

# ☰ Verbringen, Beladen, Abladen, Entladen ...

## Verpflichtungen nach den Regeln der Incoterms 2020



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

Bei Verwendung der Incoterms 2020 verpflichten die Regeln A 2 aller 11 Klauseln den Verkäufer auf unterschiedliche Weise, dem Käufer die verkaufte Ware zu liefern und ihm die Übernahme zu ermöglichen. Dabei gibt der Text der Incoterms 2020 keine weiterführenden Hinweise darauf, wie, wo und wann ganz präzise der Gefahr- und Kostenübergang vom Verkäufer auf den Käufer erfolgt, so dass es vorteilhaft ist, über die Festlegung einer Incoterms Klausel hinausgehend in der Parteivereinbarung eine Präzisierung hinsichtlich des Bereitstellens/

Verbringens an Bord/Ver-/Be-/Abladevorgangs herbeizuführen.

### INHALT

- Vorbemerkungen
- **Zusätzliche kaufvertragliche Vereinbarung, über die Incoterms Klausel hinausgehend**
- Anmerkungen zu einzelnen Incoterms 2020 Klauseln
  - EXW Ab Werk
  - FCA Frei Frachtführer
  - DAP Geliefert benannter Ort
  - DDP Geliefert verzollt
  - DPU Geliefert benannter Ort entladen
- Containeranlieferung

### Vorbemerkungen

Die Incoterms 2020 verwenden innerhalb mehrerer *Incoterms Regeln A 2* Begriffe, die entweder auf „keine Verladung“ (EXW) oder aber auf

- eine Verladung (FCA),
- eine Ladestelle (FAS, FOB),
- eine Entladebereitschaft (FCA, DAP, DDP),
- ein Entladen (DPU) oder aber auf
- ein Verbringen an Bord (FOB, CFR, CIF)

verweisen. Weitere Definitionen, wie diese Vorgänge genau einzuordnen sind und welche Rechte und Pflichten der Beteiligten damit umfasst werden, gibt das Textbuch der Incoterms 2020 selber aber nicht. Eine *Hilfestellung* kann man daher finden,

- sofern es eine *zusätzliche kaufvertragliche Vereinbarung* zwischen den Parteien zum Verlade-/Abladevorgang gibt, die über die bloße Verabredung der Incoterms Klausel hi-

nausgeht, in allgemeinen transportrechtlichen Grundsätzen nationaler Transportrechtsgesetze (z.B. §§ 407 ff. HGB) oder internationalen Regelwerken (wie etwa CMR, CMNI usw.),

- oder aber teilweise auch in *zusätzlichen Publikationen der Internationalen Handelskammer*, die Auslegungshilfen und Praxishinweise enthalten, wie etwa der „ICC Guide on Transport and the Incoterms 2010 Rules“, ICC Publikation Nr. 775 ED, oder auch die „Incoterms 2010 Q & A, Questions and Expert ICC Guidance on the Incoterms 2010 Rules“, ICC Publikation Nr. 744 E (beide Texte gibt es bisher noch nicht für die neue Version der Incoterms 2020).

### Zusätzliche kaufvertragliche Vereinbarung, über die Incoterms Klausel hinausgehend

Alle Incoterms Klauseln 2020, die in irgendeiner Weise den Verlade-/Abladevorgang im Rahmen der bevorstehenden oder abgeschlossenen Beförderung der Ware ansprechen, enthalten *keine* zusätzliche,

- über die bloße Bereitstellung zur Übernahme der Ware
- oder aber – alternativ – keine über die Gewahrsamsverschaffung/der tatsächlichen Sachherrschaft an der Ware *hinausgehende Verpflichtung des Verkäufers*, etwa zur Ladungsstauung, Ladungssicherung usw.

Der Grund dafür besteht darin, dass die Incoterms Klauseln eine kaufvertragliche Vereinbarung zwischen Verkäufer und Käufer sind, deren Wirkung

sich darin erschöpft, eine Lieferhandlung und Übernahmehandlung (im Sinne der Incoterms Regeln A 2/B 2) zu verabreden.

Anders kann die Situation nur sein, *wenn der Verkäufer beispielsweise in der Funktion eines „Absenders“ im Binnenschifftransport eine spezielle (zusätzliche) Verpflichtung der Ladungssicherung inne hat* (z.B. nach Art. 6 Abs. 4 CMNI: „Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschiff-fahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde“ oder nach Art. 17 Abs. 4 CMR: „Der Frachtführer ist ... von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung ... entstanden ist durch: (c) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender ...“)

### Grundsätze des Transportrechts

Auf weitere, allgemeine Grundsätze des Transportrechts zur Feststellung besonderer Lade-, Stauungs- oder Sicherungspflichten des Verkäufers muss man daher bei Anwendung der Incoterms 2020 nur dann zurückzugreifen, wenn es – über die kaufvertragsrechtliche Vereinbarung hinausgehend – eine entsprechende zusätzliche verkehrsrechtliche/frachtrechtliche Vereinbarung zwischen den Parteien gibt.

Dies ist beispielsweise immer dann der Fall, wenn die Vereinbarung einer Incoterms 2020 Klausel durch Erweiterung oder Ergänzung abgeändert wird, wie beispielsweise *„Die Lieferung erfolgt FCA Incoterms 2020; der Verkäufer hat bei Verladung für ordnungsgemäße und*

verkehrssichere Stauung und Sicherung der Ware zu sorgen“. Eine solche Vereinbarung ist aus Sicht des Warenkäufers immer sinnvoll, wenn er keine Verantwortung für Ladungssicherheit tragen will.

Will man die zusätzlich vom Verkäufer vertraglich übernommene Verpflichtung näher auslegen, kommen dafür

- zunächst die Transportrechtsnormen der §§ 407 ff. HGB in Betracht, soweit nationale Beförderungen vorgesehen sind,
- sowie das CMR für den internationalen Straßengüter Transport. Das CMR jedoch verweist ausschließlich nur in seinem Art. 17 IV c CMR, unter der Überschrift der *Haftungsbefreiung des Frachtführers*, auf haftungsbefreiende Umstände im Zusammenhang mit der „Behandlung, dem Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte ...“. Da das CMR keine abschließende Kodifikation des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs darstellt, sondern nur einige wichtige frachtrechtliche Fragen klärt, ist das dann maßgebende nationale Recht nach allgemeinen internationalen privatrechtlichen Grundsätzen zu ermitteln.

Hier ist dann folgende Abstufung vorzunehmen:

- Zunächst ist entscheidend, ob die Vertragspartner eine individuelle Vereinbarung hinsichtlich des geltenden (nationalen) Rechts getroffen haben. Die Wahl einer Incoterms Klausel ist hier allerdings noch nicht ausreichend für ein „ausdrücklich vereinbartes Recht“, sondern allenfalls ein möglicher Hinweisgeber (von eventuell mehreren vorhandenen Indizien für eine hypothetisch gewähltes Recht) auf die Rechtsordnung des Verkäufers (EXW) oder des Käufers (D-Klauseln). Ein viel stärkeres Gewicht als die Incoterms 2020 hat die Vereinbarung der Vertragsparteien, wenn sie etwa die ADSP 2016 zugrunde gelegt haben, denn damit ist der Wille der Parteien, nationale deutsche Regelungen zu verwenden, deutlich.
- Lässt sich eine individuelle Vereinbarung der Geltung eines bestimmten nationalen Rechts erkennen, kommt in der abgestuften, zweiten Überlegung die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Par-

laments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) in Betracht. Hier ist dann insbesondere Art. 5 Abs. 1 ROM I VO heranzuziehen, der folgendes normiert: „(1) Soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern keine Rechtswahl nach Art. 3 ROM I VO getroffen haben, ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsorts anzuwenden“. Kommt man über diese Regelung zur Anwendung deutschen Zivil- und Handelsrechts, sind die Normen der §§ 407 ff. HGB und eventuell noch weitere Normen des BGB heranzuziehen.

### Checkliste „Verladung/Entladung“

Grund-satz	Alle Incoterms Klauseln 2020, die in irgendeiner Weise den Verlade-/Abladevorgang im Rahmen der bevorstehenden oder abgeschlossenen Beförderung der Ware ansprechen, enthalten keine zusätzliche, <ul style="list-style-type: none"> <li>• über die bloße Bereitstellung zur Übernahme der Ware</li> <li>• oder aber – alternativ – keine über die Gewahrsamsverschaffung/der tatsächlichen Sachherrschaft an der Ware hinausgehende Verpflichtung des Verkäufers, etwa zur Ladungsstauung, Ladungssicherung usw.</li> </ul>
	Der Grund dafür besteht darin, dass die Incoterms Klauseln eine kaufvertragsrechtliche Vereinbarung zwischen Verkäufer und Käufer sind, deren Wirkung sich darin erschöpft, eine Lieferhandlung und Übernahmehandlung (im Sinne der Incoterms Regeln A 2/B 2) zu verabreden.
Aus-nahme	Eine Verpflichtung des Verkäufers, die über die kaufrechtliche Verpflichtung zur Bereitstellung der Ware oder Verschaffung des Gewahrsams an der Ware hinausgeht – etwa zur Stauung,

Sicherung usw. der Ware beim Verladevorgang – muss sich

- Entweder aus einer zusätzlichen Verpflichtung zur verabredeten Incoterms Klausel ergeben
- oder daraus, dass der Verkäufer die Organisation der Beförderung übernommen hat, obwohl die gewählte Incoterms Klausel ihn hierzu eigentlich nicht verpflichtet hätte.

## Anmerkungen zu einzelnen Incoterms 2020 Klauseln

### EXW Ab Werk

EXW verpflichtet den Verkäufer nicht zur Verladung der Ware, jedoch entspricht es der üblichen Praxis, dass der Verkäufer die Verladung übernimmt, wenn er dazu in der Lage ist und dies dem Ablauf der Geschäftsabwicklung entgegenkommt. Die damit vom Verkäufer ohne aus EXW hervorgehende Verpflichtung übernommene Aufgabe der Verladung geschieht aber auf Gefahr und Kosten des Käufers und setzt deshalb voraus, dass zuvor eine entsprechende Vereinbarung zwischen Verkäufer und Käufer getroffen wurde.

Soll die Verladung auf ein vom Käufer beauftragtes Transportmittel erfolgen, ist allerdings die Verwendung der „FCA“-Klausel anstelle von „EXW“ geeigneter.

Ansonsten weist der Käufer den von ihm beauftragten Frachtführer an, die Ware abzuholen und alle für die Verladung notwendigen Tätigkeiten (insbesondere Abstellen und Sichern auf der Transportfläche) vorzunehmen. Dazu muss der Käufer dem Frachtführer mitteilen, ob, und wenn ja, welche besonderen Anforderungen an das Verladen (z.B. Ausrüstung des Transportmittels) gestellt werden.

### FCA Frei Frachtführer

Bei Nutzung der Klausel „Frei Frachtführer (benannter Ort)“ liefert der Verkäufer die Waren in einer von zwei Verfahrenswesen an den Käufer.

- 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.

Unabhängig davon, welcher dieser beiden Orte als Lieferort gewählt wird, kennzeichnet dieser Ort die Stelle, an der der Gefahrenübergang auf den Käufer erfolgt, und den Zeitpunkt, ab dem Kosten zu Lasten des Käufers gehen.

### **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“.

### **DAP Geliefert benannter Ort**

Die Klausel DAP sieht in A 2 vor, dass der Verkäufer die Ware nur entladebereit zu liefern hat.

Unter Entladebereitschaft ist zu verstehen, dass die Ware so bereitgestellt ist, dass der Käufer sie ohne Weiteres entladen und übernehmen kann. Befindet sich die Ware in einem verschlossenen Transportmittel, endet die Verpflichtung des Verkäufers im Rahmen seiner Lieferpflicht damit, dass er – je nach den vorliegenden Umständen –

- das Transportmittel öffnet,
- Ladesicherungen entfernt
- und – wenn Gattungssachen im Transportmittel geladen sind – die für den Käufer bestimmte Ware individualisiert.

Bei Anlieferung eines Containers (dieser ist Verpackungsmittel und nicht etwa ein Transportmittel) muss dieser frei zugänglich sein (also nicht von anderen Containern behindert oder zugestellt worden sein), so dass der Empfänger ohne Weiteres an die Ware gelangen und sie ausladen oder umladen kann.

### **Beförderungsvertrag sieht Abladen vor**

Trotzdem kann es *nach den Bestimmungen des Beförderungsvertrages* vorgesehen sein, dass die Beförderung erst mit dem Abladen endet und die durch die Erfüllung des gesamten Beförderungsvertrages (Transport und Abladung) entstehenden Kosten durch den Verkäufer (als Vertragspartner des Frachtunternehmers) zu tragen sind. Die Kosten der Abladung sind dann *vom Verkäufer* zu tragen.

Die Kosten des Abladens können in diesen Fällen nur dann an den Käufer weitergegeben werden, wenn dies schon in der Lieferbedingung des Grundvertrages (des Kaufvertrages) entsprechend vereinbart wurde, z.B. *als zusätzliche Bedingung* im Zusammenhang mit der Vereinbarung der Klausel DAP: „Vereinbart wird DAP ... (Ort), Incoterms 2020 – die Ware wird am ... (Ort) auf Gefahr und Kosten des Käufers auch abgeladen“.

### **DDP Geliefert verzollt**

DDP sieht in A 2 vor, dass der Verkäufer die Ware *entladebereit* zu liefern hat (vgl. DAP).

Trotzdem kann es nach den Bestimmungen des Beförderungsvertrages vorgesehen sein, dass die Beförderung erst mit dem Abladen endet und die durch die Erfüllung des gesamten Beförderungsvertrages (Transport und Abladung) entstehenden Kosten durch den Verkäufer als Vertragspartner des Frachtunternehmers zu tragen sind. Die Kosten der Abladung

sind dann vom Verkäufer zu tragen; sie können vom Grundsatz her nur dann an den Käufer weitergegeben werden, wenn dies schon in der Lieferbedingung des Grundvertrages (des Kaufvertrages) entsprechend vereinbart wurde.

### **DPU Geliefert benannter Ort entladen**

DPU unterscheidet sich von DAP – bei ansonsten identischer Verpflichtung – dadurch, dass der Verkäufer die Ware dem Käufer vom ankommenden Beförderungsmittel *entladen und dann liefern* muss, indem er sie dem Käufer zur Verfügung stellt. Die Lieferung muss auf jeden Fall zur vereinbarten Zeit oder innerhalb der vereinbarten Frist erfolgen.

Zugleich ist der Käufer nach DPU B 2 verpflichtet, die Ware „zu übernehmen“.

Wenn die Parteien erreichen wollen, dass der Verkäufer auch die Kosten und Gefahren eines Weitertransports tragen soll, also die Kosten, die nach Entladung an einem Bestimmungsort anfallen, wenn die Ware von dort *aus noch zu einem anderen Platz/Ort weiter transportiert* wird, sollte die Klausel DAP oder DDP vereinbart werden.

### **Entladung**

Das *Entladen* ist hier eine der zentralen Pflichten des Verkäufers. Diese Verpflichtung kann der Verkäufer nur erfüllen, wenn er tatsächlich auch in der Lage ist, eine Entladung vorzunehmen. Wird nämlich im Einfuhrland gefordert, dass vor der Entladung die Einfuhrabfertigung/Importverzollung stattzufinden hat, liegt diese wiederum in der Sphäre des Käufers, DPU B 7 Buchstabe b). Die Entladung ist dann solange nicht möglich, wie die Importabfertigung nicht erfolgt ist.

Da der Verkäufer unter DPU zur Entladung der Ware verpflichtet ist, trägt er auch alle mit der Entladung verbundenen Kosten und Abgaben (DPU A 9).

### **Lieferung**

Nach der Entladung muss der Verkäufer dem Käufer die Ware so bereitstellen, dass der Käufer sie ohne Weiteres übernehmen kann. Die Bereitstellung geschieht losgelöst vom Beförderungsmittel: Es muss lediglich erreicht werden, dass der Empfänger über die Ware verfügen kann – bei einem Containertransport also in der Weise, dass der für den Transport verwendete Container zugänglich (also nicht durch andere Container blockiert) ist und Zugriff auf die Ware

ermöglicht. Diese Zurverfügungstellung der Ware beendet die Lieferhandlung am vereinbarten Lieferort zur vereinbarten Lieferzeit (oder innerhalb der vereinbarten Lieferfrist), so dass der Verkäufer damit seine aus dem Kaufvertrag und der DPU-Klausel resultierende Lieferpflicht erfüllt hat. Der erfolgreichen Lieferung folgt in demselben Zeitpunkt der Gefahrübergang.

### Übernahme

Der Begriff „Übernahme“ versteht sich – angesichts des A 2 Verpflichtung des Verkäufers zur bloßen „Zurverfügungstellung“ – als Vorgang, in dem die Ware durch den Verkäufer abgeladen und zur Übernahme bereitgestellt wird. Dieser Aspekt findet sich auch in Art. 31 CISG, der in den beiden Varianten (a) und (b) der Vorschrift zwischen Übergabe (= Übertragung der Sachherrschaft) und „Zurverfügungstellung“ (= Bereitstellen zur Übernahme) unterscheidet.

### Entladeplatz

Problematisch ist noch, wo bei DPU der richtige Entladeplatz liegt. DPU A 2 legt die Verpflichtung des Verkäufers nicht eindeutig genug fest: „Der Verkäufer muss die Ware vom ankommenden Beförderungsmittel entladen und dann liefern, indem er sie an der gegebenenfalls benannten Stelle oder am *benannten Bestimmungsort dem Käufer* ... zur Verfügung stellt.“

- Die Lieferung muss also nur am benannten Bestimmungsort oder der benannten Stelle erfolgen.
- Ob sie in einen geschützten Raum hineingebracht werden muss, ergibt sich nicht direkt aus den Incoterms – Regeln, sondern nur daraus,
  - wie die räumliche Beschaffenheit des Bestimmungsortes/der Stelle ist,
  - welche Liefergepflogenheiten zwischen den Vertragsparteien bestehen
  - ob die Ware gegen Witterungseinflüsse geschützt gelagert werden muss oder aber nicht (letzteres, weil sie beispielsweise ohnehin schon gegen sämtliche Witterungseinflüsse geschützt ist, weil sie sorgfältig verpackt wurde),
  - und vor allem auch, ob – entsprechend DPU B 6 – der Käufer in der Lage ist, die *Ware* mit einem Transportdokument ordnungsgemäß zu *übernehmen*.

Letztlich entscheiden also die Beschaffenheit der Ware und die Übung der Vertragsparteien, ob das Abladen „vor dem Schuppen“ oder „in dem Schuppen“ erfolgen muss, wenn nicht eine eindeutige Parteiabsprache getroffen wurde.

Hierauf weist auch der „Erläuternde Kommentar für die Nutzung von DPU“ in Ziffer 3 hin: „Den Parteien wird aus verschiedenen Gründen empfohlen, Lieferort oder Lieferstelle sowie Bestimmungsort möglichst präzise zu bezeichnen. Zunächst ist festzustellen, dass die Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung der Ware an dieser Lieferstelle oder am jeweiligen Bestimmungsort auf den Käufer übergeht; sowohl für den Verkäufer als auch den Käufer ist es daher unabdingbar, sich über die konkrete Stelle im Klaren zu sein, an der sich dieser kritische Gefahrenübergang vollzieht. Zweitens gilt, dass die Kosten bis zu diesem Liefer-/Bestimmungsort bzw. bis zur Lieferstelle zu Lasten des Verkäufers gehen und die ab dieser Stelle bzw. ab diesem Ort entstehenden Kosten dem Käufer zugerechnet werden. Drittens muss der Verkäufer den Transport der Ware bis zum benannten Liefer-/Bestimmungsort oder zur benannten Lieferstelle vertraglich beauftragen oder organisieren. Andernfalls würde der Verkäufer gegen seine Verpflichtungen aus dieser Klausel verstoßen und wäre gegenüber dem Käufer für die hieraus entstehenden Verluste haftbar. Somit müsste beispielsweise der Verkäufer alle zusätzlichen Kosten übernehmen, die der Frachtführer dem Käufer ggf. für den zusätzlichen Weitertransport der Ware berechnen würde.“

### Containeranlieferung

Fraglich ist, was die Verpflichtung nach DPU A 2 für den *Vorgang des Abladens und Entladens* bei einem Containertransport bedeutet.

Die Incoterms Regel DPU A 2 sieht vor, dass *die Ware entladen* und dem Käufer zur Verfügung gestellt werden muss. Dieser Begriff ist leicht missverständlich, wenn es um die Warenanlieferung in einem Container geht. Da der Container kein Beförderungsmittel (wie etwa das Transportfahrzeug) ist, sondern ein „Transportbehälter“, also eigentlich nur eine Art „Verpackung“ der Lieferung darstellt, ist der Container damit nur Gegenstand der *Verpackung*, also auch nur *eines Teils der „Lieferhandlung“ des Verkäufers*.

Mit der Bereitstellung eines Containers (auf dem Fahrzeug) wird daher nur ein Teil der Verpflichtung des Verkäufers erfüllt. Er muss zusätzlich noch „entladen“, und das bedeutet im Fall der Ankunft des Containers auf einem Fahrzeug, dass der Container vom Fahrzeug „abgeladen“, also vom LKW herunterbewegt werden muss. Erst wenn der Container an der vertraglich vereinbarten und angegebenen Stelle platziert wurde, hat der Verkäufer die nach DPU A 2 bestehende Verpflichtung zur „Entladung vom ankommenden Beförderungsmittel“ erfüllt.

### „Entladung des Containers“

Vom „Abladevorgang“ des Containers, der vom Beförderungsmittel herunter erfolgt, ist das „Entladen (also eigentlich *Ausladen*)“ des Containers“ abzugrenzen, also das Öffnen des Behältnisses und das Herausnehmen der Ware. Diese Aufgabe obliegt in allen Fällen immer dem Käufer.

### Eignung von FAS und FOB im Containerverkehr

Im Schiffsverkehr werden häufig auch Container transportiert, so dass die Überlegung aufkommt, ob sich die speziell für den Schiffstransport einsetzbaren Incoterms 2020 dann überhaupt eignen. In der Praxis ist im Containertransport beispielsweise die Klausel FCA besser geeignet als die Klauseln FOB oder FAS. Grund für die mangelnde Eignung von FOB und FAS im Containerverkehr ist, dass (mit Ausnahme einer Containerverladung auf ein *konventionelles* Frachtschiff) die Verpflichtung des Verkäufers nicht erfüllbar ist, „die Ware an Bord des vom Käufer benannten Seeschiffs zu liefern“. Hauptgrund ist, dass die Lieferung „*im Verschiffungshafen*“ erfolgt, Container aber tatsächlich schon vorher an einem Terminal abgeladen und in fremde Obhut übergeben werden.

Die Lieferung von Containern *an Bord* eines Containerschiffes (oder längsseits) wird immer vom Seefrachtführer beeinflusst, da der Verkäufer selber seine Containerlieferung immer nur bis zum Verladeterminale im oder beim Verschiffungshafen durchführen und beeinflussen kann, während die Terminals von Reedereien, Hafenumschlagsbetrieben oder Kaibetrieben unterhalten werden.

Im Seetransport werden diese Betriebe zur Abwicklung von Containerverkehr im Auftrage des Seefrachtführers wie folgt tätig:

- 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“), 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.

Da damit der Verkäufer seine Lieferung nicht bis „an Bord“ oder „längsseits Schiff“ erbringen kann, sondern die Ware bereits vorher an den Frachtführer übergibt, eignen sich im Containerverkehr die Klauseln FOB und FAS nicht, sondern es ist stattdessen beispielsweise die Klausel FCA vorzuziehen.

### Eignung von CFR und CIF im Containerverkehr

Diese Schwierigkeiten gibt es beim Einsatz der Klauseln CFR und CIF nicht in diesem Ausmaß. Immer, wenn eine Containerverschiffung von FCL Containern oder LCL Gütern erfolgt und die Klauseln CFR oder CIF eingesetzt werden, weisen die Lieferbedingungen auf einen „benannten Bestimmungshafen“ hin (und nicht, wie bei FOB oder FAS, auf einen „Verschiffungshafen“). In beiden Fällen kommt es also darauf an, dass der FCL oder LCL Container im Bestimmungshafen an den Käufer zur Weiterbeförderung zu übergeben ist oder aber die Ware im Bestimmungshafen zur Ablieferung an den Käufer aus dem Container entladen werden muss. Die entsprechenden Pflichten des Verkäufers zum Abschluss des Beförderungsvertrages (A 3) und die Kostenregelung (A 6) zeigen dies. Nur hinsichtlich der Problematik im Verschiffungshafen (Lieferung an Bord, Gefahrübergang) bestehen dieselben Schwierigkeiten wie oben für FAS und FOB beschrieben, doch hindert dies nicht die grundsätzliche Anwendbarkeit der Klausel CFR und CIF im Containerverkehr.

# Exportkontrolle (EU/DE/U.S.): Was bei der Nutzung von Software-Lösungen beachtet werden sollte

## Ein Überblick über einige Anforderungen und Risikobereiche



Von Dr. Gabriela Burkert-Basler und Gerhard Basler. Frau Dr. Burkert-Basler ist Rechtsanwältin und Geschäftsführende Partnerin der Kanzlei Burkert – Basler & Partner Rechtsanwälte PartG mbB, München. Herr Gerhard Basler ist Diplom-Betriebswirt und Senior-Consultant.

Die Bestimmungen der U.S. export control and sanctions laws gewinnen zunehmend an Komplexität; zusätzlich werden Supply Chains werden immer internationaler. Beides führt dazu, dass der Exportkontrolle mehr Bedeutung zukommt. Auf dem Markt werden zur Thematik „Exportkontrolle“ zunehmend verschiedene IT-Tools angeboten, die neben der klassischen Sanktionslistenprüfung auch weitere Exportkontrollprüfungen (güter-, verwendungs- und embargospezifische Beschränkungen, etc.) vornehmen. Die Anpassung von Prüf-Software bringt erheblichen Zeit- und Kostenaufwand mit sich. Dieser Beitrag gibt einen Überblick über einige der Punkte, die vor Erwerb einer Softwarelösung beachtet werden sollten, die Prüfschritte des Exportkontrollrechts (EU/DE/U.S.) vornimmt.

### INHALT

- **Prüfschritte einer Softwarelösung zur Exportkontrolle**
- **Sanctioned Parties Screening**  
Auswahl der zu prüfenden Listen  
Sanktionierte Personen, die nicht namentlich auf den Sanktionslisten stehen  
Anzeigen eines Treffers  
Haftung des Software-Anbieters, Quellen und Aktualität der verwendeten Sanktionslisten  
Archivierung der Sanktionslistenprüfungen
- **Güter-, verwendungs- und embargo-bedingte Beschränkungen und Sanktionsrisiken**  
Prüfung güterbezogener Beschränkungen  
Prüfung des Merkmals „subject to the EAR“  
Prüfung des Endverbleibs
- **Kriterien für den Einsatz einer Softwarelösung**  
Definition der Anforderungen an eine IT-Lösung Exportkontrolle  
Betriebswirtschaftliche Aspekte

- Risiken trotz IT-Lösung
- Fazit

### Prüfschritte einer Softwarelösung zur Exportkontrolle

Beschränkungen für Exporte, Reexporte und (Inlands-)Lieferungen knüpfen im Wesentlichen an die folgenden vier Faktoren an: das Gut selbst, den Endverwender und sonstige involvierte Personen, die Endverwendung und das Bestimmungsland.

Die Exportkontrollbestimmungen (EU/DE/U.S.) sehen u.a. die Prüfung vor, ob sich insbesondere aus einem oder mehreren dieser Faktoren ein Verbot oder eine Genehmigungspflicht für das konkrete Geschäft ergibt:

- **Klassifizierung des Gutes:** Ist das Gut von der Listenposition einer oder mehreren anwendbaren Güterlisten erfasst? Zum Kreis der ggf. anwendbaren Güterlisten zählen u.a. (nicht abschließend):