

☰ Die neue Incoterms 2020® Klausel DPU (Geliefert benannter Ort entladen – benannter Bestimmungsort)

Wechsel der Incoterms Klausel von „DAT“ zu „DPU“



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

Die neue Klausel DPU ersetzt die bisherige Klausel DAT (Geliefert Terminal), die ihrerseits erst in den Incoterms 2010 neu aufgenommen worden war, sich aber in der Praxis nicht bewähren konnte. Bereits in der früheren Incoterms 2010 Klausel DAT gehörte es zu den Pflichten des Verkäufers, die Ware am Lieferort/Terminal zu entladen und nicht etwa nur entladebereit zur Verfügung zu stellen. Die neue Klausel DPU Incoterms 2020 greift diese Vorgabe nun auf und verlangt als zentrale Leistungspflicht die Entladung durch den Verkäufer.

INHALT

- Grundsätzliches
- Richtige Anwendung
- Die Verpflichtungen im Einzelnen
- Gefahrübergang
- Transport
- Versicherung
- Liefer-/Transportdokument
- Kostenverteilung
- Benachrichtigungen

Grundsätzliches

Die „Erläuternden Kommentare für Nutzer“ des neuen Textbuches der Incoterms 2020 sagen hierzu (*Erläuterungen*, Ziff. 1): „Bei Nutzung der Klausel ‚DPU – Geliefert benannter Ort entladen‘ erfolgt die Lieferung der Ware und der Gefahrübergang vom Verkäufer der Ware an den Käufer,

- indem die Ware,
- nachdem sie vom ankommenden Transportmittel entladen wurde,
- dem Käufer
- am benannten Bestimmungsort oder
- an der vereinbarten Stelle an diesem Ort, sofern eine derartige Stelle vereinbart wurde, zur Verfügung gestellt wird.

Der Verkäufer trägt alle Risiken, die in Zusammenhang mit der Beförderung der Ware zum und der Entladung am benannten Bestimmungsort entstehen. In

dieser Incoterms Klausel sind daher Lieferung und Ankunft am Bestimmungsort identisch. DPU ist die einzige Incoterms Klausel, die den Verkäufer verpflichtet, die Ware am Bestimmungsort zu entladen. Der Verkäufer sollte daher sicherstellen, dass er in der Lage ist, die Entladung am benannten Ort zu organisieren. Falls die Parteien übereinkommen, dass der Verkäufer die Gefahr und die Kosten der Entladung nicht tragen soll, sollte die Klausel DPU vermieden und stattdessen die Klausel DAP verwendet werden“.

Ferner geben die *Erläuterungen* zu DPU (in Ziff. 3) noch folgende Hinweise: „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 Gefahrübergang 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 organi-

sieren. Anderenfalls 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“.

Richtige Anwendung

Die neue Klausel DPU geht davon aus, dass ein Transportgut an einen Bestimmungsort geliefert und an einer benannten Stelle dem Käufer zur Verfügung gestellt wird, so dass dieser die Ware ab bzw. umladen kann. Bis zum Moment der Zurverfügungstellung oder des Verschaffens der gelieferten Ware trägt der Verkäufer neben den Kosten auch die Sachgefahr. Diese Klausel, die von einem Bestimmungsort ausgeht, ist damit (wie DAP) eine so genannte „Ankunftsklausel“.

Die Klausel DPU ist immer dann die richtige Lieferbedingung, wenn eigentlich auch die Klausel FCA oder CPT anwendbar wäre, der Käufer jedoch weder Gefahr und Kosten des Transports (wie bei FCA) noch die Gefahr allein (wie bei CPT) tragen will, sondern die gesamten Gefahren und Kosten bis zum Bestimmungsort zu Lasten des Verkäufers gehen sollen. Der Kosten und Gefahrübergang an einer bestimmten Stelle am Bestimmungsort im Bestimmungsland werden diesem Begehrt des Käufers gerecht.

Die Verpflichtungen im Einzelnen

Die Verpflichtungen der Vertragsparteien nach DPU A 1 (Verkäuferpflichten) und DPU B 1 (Käuferpflichten) sind in allen 11 Incoterm Klauseln wörtlich identisch.

Bei den Incoterms Regeln *A 2 Lieferung/B 2 Übernahme* unterscheidet sich DPU 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.

Entladung

Bereits die in den früheren Incoterms 2010 neu aufgenommene Klausel DAT, die durch DPU Incoterms 2020 schon wieder ersetzt wurde, war das *Entladen* eine der 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 stattgefunden hat, liegt diese wiederum in der Sphäre des Käufers, DPU B 7 Buchst. 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 der Incoterms Regel DPU A 2 mit der 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.

Gefahrübergang

Mit der erfolgten Lieferung am benannten Bestimmungsort im Sinne von DPU A 2 (und mit Ausnahme der in B 3 genannten Sonderumstände) findet zeitgleich auch der Gefahrübergang (Incoterms Regeln DPU A 3/B 3) für Verlust und Schäden am Transportgut vom Verkäufer auf den Käufer statt.

Der Käufer muss daher die Ware bezahlen (Preisgefahr), wenn sie nach Lieferung am benannten Bestimmungsort (DPU A 2) beschädigt wird, verloren geht oder sonst wie abhandenkommt (Transportgefahr; hierzu auch Art. 66 CISG).

DPU A 8 belässt einen Teil des Risikos (Verpackung usw.) beim Verkäufer, sodass 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 Untergang oder Beschädigung der Ware auf eine Handlung oder Unterlassung des Verkäufers zurückzuführen sind.

Incoterms Regel DPU B 3 regelt, dass der Gefahrübergang mit dem Zeitpunkt der Lieferung (im Sinne von A 2) auf den Käufer erfolgt. Hierzu gibt es nach B 3 zwei Ausnahmen: „Falls:

a) der Käufer seine Verpflichtungen gemäß B7 nicht erfüllt, trägt er alle daraus resultierenden Risiken des Verlusts oder der Beschädigung der Ware; oder

b) der Käufer es versäumt, eine Benachrichtigung gemäß B10 zu erteilen, trägt er alle Risiken des Verlusts oder der Beschädigung der Ware ab dem vereinbarten Lieferzeitpunkt oder ab dem Ende des vereinbarten Lieferzeitraums,

vorausgesetzt, die Ware wurde eindeutig als die vertragliche Ware kenntlich gemacht“.

Für beide Fälle der Gefahrtragung des Käufers gilt, dass eine Gattungsware bereits als für den Käufer bestimmte Ware spezifiziert und damit ausgesondert gewesen sein muss.

Transport

Nach Incoterms Regel DPU A 4 muss der Verkäufer sich um den Transportvertrag kümmern. Er muss den Beförderungsvertrag auf eigene Kosten entweder abschließen oder für seinen Abschluss sorgen, und zwar für eine Beförderung der Ware bis zu einem benannten Bestimmungsort oder bis an einen genau bezeichneten Platz am benannten Bestimmungsort. Ist kein besonderer Platz oder keine konkrete Stelle vereinbart und gibt es dafür auch keine Übung oder Praxis, darf der Verkäufer den nach seiner Ansicht bestgeeigneten Platz an einem Bestimmungsort auswählen.

Der Käufer hat keinerlei Verantwortung hinsichtlich des Beförderungsvertrages (DPU B 4).

Versicherung

Beide Parteien haben keine direkte Pflicht, einen Versicherungsvertrag abzuschließen, DPU A 5/B 5. Wenn der Verkäufer jedoch eine Transportversicherung abschließen möchte, verpflichtet DPU B 5 den Käufer dazu, den Verkäufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten mit allen Informationen auszustatten, die dieser für den Abschluss einer Versicherung benötigt.

Liefer-/Transportdokument

Entsprechend der Verpflichtung des Verkäufers nach DPU A 6, dem Käufer die Entgegennahme der Transportware zu ermöglichen, muss er dem Käufer auch auf seine, des Verkäufers Kosten das Dokument zukommen lassen, das diesen zur Entgegennahme des Beförderungsgutes berechtigt. Im Seetransport können dies ein Konnossement oder ein Seefrachtbrief sein, im Binnenschiffstransport ein Ladeschein, im Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr ein Frachtbrief usw.

Der Käufer muss diesen Liefernachweis annehmen, B 6.

Kostenverteilung

Nach DPU A 9 muss der *Verkäufer*:

- a) „bis zur Entladung und Lieferung der Ware gemäß A2 alle die Ware und ihren Transport betreffenden Kosten tragen, ausgenommen die gemäß B9 vom Käufer zu zahlenden Kosten;
- b) die Kosten für die Beschaffung und Bereitstellung des Liefer-/Transportdokuments gemäß A6 tragen;
- c) gegebenenfalls Zölle, Steuern und sonstige Kosten für die Ausführ- und Transitabfertigung gemäß A7(a) tragen; und
- d) dem Käufer alle Kosten und Gebühren erstatten, die dem Käufer durch die Unterstützung bei der Beschaffung der erforderlichen Dokumente und Informationen gemäß B5 und B7(a) entstanden sind“.

Umgekehrt legt die Incoterms Regel DPU B 9 für den Käufer fest: „Der Käufer muss:

- a) alle die Ware betreffenden Kosten ab dem Zeitpunkt der Lieferung gemäß A2 tragen;
- b) dem Verkäufer alle Kosten und Gebühren erstatten, die dem Verkäufer durch die Unterstützung bei der Beschaffung der erforderlichen Dokumente und Informationen gemäß A7(b) entstanden sind;
- c) gegebenenfalls Zölle, Steuern und sonstige Kosten in Zusammenhang mit der Einfuhrabfertigung gemäß B7(b) zahlen; und
- d) alle zusätzlichen Kosten tragen, die dem Verkäufer entstehen, falls der Käufer seine Verpflichtungen gemäß B7 nicht erfüllt oder es versäumt, eine Benachrichtigung gemäß B10 zu erteilen, vorausgesetzt, die Ware wurde eindeutig als die vertragliche Ware kenntlich gemacht“.

Benachrichtigungen

Der Verkäufer ist nach DPU A 10 verpflichtet, den Käufer von der Lieferung am benannten Bestimmungsort auf geeignete Weise zu benachrichtigen, so dass dieser sich entsprechend auf ihren Empfang und die Übernahme am Bestimmungsort vorbereiten kann.

Da es im Ermessen des Käufers steht, den Zeitraum und den Zeitpunkt der Lieferung am benannten Bestimmungsort festzulegen, ist er nach DPU B 10 verpflichtet, den Verkäufer so rechtzeitig von seiner Entscheidung zu informieren, dass der Verkäufer diese Vorgaben in üblicher Weise erfüllen kann.

Indiens Industrie 4.0 – eine Chance in der Krise

Indiens Wirtschaft ist schwer von der Pandemie betroffen. Doch die Entwicklung schiebt in dem Land auch einen Bereich an, der alte und neue Branchen verbindet: die Industrie 4.0



Von Oliver Schulz, Hamburg. Der Autor ist Fachjournalist und Fachbuchautor mit Schwerpunkt auf asiatische Wirtschaft

Mit drastischen Maßnahmen versucht die Regierung in New Delhi die ökonomischen Folgen der Coronakrise abzufedern. Doch in Wahrheit kämpft sie gegen eine wirtschaftliche Schiefelage, die schon vor der Pandemie sichtbar war.

INHALT

- Wirtschaftslage
- Coronakrise
- Außenhandel
- Industrie 4.0

Wirtschaftslage

Indien könnte die am stärksten von der Covid-19-Pandemie betroffene große Ökonomie weltweit sein. Für viele Unternehmen ist durch den Lockdown der Cash-flow eingebrochen, die finanziellen Spielräume für Investitionen sind eng. Wegen der geringen Nachfrage nach Konsum- und Industriegütern steigen in zahlreichen Branchen die Lagerbestände, die Kapazitätsauslastung in der verarbeitenden Industrie sinkt.

Die Prognosen werden immer düsterer. Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) könnte das indische BIP im laufenden Geschäftsjahr, das im März 2020 begann, um 4,5 % schrumpfen. Noch vor einigen Wochen wurde ein Wachstum von 2 % für das Jahr prognostiziert. Die Vorhersage des IWF entspricht im Großen und Ganzen den Schätzungen von Investmentbanken und anderen internationalen Organisationen. Indische Stellen sind zurückhaltend mit Prognosen – aber das muss nicht überraschen: Die Wirtschaft des südasiatischen Landes ist seit 1979 nicht mehr geschrumpft. Für die Regierung ist dies Neuland.

Eine Verlangsamung dieser Größenordnung könnte enorme ökonomische, aber auch soziale Konsequenzen haben. Schätzungen zufolge würde der Verlust des Einkommens von drei Monaten fast die Hälfte der Bevölkerung des Landes in Armut versinken lassen und alle Gewinne rückgängig machen, die seit der Liberalisierung der Wirtschaft Anfang der neunziger Jahre erzielt wurden.

Aber die Pandemie ist nach Ansicht vieler Experten nicht der Hauptgrund dafür, dass Indiens Wachstum von einer Klippe gefallen ist. Die Wirtschaft, so kritisieren sie, sei bereits seit Jahren durch Missmanagement geschwächt worden.

Die Zahlen des Nationalen Statistischen Amtes verdeutlichen, was schief gelaufen ist. Noch bevor die Pandemie Indien richtig traf, wuchs das BIP im Geschäftsjahr, das im März endete, nur um 4,2 %. Die Abfolge der vierteljährlichen BIP-Wachstumswahlen bis zu diesem Zeitpunkt zeigt eine klare Geschichte: Um 7 % ist das Wachstum geschrumpft.

Hinter diesem Abwärtstrend steckt ein Rückgang der Investitionen. Im Verlauf des letzten Wirtschaftsjahres gingen sie um fast 3 % zurück. Bis dahin war nach Angaben der Weltbank in Indien seit fast zwei Jahrzehnten kein Rückgang der Investitionen zu verzeichnen. (In den Jahren 2018-19 wuchsen sie um etwa 10 %.) In Indien traf das Virus eine Wirtschaft mit bereits bestehenden Schwächen.

Hinter der Investitionskrise und Indiens gigantischem Schuldenberg machen viele Experten vor allem das Credo New Delhi als Ursache aus, eigene Investitionen würden das Wirtschaftswachstum schon ankurbeln. Laut offizieller Statistik stiegen die Staatsausgaben im ver-