

zu optimieren, den öffentlichen Dienst zu modernisieren, Korruption einzudämmen und die Regierungsführung zu verbessern, wesentliche Schritte hin zu einer wohlhabenden Zukunft für alle Paraguayer.

#### Quellen und weiterführende Hinweise:

EU und MERCOSUR-Staaten einigen sich auf Handelsabkommen  
Assoziierungsabkommen zwischen der EU und den MERCOSUR-Staaten  
Brazil economic outlook, November 2024  
Größte Volkswirtschaft Lateinamerikas bleibt Top-Investitionsziel  
The World Bank In Uruguay: Overview  
Deutschland und Uruguay: Bilaterale Beziehungen  
The World Bank in Argentina  
Wirtschaft wächst wieder, aber die Rosskur hat ihren Preis  
Deutschland und Paraguay: Bilaterale Beziehungen

#### Hinweis der Redaktion:

Mit dem Abschluss der Verhandlungen und Unterzeichnung des Beratungsergebnisses am 6.12.2024 tritt das Abkommen noch nicht in Kraft.

Die Kommission wird nach Prüfung und Übersetzung des Textes in die Amtssprachen dem Rat und dem Parlament einen Vorschlag zur Unterzeichnung und zum Abschluss des Abkommens übermitteln.

Die Rechtsgrundlage eines endgültigen EU-Mercosur-Abkommens wird nach einer Bewertung des Verhandlungsergebnisses festgelegt. Dies wird sich im Vorschlag der Kommission widerspiegeln, wenn sie das Abkommen dem Rat und dem Europäischen Parlament zur Ratifizierung vorlegt. Dieser Prozeß wird noch einige Monate in Anspruch nehmen.

# Praxisfragen zum Gefahrübergang im internationalen Warenkauf

## Pflichtverletzung – Haftung – Schadensabwicklung



Von Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Bremen.

Allgemeine Grundlagen zum Gefahrübergang im Auslandsgeschäft wurden bereits in zwei Beiträgen in AW-Prax 2021, 28ff. und 93ff., dargestellt. Es fehlt noch die für die Praxis bedeutsame Behandlung spezieller Problembereiche des Gefahrübergangs im Verkauf sowie der Folgen schuldhaften Verhaltens beim Transport, bei

Abweichung von Anweisungen und bei weiteren Pflichtverletzungen des Verkäufers und in der Schadensabwicklung. In diesem Zusammenhang muss auch die Rolle der Incoterms 2020 betrachtet werden, die mit ihren bekannten Festlegungen zum „Gefahrübergang“ nicht alle praxisrelevanten Fallkonstellationen ausreichend lösen können.

### INHALT

- **Gefahrtragung und Gefahrübergang**
  - Begriff der „Gefahr“
  - Gefahrtragung und Haftung nach Art. 66 CISG
  - Gefahrtragung und Haftung nach Art. 67 CISG
  - Gefahrübergang bei Annahmeverzug, Art. 69 CISG
  - Gefahrübergang und Gefahrrückfall bei wesentlicher Vertragsverletzung des Verkäufers
  - Schadensabwicklung bei Drittverschulden
- **Zusammenfassendes Ergebnis**

## Gefahrtragung und Gefahrübergang

Im internationalen Warenkauf sind die Vorschriften des UN-Kaufrechts (CISG) zu beachten. Das CISG ist in beinahe allen internationalen Warenkaufgeschäften deutscher Unternehmen anwendbar (sofern es nicht bewusst ausgeschlossen oder durch Vertragsinhalte teilweise überlagert wird, vgl. Art. 6 CISG). Dies folgt daraus, dass das CISG inzwischen (Stand 01-2025) in 97 Vertragsstaaten gilt und damit für deutsche Außenhandelsgeschäfte mit beinahe allen wichtigen Handelspartnerländern zur Vertragsgrundlage wird.

Das CISG regelt in Art. 66 grundlegend, dass „der Untergang oder die Beschädigung der Ware nach Übergang der Gefahr

auf den Käufer ... diesen nicht von der Pflicht befreit, den Kaufpreis zu zahlen, es sei denn, dass der Untergang oder die Beschädigung auf eine Handlung oder Unterlassung des Verkäufers zurückzuführen ist“. Liegt ein „Versendungskauf“ mit Beförderung der Ware vor und ist „der Verkäufer nicht verpflichtet, sie an einem bestimmten Ort zu übergeben, so geht die Gefahr auf den Käufer über, sobald die Ware gemäß dem Kaufvertrag dem ersten Beförderer zur Übermittlung an den Käufer übergeben wird“, Art. 67 Abs. 1 Satz 1 CISG. Das CISG geht daher vom Moment der „Übergabe“ als dem maßgeblichen Zeitpunkt des Gefahrübergangs aus: Entweder gibt es einen „Platzkauf“, bei dem der Verkäufer dem Käufer die Ware übergibt (dazu Art. 66 CISG), oder aber die Ware wird auf Wunsch des Käufers versandt: dann liegt ein Versendungskauf im Sinne des Art. 67 CISG vor, bei dem es auf die Übergabe der Ware an den ersten Beförderer ankommt. Damit ist es deutlich: Das CISG beachtet in diesen Fallgestaltungen weder den Vertragsschluss noch den Moment des Eigentumsübergangs der Ware. Transport und Versicherungen spielen ebenfalls keine Rolle. Daher ist es eine wichtige Funktion der Lieferbedingungen in einem Kaufvertrag, weitere Einzelheiten festzulegen. Den Incoterms 2020 kommt dabei eine herausragende Rolle zu, da sie nicht nur den Moment des „Gefahrübergangs“ exakt bestimmen (und damit eine – zulässige – Abweichung von den ge-

setzlichen Grundregeln der Art. 66 und 67 CISG vornehmen, was wegen Art. 6 CISG möglich ist), sondern auch andere für die Abwicklung des Kaufgeschäfts bedeutsame Festlegungen (insbesondere zu den Pflichten hinsichtlich Beauftragung der Beförderung, zum Abschluss einer Versicherung, zur Übernahme von Pflichten bei der Einfuhr- und/oder Ausfuhrabfertigung usw.) treffen und zugleich in den Incoterms-Regeln A 9/B 9 auch eine Kostenaufteilung zwischen den Vertragsparteien treffen.

### Begriff der „Gefahr“

Weder die Normen des CISG noch die Incoterms-Regeln, die die elf Incoterms-Klauseln mit den Verpflichtungen der Parteien in den Regeln A 1 bis A 10 für den Verkäufer und B 1 bis B 10 für den Käufer detailliert festlegen, bestimmen genauer, was unter „Gefahr“ zu verstehen ist.

- Üblicherweise werden darunter vor allem zwei Fallgruppen verstanden: das *Abhandenkommen* und/oder der *Verlust* („Untergang“) der Ware sowie deren *Beschädigung*.
- Die Rechtsprechung hat diese Fallgruppen erweitert um die *Notentladung* (Entladen der Ladung eines Schiffes im Falle eines Notfalls, wie bei extremen Wetterbedingungen, mechanischen Problemen oder Sicherheitsbedrohungen. Ziel ist es, die Ladung schnell zu sichern und potenzielle Schäden zu minimieren), *Vandalismus*, *Unfälle* oder andere Beeinträchtigungen der Unversehrtheit der Ware sowie eine *fehlerhafte Handlung des Transporteurs*, wenn er beispielsweise die Ware an einen falschen Empfänger aushändigt.
- Andere Fälle wie etwa *hoheitliche Eingriffe* (z.B. durch Beschlagnahme) sind ebenfalls Fälle der „Gefahr“ nach CISG. „*Höhere Gewalt*“ beschreibt Ereignisse oder Umstände, die außerhalb menschlicher Kontrolle liegen, wie Naturkatastrophen, Kriege oder Streiks. Sie beschreibt einen Hinderungsgrund der Leistung außerhalb des Einflussbereichs des Schuldners (Art 79 Abs. 1 CISG); die Incoterms 2020 dagegen erfassen „höhere Gewalt oder Härtefälle“ ausdrücklich nicht (Incoterms 2020, Einf. Ziff. 7).

### Gefahrtragung und Haftung nach Art. 66 CISG

Art. 66 CISG regelt, dass die Gefahr (Beeinträchtigung der Ware) nicht auf

den Verkäufer zurückgeführt werden darf; die Gefahr darf ihm also nicht zugerechnet werden können. Dies ergibt sich auch aus Art. 36 Abs. 1 CISG, wonach der *Verkäufer für eine Vertragswidrigkeit im Zeitpunkt des Gefahrübergangs haftet*, selbst dann, wenn diese Vertragswidrigkeit sich erst nach diesem Zeitpunkt offen zeigt. Der Verkäufer bleibt trotz Gefahrübergangs für eine Störung der Leistung verantwortlich, wenn er die nach der Versendung eintretende Leistungsstörung zu vertreten hat, vor allem dann, wenn bei einem *Selbsttransport* ein eigenes oder zu-rechenbares Verschulden im Hinblick auf einen während des Transports eintretenden Schaden vorliegt oder wenn der Verkäufer gegen transportbezogene Nebenpflichten verstößt. Nicht zu vertreten hat der Verkäufer ein etwaiges Verschulden von *selbstständigen Transporteuren*, da er den Transport als solchen dann nicht schuldet, es sei denn, die schadensverursachende Handlung erfolgt in unmittelbarer Ausführung einer Weisung des Verkäufers.

Die Beweislast für den erfolgten Gefahrübergang nach Art. 66 CISG trägt der Verkäufer, die Beweislast für einen nicht erfolgten Gefahrübergang dagegen der Käufer.

### Gefahrtragung und Haftung nach Art. 67 CISG

Für den im Auslandsgeschäft üblichen „Versendungskauf“ (Kauf, bei dem der Verkäufer die Sache *auf Verlangen des Käufers* nach einem anderen Ort als dem Erfüllungsort versendet, § 447 BGB) wird der Gefahrübergang an den Moment des Warenübergangs an den ersten Beförderer geknüpft. Diese Regelung würde, wenn man sie mit den Klauseln der Incoterms 2020 vergleicht, hinsichtlich des Gefahrenübergangs am ehesten der Klausel „FCA“ entsprechen. Diese Grundregel (entweder durch Parteivereinbarung im Rahmen der vertraglich vereinbarten Lieferbedingung „FCA Incoterms 2020“ oder – mangels vertraglicher Vereinbarung – aufgrund der gesetzlichen Grundlage nach Art. 67 CISG) ist der weltweit am häufigsten vorkommende Abwicklungsweg des Exportgeschäfts. Hier gibt der Verkäufer mit Übergabe der Ware an den ersten Beförderer (vgl. Art. 31a CISG) den Gewahrsam an der Kaufsache auf; daher ist dies auch der Moment des Gefahrenübergangs auf den Käufer. Die Übergabe nach Art. 67 CISG hat zunächst nichts zu tun damit, ob die Ware auch vertragsgemäß übergeben

wurde – auf die Mangelfreiheit kommt es also für einen erfolgten Gefahrübergang nach Art. 67 CISG nicht an.

Art. 67 CISG kommt in den wohl meisten Praxisfällen des Auslandsgeschäfts schon deshalb nicht zur Anwendung, weil die Vertragsparteien regelmäßig im Rahmen einer Lieferbedingung ihres Kaufvertrages auch eine Regelung zum „Gefahrübergang“ vereinbaren. Dies kann durch Einzelvereinbarung geschehen oder aber durch die Vereinbarung einer Standardlieferbedingung (Incoterms 2020). Die einzelnen Klauseln der Incoterms übernehmen (in den Regeln A 2/B 2) dann die Aufgabe, den Moment der Lieferung und deren exakten Zeitpunkt festzulegen.

Muss der Käufer die Ware beim Verkäufer abholen – oder muss der Verkäufer vertragsgemäß die Ware bis zum Käufer hinbringen –, liegt *kein Versendungskauf* nach Art. 67 CISG vor, sondern ein Fall des Art. 69 CISG. Hier erfolgt dann der Gefahrübergang erst in dem Moment, in dem der Käufer die angelieferte Ware übernimmt.

Die Incoterms-2020-Klauseln – als zulässige vertragliche Abweichung von der gesetzlichen Grundregel des CISG – haben die Tendenz, den Verkäufer beim Versendungskauf mit dem *Risiko der Warenverladung* zu belasten – so muss die Ware bei den Schiffstransportklauseln FOB, CIF und CFR „an Bord verladen“ sein, bevor der Gefahrenübergang auf den Käufer eintritt. Bei FCA Incoterms 2020 beispielsweise ist es eine der Fallvarianten, dass die Lieferung (und damit der Gefahrübergang) erst abgeschlossen ist, wenn die Ware auf dem Gelände des Verkäufers auf dem vom Käufer bereitgestellten Beförderungsmittel verladen worden ist, FCA A 2, Ziff. 3 a. Dagegen genügt bei den ähnlichen Klauseln CPT und CIP eine Übergabe an den Beförderer.

### Versand ab einem bestimmten Ort

Wenn die Vertragsparteien es vereinbart haben, dass die Ware ab einem bestimmten Ort an den Beförderer übergeben werden soll, dann erfolgt der Gefahrübergang auch erst dort mit Übergabe an den Beförderer, Art. 67 Abs. 1 Satz 2 CISG. Diese Norm ist nicht anwendbar, wenn der „bestimmte Ort“ die Niederlassung des Verkäufers oder des Käufers ist. Dann liegt nämlich eine Hol- oder Bringschuld vor, und der Gefahrübergang auf den Käufer erfolgt nach Art. 69 CISG im *Moment der Übernahme durch den Käufer*

– dies ist eine gesetzliche Bestimmung, die den *Incoterms-Regeln B 2 und B 3* entspricht, sofern von den Vertragsparteien die *Incoterms 2020* vereinbart wurden.

### **Zurückbehaltung der Dokumente**

„Ist der Verkäufer befugt, die Dokumente, die zur Verfügung über die Ware berechnen, zurückzubehalten, so hat dies keinen Einfluss auf den Übergang der Gefahr“, Art. 67 Abs. 1 Satz 3 CISG. Hält der Verkäufer Dokumente zurück, wird auch der Gefahrübergang zurückgenommen, wenn die Ware schließlich nicht mehr bis zum Käufer gelangt. Wenn der Verkäufer diese Ware, die sich noch auf dem Transportweg befindet, weiterverkauft, geht nach Art. 68 CISG die Gefahr auf den (neuen) Käufer im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über; für diese rasche Weitergabe der Gefahr auf den neuen Käufer reicht es aus, dass die auf dem Transport befindliche Ware bereits an den Transporteur übergeben worden war. Dies ergibt sich aus Art. 68 Satz 2 CISG: „Die Gefahr wird jedoch bereits im Zeitpunkt der Übergabe der Ware an den Beförderer, der die Dokumente über den Beförderungsvertrag ausgestellt hat, von dem Käufer übernommen, falls die Umstände diesen Schluss nahelegen.“

Wenn aber der Verkäufer bei Abschluss des Kaufvertrages mit dem neuen Käufer wusste oder wissen musste, dass die Ware untergegangen oder beschädigt war, und er dies dem Käufer nicht offenbart hat, geht der Untergang oder die Beschädigung zu Lasten des Verkäufers, Art. 68 Satz 3 CISG. Es geht also um Bösgläubigkeit des Verkäufers im Fall des typischen „Gefahrübergangs“ hinsichtlich Beschädigung oder Untergang der Ware, nicht aber um Mangelfreiheit der Ware! Als Maßstab für die Bösgläubigkeit des Verkäufers wird einfache Fahrlässigkeit (vgl. Art. 38 Abs. 3 und Art. 39 Abs. 1 CISG: „hätte wissen/kennen müssen“ ...) als ausreichend angesehen.

### **Gefahrübergang bei Annahmeverzug, Art. 69 CISG**

In den durch Artikel 67 und 68 nicht geregelten Fällen (also kein Versandungskauf und auch keine Ware auf dem Transportweg) geht die Gefahr auf den Käufer über, sobald er die Ware übernimmt oder, wenn er sie nicht rechtzeitig übernimmt, in dem Zeitpunkt, in dem ihm die Ware zur Verfügung gestellt wird und er durch Nichtabnahme eine Vertragsverletzung begeht. Auf eine Mahnung oder

Fristsetzung kommt es nicht an – diese wird nur benötigt, wenn der Verkäufer eine Vertragsaufhebung erreichen will, Art. 64 CISG.

Art. 69 Abs. 1, Alt. 1 CISG geht vom Grundfall der Warenübernahme am Ort des Verkäufers aus und entspricht damit der Regelung von EXW *Incoterms 2020*. Dass diese Vorschrift die Niederlassung des Verkäufers meint, ohne sie im Wortlaut des Art. 69 Abs. 1 CISG ausdrücklich zu nennen, folgt aus Art. 69 Abs. 2 CISG. Zugleich wird durch die Vorschrift erkennbar, dass ein reines „zur Verfügung stellen“ der Ware nicht ausreicht – anders bei EXW *Incoterms 2020* –, sondern dass es für den Gefahrübergang nach Art. 69 Abs. 1 CISG auf eine Übergabe ankommt. Diese Voraussetzung ist mit dem Beginn des Verladevorgangs, der in die Risikosphäre des Käufers fällt, erfüllt.

Art. 69 Abs. 2 CISG nennt einen „sonstigen Ort als Lieferort“, an dem der Gefahrübergang erfolgt. Hier muss die Ware zur Übernahme zur Verfügung stehen und der Käufer muss davon Kenntnis haben. Im Vergleich zu den *Incoterms 2020* entsprechen hier am ehesten die D-Klauseln.

### **Gefahrübergang und Gefahrrückfall bei wesentlicher Vertragsverletzung des Verkäufers**

Hat der Verkäufer eine wesentliche Vertragsverletzung begangen, so berührt der nach den Artikeln 67, 68 und 69 CISG erfolgte Gefahrübergang auf den Käufer nicht die dem Käufer wegen einer solchen Verletzung zustehenden Rechtsbehelfe. Die „Rechtsbehelfe“ des Käufers nach Art. 45 CISG (z.B. Kaufpreisminderung, Vertragsaufhebung, Schadensersatz) wegen Vertragsverletzung bleiben also bestehen, wenn eine wesentliche Vertragsverletzung des Verkäufers vorliegt und wenn diese Vertragsverletzung nicht Ursache für den zufälligen Untergang oder die Beschädigung der Ware ist. Nochmal: Die Vertragsverletzung des Verkäufers darf nicht zum Untergang der Ware geführt haben! Wird beispielsweise vom Verkäufer eine zwingend erforderliche seemäßige Verpackung unterlassen (Mängelhaftung!) und kommt es danach zu einem Warenverlust, kann der Käufer trotz Gefahrübergang seine kaufvertraglichen Rechtsbehelfe geltend machen.

### **Gefahrrückfall auf den Verkäufer**

Stehen dem Käufer wegen wesentlicher Vertragsverletzung die Rechtsbehelfe

nach Art. 45 CISG zu, kann der Käufer durch Ausübung seines Rechts, eine Vertragsaufhebung zu verlangen, erreichen, dass über die Vertragsbeendigung auch die Gefahr wieder auf den Verkäufer zurückfällt und damit der Verkäufer die durch Beschädigung oder Untergang der Ware entstandenen Schäden tragen muss.

### **Schadensabwicklung bei Drittverschulden**

Bei Beschädigung oder Verlust der Ware während des Transports wird der Käufer wirtschaftlich geschädigt, wenn der Gefahrübergang bereits auf ihn erfolgt war. Es ist daher zu prüfen, auf welcher Grundlage Dritte zum Schadensersatz herangezogen werden können, wenn eine unter die Art. 66 ff. CISG fallende Leistungsbefreiung des Verkäufers (wegen des erfolgten Gefahrübergangs vorliegt) und diese den Schaden zu vertreten haben.

Hat der Transporteur den aufgetretenen Schaden zu vertreten, muss danach unterschieden werden, ob der Transporteur Vertragspartner des Verkäufers oder des Käufers geworden war. An dieser Stelle ist auch wieder der Blick auf die Regelungen der *Incoterms-2020-Regeln* interessant. Nach den *Incoterms-2020-Regeln A 4 und B 4* wird festgelegt, dass entweder der Verkäufer oder der Käufer den Beförderungsvertrag abschließen muss. Trotz dieser Festlegung ist es den Vertragsparteien überlassen, den Beförderungsvertrag durch den jeweils anderen abschließen zu lassen, wenn sich dies als für die Abwicklung (und Kosten) vorteilhafter erweisen sollte. Es kann also eine andere Partei Auftraggeber des Beförderers sein, als nach den *Incoterms-Klauseln* eigentlich vorgesehen ist. Dann ist für die Schadensabwicklung wie folgt zu unterscheiden:

### **Transporteur als Vertragspartner des Verkäufers**

Ist der Transporteur beim Beförderungsvertrag Vertragspartner des Verkäufers, kann der Verkäufer bei Beschädigung oder Untergang der Ware während des Transports auf Grundlage des Beförderungsvertrages einen Schadensersatzanspruch gegen den Beförderer geltend machen, obwohl er – wegen des erfolgten Gefahrübergangs auf den Käufer – keinen direkten Schaden hat. Bei dem Käufer ist umgekehrt ein Schaden entstanden, da er – nach Gefahrübergang –



weiterhin den Kaufpreis bezahlen muss, obwohl er keine Ware mehr erhält. Diesen Schadensersatzanspruch kann er nicht gegenüber dem Transporteur erheben, da er im Zeitpunkt der Schädigung noch nicht Eigentümer der beschädigten oder untergegangenen Ware war und da er auch kein Vertragspartner des Beförderers ist.

Gelöst wird diese Fallkonstellation durch das Institut der „Drittschadensliquidation“. Obwohl die Drittschadensliquidation nicht gesetzlich geregelt ist, hat sie sich als wichtiges Instrument etabliert, um gerechte Ergebnisse in komplexen Haftungssituationen zu gewährleisten. Die Drittschadensliquidation stellt eine Korrekturmaßnahme im deutschen Schadensersatzrecht dar, die darauf abzielt, eine zufällige und unbillige Schadensverlagerung auf einen Dritten zu kompensieren. Dieses rechtliche Konstrukt greift ein, um sicherzustellen, dass der Schaden ersetzt wird, auch wenn dieser nicht direkt beim Anspruchsinhaber, sondern bei einer dritten Person eintritt. Es handelt sich um eine Ausnahme vom Grundsatz, dass nur der eigene Schaden geltend gemacht werden kann.

Anspruchsinhaber ist bei der Drittschadensliquidation nicht „der Dritte“, also der Käufer, sondern derjenige, in dessen Rechtsposition eingegriffen worden ist. Das ist im Vertragsverhältnis Verkäufer-Beförderer der Verkäufer. Danach kann der Verkäufer auf Grundlage des Beförderungsvertrags den jeweils eingetretenen Schaden des Käufers geltend machen, den dieser dadurch erlitten hat, dass er die gekaufte Ware nicht erhält, aber die Lieferung trotzdem bezahlen muss. Die Drittschadensliquidation bedeutet zugleich, dass der Verkäufer verpflichtet ist, den vereinnahmten Ersatz an den Käufer weiterzugeben beziehungsweise mit der ausstehenden Kaufpreiszahlung zu verrechnen.

### Transporteur als Vertragspartner des Käufers

In dieser Konstellation befindet sich der Käufer (bei Anwendung der Incoterms) nur bei der EXW- und der FCA-Klausel der Incoterms 2020. Grundsätzlich: Wenn der Käufer trotz entgegenstehender Incoterms-Regel A 4 den Beförderungsvertrag abschließt, hat er im Schadensfall auch einen direkten Schadensersatzanspruch gegen den Transporteur.

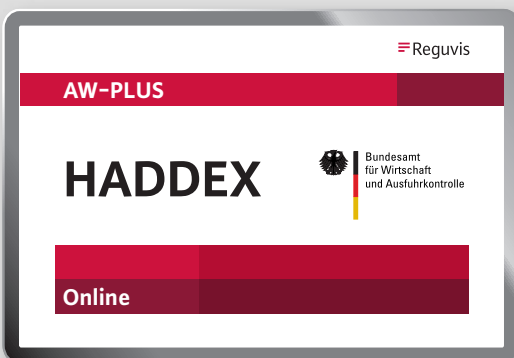
## Zusammenfassendes Ergebnis

Mit der Vereinbarung standardisierter Lieferbedingungen im internationalen Kaufvertrag, was regelmäßig durch Einbeziehung einer Klausel der Incoterms 2020 in die Lieferbedingungen des Kaufvertrages geschieht, legen die Vertragsparteien vor allem den so genannten „Gefahrübergang“ hinsichtlich der Ware fest. Die Incoterms-Klauseln fixieren den Moment des Gefahrübergangs exakt am Moment der „Lieferung der Ware“ (Regeln A 3/B 3 aller Klauseln). Ist die Verabredung der Incoterms fehlerhaft oder unterbleibt sie ganz, kommen die gesetzlichen Vorschriften der Art. 66 ff. CISG als Auffangregelung zum Einsatz; diese Normen sind wegen Art. 6 CISG dispositiv, sodass es tatsächlich sehr auf die Parteivereinbarung ankommt.

Kommt es trotz Incoterms-Vereinbarung zu einem Transportschaden, wird in fast allen Fällen der Verkäufer auch Auftraggeber des Beförderungsvertrags sein, während der Transportschaden wegen des erfolgten Gefahrübergangs zulasten des Käufers geht. Mittels Drittschadensliquidation kann hier ein Lastenausgleich erreicht werden.

## Managen Sie Ihre Exportkontrolle rechtssicher und effektiv im Unternehmen

## Reguvis



Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

### HADDEX Online

Die Datenbank für Ihre Exportkontrolle – einmalig und tagesaktuell  
Laufend aktualisierte Datenbank, Jahresabonnement  
ISBN 978-3-89817-825-9

Mit HADDEX Online haben Sie alle relevanten Gesetze, Verordnungen und Vorschriften der Exportkontrolle in einer Datenbank. Durch regelmäßige Updates und praxisorientierte Erläuterungen des BAFA behalten Sie stets den Überblick über Ihre Exportkontrolle.

### VORTEILE

- ✓ Einmalige und tagesaktuelle Datenbank für die Exportkontrolle
- ✓ Alle exportkontrollrechtlichen Vorschriften im Überblick – sowie in konsolidierter Fassung
- ✓ Tagesaktuell informiert mit dem HADDEX-Schnelldienst (per E-Mail)
- ✓ Einfache Suchmöglichkeit in Güterlisten und Embargos
- ✓ Praxisorientierte Erläuterungen des BAFA
- ✓ Nachverfolgbarkeit von Gesetzen mit historischen Fassungen

Jetzt 4 Wochen  
kostenfrei testen!  
[reguvis.de/testzugang/aw](https://reguvis.de/testzugang/aw)

Mehr Infos und versandkostenfrei  
(deutschlandweit) bestellen:

[shop.reguvis.de](https://shop.reguvis.de)

Bestell-Hotline: 0221/976 68-173/-357 | E-Mail: [aussenwirtschaft@reguvis.de](mailto:aussenwirtschaft@reguvis.de) | [www.reguvis.de](http://www.reguvis.de) | In jeder Fachbuchhandlung  
Reguvis Fachmedien GmbH | Amsterdamer Str. 192 | 50735 Köln