Ortsangabe hinzugefügt wird, aus der sich die gewünschte Transportart bereits ergibt. Verwendet man die Klausel durch Hinzufügung eines Wortes wie „Flughafen ...“ oder „Seehafen ...“, dann stellt FCA Flughafen Frankfurt bereits klar, dass ein Transport per Flugzeug, bei FCA Seehafen Hamburg, dass ein Transport per Seeschiff gewünscht ist. Ähnliches lässt sich auch für den Bahnverkehr („FCA Güterbahnhof XY ..., Gleis ...“) erreichen; für den Containerverkehr hilft die Benennung des Containerterminals (CT) weiter: „FCA (Incoterms 2020) CT 4, Bremerhaven“.

Zum Lieferort gibt es zusätzlich in den Incoterms 2020 einen umfangreichen „Erläuternden Kommentar für Nutzer“ (Klausel FCA, Erläuterung Ziffer 3) wie folgt: „Ein Verkauf gemäß FCA kann abgeschlossen werden, indem lediglich der Lieferort benannt wird, der auf dem Gelände des Verkäufers oder an einem anderen Ort liegen kann, ohne dass die genaue Stelle für die Lieferung an diesem benannten Lieferort festgelegt wird. Die Parteien sind jedoch gut beraten, auch die konkrete Stelle am benannten Lieferort so genau wie möglich zu bezeichnen. Eine genau benannte Lieferstelle ermöglicht es beiden Parteien, deutlich zu erkennen, wann bzw. wo die Ware geliefert wird und der Gefahrenübergang auf den Käufer erfolgt; eine solche präzise Angabe markiert auch den Punkt, ab dem die Kosten zu Lasten des Käufers gehen. Wird auf eine genaue Bezeichnung dieser konkreten Stelle verzichtet, kann dies für den Käufer zu Problemen führen. Der Verkäufer hat in diesem Fall das Recht, die Stelle auszuwählen, ‚die für den Zweck am besten geeignet ist‘: Diese Stelle wird zur Lieferstelle, ab der der Gefahren- und Kostenübergang auf den Käufer erfolgt. Falls die genaue Lieferstelle im Vertrag nicht benannt wird, gilt die Annahme, dass die Parteien es dem Verkäufer überlassen, die Stelle auszuwählen, ‚die für diesen Zweck am besten geeignet ist‘. In diesem Fall trägt jedoch der Käufer die Gefahr, dass die vom Verkäufer ggf. gewählte Lieferstelle möglicherweise in der Nähe einer Stelle liegt, an der die betreffende Ware verloren geht oder beschädigt wird. Am besten für den Käufer ist es daher, an einem Lieferort die genaue Stelle auszuwählen, an der die Lieferung stattfinden soll“.

### Transportart

Alternativ kann die Transportart auch durch ausdrückliche Nennung und Bezugnahme festgelegt werden: „FCA (Incoterms 2020) LKW Werk ... (oder Lager ...)“ sagen dann aus, dass der Verkäufer die Ware dem Straßenfrachtführer am benannten Ort zu übergeben hat.

Wird mit der Klausel FCA eine Transportart festgelegt, wird damit auch zugleich die Markierungs-, Verpackungs- und Prüfanforderung im Sinne von FCA A 8 sowie die transportartbedingte Übergabemodalität nach FCA A 2 beeinflusst.

Es kann aber auch sein, dass mit der Klausel FCA keine Transportart bestimmt

wird. Dann darf der Käufer die Beförderungsart nachträglich auswählen, insbesondere durch Angabe des Frachtführers im Rahmen seiner Benachrichtigungspflicht nach FCA B 10.

In der Praxis wird B 10 auch als „FCA-Instruktion“ bezeichnet: Lässt nämlich die Vereinbarung von FCA (benannter Lieferort) offen, welche Transportart gewählt wird, können alle in Frage kommenden Beförderungsarten in Betracht kommen, so lange nicht klar ist, dass der Frachtführer ein See-, Luft-, Straßen-, Eisenbahn- oder sonstiges Frachtunternehmen ist. Erst durch die FCA-Instruktion des Käufers wird dann Näheres bestimmt; erst dann wird dem Verkäufer bekannt, in welcher Weise er die Ware am Lieferort zu übergeben hat.

### Frachtvertrag/Frachtführer/Spediteur

Schwierigkeiten bereiten kann bei der Klausel FCA die Abgrenzung zwischen Frachtführer und Spediteur. FCA A 2 verlangt jedenfalls „einen Frachtführer oder eine andere vom Käufer benannte Person“. Die Unterscheidung ist beispielsweise wichtig, wenn der Käufer dem Verkäufer einen Spediteur als Transportbesorger benennt; nach FCA A 2 erfüllt der Verkäufer seine Verpflichtung zur Lieferung bereits mit der Übergabe der Ware an den Spediteur, der dann „another person“ im Sinne von FCA A 2 ist, und nicht erst in dem Moment, in dem der Spediteur das Transportgut dem von ihm beauftragten Frachtführer übergibt.

Grundlage des Warentransports ist der Frachtvertrag, der den Frachtführer verpflichtet, das Frachtgut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger auszuliefern. Da in der Praxis der Frachtführer meist vom Absender der Fracht beauftragt wird, wird es im Regelfall auch so sein, dass der Frachtführer den Absender auffordert, die vereinbarte Fracht (also das Entgelt für die Beförderung) zu bezahlen. Der Empfänger des Transportguts ist nicht Vertragspartei, sondern er ist als „Dritter“ anzusehen, zu dessen Gunsten der Vertrag zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossen wird. Die entstandenen Kosten kann der Absender wegen FCA B 4 vom Käufer zurückverlangen.

- Der Frachtvertrag bedarf keiner besonderen Form, sondern bedarf zu seiner Wirksamkeit lediglich zweier

übereinstimmender Willenserklärungen zwischen Absender und Frachtführer – ein Frachtbrief dient dann nur als Beweiskunde.

- Der Frachtführer kann gegenüber dem Absender einen Anspruch auf Ausstellung des Frachtbriefes geltend machen, muss es aber nicht. Die Angaben in einem Frachtbrief sind allesamt freiwillig.
- Der Frachtbrief versteht sich damit vor allem als Nachweis über das Verabredete, der einen Vereinbarungsstand und die Übernahme des Transportgutes dokumentieren soll und gleichzeitig die Weisungen an den Frachtführer enthält, wie er mit dem Frachtgut verfahren soll.

Wenn der Absender sein von ihm selber sowie vom Frachtführer unterzeichnetes Exemplar des Frachtbriefes an den Empfänger, dem Käufer der Ware, weitergibt, überträgt er damit zugleich sein Verfügungsrecht über das Frachtgut auf den Empfänger.

#### Praxistipp:

Abgrenzung zwischen Frachtführer und Spediteur:

Ein Frachtführer und der Verfrachter von Seeschiffen sind beide zum Gütertransport verpflichtet,

- während der Spediteur lediglich die Verpflichtung übernimmt, die Versendung des Gutes für Rechnung des Versenders zu besorgen.
- Damit trifft den Spediteur keine Beförderungspflicht, sondern nur die Pflicht, die Beförderung zu organisieren.

Abgrenzungsschwierigkeiten und Auswirkungen vor allem auf die Haftungsproblematik gibt es immer dann, wenn ein Unternehmen sowohl Fracht- als auch Speditionsverträge abschließt.

Da der Spediteur auch zum Selbsteintritt befugt ist (also bei Ausnutzung der vom Gesetz vorgesehenen Befugnis selber die Beförderung übernimmt), hat er hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. Damit ist es erforderlich, im Einzelfall zu prüfen, ob ein Fracht- oder ein Speditionsvertrag vorliegt. Hierzu gibt es verschiedene Einordnungshilfen, die nachfolgend genannt werden.

- (1) Zunächst ist die Verabredung der Vertragsparteien heranzuziehen. Wenn als Hauptleistung ein Transport, eine Trans-

portzeit sowie weitere Einzelheiten des Transports bis hin zur Übernahme einer Obhutspflicht am Transportgut vereinbart wird, kann vom Abschluss eines Frachtvertrages ausgegangen werden. Dagegen sprechen die Vereinbarung einer Sammelversendung oder die Erteilung eines „Speditionsauftrages“ für den Abschluss eines Speditionsvertrages.

(2) Auch die von den Vertragsparteien verwendeten Dokumente können eine Hilfestellung für die Unterscheidung ermöglichen. Wird ein Frachtbrief verwendet und wird der mit der Beförderung Beauftragte als Frachtführer bezeichnet, ist die Lage klar. Gleiches gilt, wenn ein Konnossement zu den Dokumenten gehört. Dagegen spricht für einen Speditionsvertrag, wenn Speditionsformulare, Speditionsübernahmebescheinigungen, Speditionsfrachtbriefe oder Speditionsversicherungsunterlagen usw. verwendet werden.

(3) Schließlich können sich Anhaltspunkte aus der tatsächlichen Abwicklung des Geschäfts ergeben, sodass bei einer Einzelfallbetrachtung sowie Auslegung der Willenserklärung der Charakter des Vertrages ermittelt werden kann.

Um die Voraussetzungen der Anwendbarkeit der Klausel FCA zu erfüllen, muss die Transportperson also „Frachtführer“ sein. Soll ein „Spediteur“ diese Funktion erfüllen, muss er als „another person“ dem vertraglichen Frachtführer gleichgestellt werden können. Der Spediteur muss dann aufgrund des Frachtvertrages mit seinem Auftraggeber, durch den er die Verantwortung für den Transport des Gutes zum Bestimmungsort übernimmt, als vertraglicher Frachtführer tätig werden. Im Luft- und Seetransport, wie auch im multimodalen Transport, ist die Beförderungsverpflichtung des Speditors durch den Abschluss des Frachtvertrages sowie die Ausstellung eigener Luftfracht- oder Seefrachtbriefe (Konnossemente, FIATA Bill of Lading) erkennbar.

In der angloamerikanischen Welt, die kein eigenständiges Speditionsrecht kennt, wird ein „freight forwarder“ entweder als Vertreter („agent“) im Namen des Versenders tätig oder er übernimmt als Geschäftsherr („principal“) selber die Verantwortung für den Transportauftrag.

## **FCA-Verkäufe und Konnossemente mit An-Bord-Vermerk**

Hierzu hat die Klausel FCA einen umfangreichen „Erläuternden Kommentar

für Nutzer“ (FCA Ziffer 6) neu aufgenommen: ... „Damit auch solche Fälle abgedeckt sind, in denen ein FCA-Verkäufer ein Konnossement mit einem An-Bord-Vermerk benötigt, ist laut FCA-Klausel der Incoterms®2020 erstmals folgendes optionales Verfahren gestattet. Bei entsprechender Vereinbarung der Parteien im Kaufvertrag hat der Käufer seinen Frachtführer anzuweisen, dem Verkäufer ein Konnossement mit An-Bord-Vermerk auszustellen.

- Der Frachtführer kann selbstverständlich die Forderung des Käufers erfüllen oder ablehnen, da der Frachtführer nur dann verpflichtet und berechtigt ist, ein derartiges Konnossement auszustellen, wenn sich die Ware an Bord eines Frachtschiffs ... befindet.
- Wenn der Frachtführer dem Verkäufer das Konnossement auf Kosten und Gefahr des Käufers ausstellt, muss der Verkäufer jedoch dieses Dokument an den Käufer übermitteln, der das Konnossement zum Erhalt der Ware vom Frachtführer benötigt.
- Dieses optionale Verfahren wird jedoch überflüssig, wenn sich beide Parteien darauf geeinigt haben, dass der Verkäufer dem Käufer ein Konnossement vorlegt, in dem lediglich festgestellt wird, dass die Ware zur Verladung entgegengenommen wurde, jedoch nicht, dass die Verladung an Bord erfolgt ist“.

## **Verladung oder Bereitstellung?**

Die neue Incoterms Regel in FCA A 2 erlegt im ersten Absatz dem Verkäufer die Pflicht auf, die Ware in der Weise zu liefern, dass er sie dem Käufer an einem vereinbarten Punkt zur Verfügung stellt. Der Käufer wiederum muss sie abnehmen bzw. abholen (FCA B 2).

Neu gefasst in FCA A 2 (im zweiten Absatz) ist die Formulierung zur Lieferzeit. Der Verkäufer muss die Ware

- (1.) am vereinbarten Tag oder
- (2.) zu dem innerhalb der vereinbarten Lieferfrist liegenden Termin, der vom Käufer gemäß FCA B 10 (b) mitgeteilt wurde, oder,
- (3.) wenn ein derartiger Termin nicht mitgeteilt wurde, zum Ende der vereinbarten Frist liefern.

FCA A 2 enthält in den folgenden Absätzen Lieferalternativen, indem er mit der Be- und Entladung zusammenhängende

Übergabeschritte als maßgebliche Lieferungsmerkmale für die Abholung beim Verkäufer und für die Anlieferung beim Frachtführer festlegt. Dieser Teil der Incotermsklausel ist mit der Vorgängerversion aus 2010 identisch. Danach unterscheidet FCA A 2 Abs. 3, mit den Buchst. (a) und (b) wie folgt:

- Liegt der benannte Ort auf dem Gelände des Verkäufers („seller’s premises“), also an einem Ort des Verkäufers, der dessen Werk, Lager, Betriebsstätte, aber auch dessen Auslieferungslager bei einem Dritten usw. sein kann, ist die „delivery“ abgeschlossen, wenn die Ware auf das vom Käufer bereitgestellte Beförderungsmittel verladen worden war.
- Liegt der benannte Ort nicht beim Verkäufer, ist die Lieferung dagegen abgeschlossen, wenn die Ware einer vom Käufer benannten (oder vom Verkäufer nach FCA A 3 Buchst. a benannten) Person auf dem Beförderungsmittel des Verkäufers bereit zur Entladung zur Verfügung gestellt wird.

Die beiden Absätze unterscheiden also danach, wer die Verladung vornimmt: Verlädt der Verkäufer, ist die „delivery“ erst mit Abschluss der Verladung erfüllt; verlädt dagegen der Frachtführer, ist die „delivery“ mit der Bereitstellung zur Verladung erfüllt.

Die in FCA A 2 bezeichneten „Beförderungsmittel“ verstehen sich im fahrzeugtechnischen Sinne, können daher zwar durchaus neben üblichen Fahrzeugen auch Sattelaufleger und Wechselbrücken, nicht aber bloße Container, die reine Transportbehälter sind, umfassen. Wenn ein Sattelaufleger als Beförderungsmittel ausreicht, kann die dort erfolgte Verladung bereits die „Lieferung“ erfüllen, auch wenn der Frachtführer den Sattelaufleger noch gar nicht in seinen Besitz genommen hat.

Schließlich darf der Verkäufer jene Stelle auswählen, die für den betreffenden Zweck am besten geeignet ist, wenn der Käufer am benannten Lieferort keine bestimmte Stelle gemäß FCA B 10 (d) mitgeteilt hat und mehrere Stellen in Betracht kommen.

## **Gefahrenübergang**

Mit der erfolgten Lieferung im Sinne des FCA A 2 (und mit Ausnahme der in FCA B 2 genannten Sonderumstände)

## Impressum

### AW-Prax – Außenwirtschaftliche Praxis

Zeitschrift für Außenwirtschaft in Recht und Praxis – herausgegeben in Verbindung mit dem Europäischen Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA)

#### Redaktion im Verlag

Ella Maybusch  
Telefon: 02 21/9 76 68-116  
ella.maybusch@reguvis.de

#### Verantwortlich für den Inhalt

Uwe Mähren, Köln

#### Manuskripte

Manuskripte sind in elektronischer Form unmittelbar an die Schriftleitung oder an die Redaktion im Verlag zu senden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Verlag und Schriftleitung behalten sich das Recht zur redaktionellen Bearbeitung der angenommenen Manuskripte vor. Der Autor/Die Autorin versichert, alleinige/r Inhaber/in der urheberrechtlichen Nutzungsrechte an dem Beitrag inklusive aller Abbildungen zu sein und keine Rechte Dritter zu verletzen. Mit der Annahme des Manuskriptes zur Veröffentlichung überträgt der Autor/die Autorin dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Das Nutzungsrecht umfasst alle Verwertungs-, Verbreitungs- und Vervielfältigungsformen Print und Online insgesamt oder in Teilen sowie das Recht zu Übersetzungen, zur Einspeicherung, Verarbeitung und Verbreitung in eigenen und fremden Datenbanken, zur Speicherung und Vervielfältigung im Wege elektronischer Verfahren sowie zur Lizenzvergabe.

#### Erscheinungsweise

monatlich; jeweils zum 15. des Monats

#### Bezugspreise/Bestellungen/Kündigungen

Einzelheft € 26,40 inkl. MwSt. inkl. Versandkosten (Inland 1,- € pro Ausgabe/Ausland 3,40 € pro Ausgabe) Der Jahresabopreis Print beträgt € 296,90 (€ 277,48 netto) inkl. Versandkosten (Inland 1,- € pro Ausgabe/Ausland 3,40 € pro Ausgabe). Die Zeitschrift ist auch als Online-Ausgabe inkl. Archiv für € 320,00 (€ 299,07 netto) erhältlich. Bestellungen über jede Buchhandlung oder beim Verlag. Der Bezugszeitraum beträgt jeweils 12 Monate. Kündigungen müssen schriftlich erfolgen und spätestens am 15. des Vormonats, in dem das Abonnement endet, beim Verlag eingegangen sein.

#### Verlag: Reguvis Fachmedien GmbH

Postfach 10 29 52, 50469 Köln  
Geschäftsführung: Jörg Mertens

#### Reguvis

www.reguvis.de

#### Abo-Service

Gerburg Brandt/Isa Güleriyüz  
Telefon: 02 21/9 76 68-173 und 357  
Telefax: 02 21/9 76 68-232  
E-Mail: aussenwirtschaft@reguvis.de

#### Vertrieb in Österreich

Verlag Kitzler Ges.m.b.H.  
1010 Wien, Uraniastraße 4  
Telefon: 00 43/(0)1/7 13 53 34-0  
Telefax: 00 43/(0)1/7 13 53 34-85  
E-Mail: office@kitzler-verlag.at

#### Aboverwaltung für Österreich

Sabrina Wosmek  
Telefon: 00 43/(0)1/7 13 53 34-14  
Telefax: 00 43/(0)1/7 13 53 34-22  
E-Mail: sabrina.wosmek@kitzler-verlag.at

#### Urheber- und Verlagsrechte

Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verwertung, Verbreitung oder Zugänglichmachung (Print/Online) außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das Zitieren von Rezensionen ist in vollem Umfang erlaubt.

#### Haftung

Die veröffentlichten Beiträge werden nach bestem Wissen und Gewissen geprüft. Eine Haftung für etwaige mittelbare oder unmittelbare Schäden ist ausgeschlossen.

#### Anzeigenleitung

Hans Stender, Anschrift wie Verlag,  
Telefon: 02 21/9 76 68-343  
Telefax: 02 21/9 76 68-288,  
E-Mail: hans.stender@reguvis.de  
Mediadaten: www.reguvis.de > Infothek > Mediadaten

#### Anzeigenpreise

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 23 vom 1.1.2020  
Vergünstigte Preise für Stellengesuche

#### Herstellung

Günter Fabritius, Telefon: 02 21/9 76 68-182

#### Satz

Satzbetrieb Schäper GmbH, Bonn

#### Druck

Appel & Klinger Druck und Medien GmbH,  
Schneckenlohe

ISSN 0947-3017

findet zeitgleich auch der Gefahrübergang für Verlust und Schäden am Transportgut auf den Käufer statt.

Der Käufer muss daher die Ware bezahlen (Preisgefahr), wenn sie nach Lieferung (FCA A 2) beschädigt wird, verloren geht oder sonst wie abhandenkommt (Transportgefahr; hierzu auch Art. 66 CISG). FCA A 8 belässt einen Teil des Risikos (Verpackung usw.) beim Verkäufer, so dass dieser für die Schadensfolgen einer Sorgfaltspflichtverletzung bei unsachgemäßer und nicht transportgerechter Verpackung selber einzutreten hat. Auch letzterer Grundsatz folgt Art. 66 CISG: Danach wird der Käufer von der Wirkung des Gefahrübergangs befreit, wenn der Untergang oder die Beschädigung der Ware auf eine Handlung oder Unterlassung des Verkäufers zurückzuführen sind.

FCA B 3 regelt, dass der Gefahrübergang mit dem Zeitpunkt der Lieferung (im Sinne von FCA A 2) auf den Käufer erfolgt. Die Gefahr geht vor der Lieferung bereits mit Ablauf des vorgesehenen Lieferzeitpunkts oder der vereinbarten Lieferfrist auf den Käufer über, wenn er es versäumt, den Verkäufer mit den Informationen nach A 10 zu versehen, oder wenn der benannte Frachtführer die Ware nicht übernommen hat. Handelt es sich beim Transportgut um eine Gattungsware, musste die für den Käufer bestimmte Ware klar als Vertragsware spezifiziert und damit ausgedeutert gewesen sein.

## Transport

Die Klausel FCA erlegt dem Käufer in B 4 die Pflicht auf, sich um den Transportvertrag zu kümmern. Er hat daher den Transportvertrag ab Lieferort auf seine Kosten zu schließen oder den Warentransport zu organisieren. Dies ist in der Praxis nicht immer sinnvoll, wenn die branchenüblichen Gepflogenheiten, die ständige Übung zwischen den Vertragsparteien oder schlicht die Zweckmäßigkeit es sinnvoll machen, den Beförderungsvertrag durch den Verkäufer abschließen zu lassen.

Der Käufer kann den Verkäufer direkt um Abschluss des Transportauftrages bitten.

Denkbar ist aber auch -wenn es in der Handelspraxis üblich ist und der Käufer nicht rechtzeitig eine gegenteilige Anweisung erteilt -, dass in diesen Fällen der Verkäufer den Beförderungsvertrag

zu den üblichen Bedingungen und auf Gefahr und Kosten des Käufers abschließen darf. Zu beachten ist, dass ein den Frachtauftrag erteilender Verkäufer damit Vertragspartei des Frachtvertrages und dem Frachtführer gegenüber zahlungspflichtig wird; er kann die entstandenen Kosten aber dem Käufer weiterbelasten. Hierin liegt durchaus ein gewisses Risiko, da der Verkäufer nicht sicher wissen kann, ob der Käufer ihm die entstandenen Transportkosten auch tatsächlich ersetzen wird; daher darf er die Befragung des Transports (unverzüglich) ablehnen, wenn er den Transportvertrag nicht abschließen will.

In der früheren FCA-Version wurde noch ausdrücklich vermerkt, dass der Verkäufer grundsätzlich das Recht hatte, es abzulehnen, den Beförderungsvertrag abzuschließen; er musste den Käufer dann unverzüglich davon unterrichten, dass er den Abschluss des Beförderungsvertrages ablehnte. Diese Formulierung ist in der Neufassung von FCA A 4 nicht mehr zu finden; sinngemäß ergibt sie sich jedoch weiterhin aus dem ersten Satz in FCA A 4: „Der Verkäufer hat gegenüber dem Käufer keine Verpflichtung ...“.