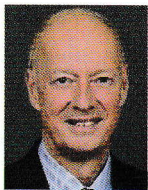


# Praxisfragen zu Störungen im Containerseetransport

## Haftung für Zusatzkosten bei Verzögerungen im Bestimmungshafen



Von Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Bremen

Im Containerseetransport können Zusatzkosten im Bestimmungshafen entstehen, wenn Container den Bestimmungshafen nicht oder zu spät erreichen, Container vom Bestimmungshafen mangels Transportmittel nicht weiter transportiert werden oder mangels Verzollung erst gar nicht freigestellt werden können usw. und dadurch Kosten für die verlängerte Nutzung des Containers und/oder zusätzliche Lagergelder für unerwartete Standzeiten im Hafen auflaufen. Problematisch ist dabei oft die Beantwortung der Frage, wer für Verzögerungen im Bestimmungshafen verantwortlich ist und wer die Kosten für Demurrage, Detention und Lagergeld tragen muss. Zu klären ist auch, ob die Vereinbarung einer Incoterms-2020-Klausel für die Klärung der Rechtsfragen nützlich ist und wie weit die vereinbarte Klausel der Incoterms 2020 eigentlich reicht.

### INHALT

- **Ausgangssituation**  
Beteiligte  
Vertragsverhältnisse  
Mögliche Problemlagen
- **Zusatzkosten im Seecontainerverkehr**
- **Reichweite der Incoterms 2020**
- **Verwendung von FCA Incoterms 2020**  
Frachtvertrag/Frachtführer/Spediteur  
Lösungsweg Incoterms-Klauseln  
Kostenverantwortung für Demurrage, Detention, Lagergeld

## Ausgangssituation

### Beteiligte

Im Zusammenhang mit dem Containerseetransport können in einer normalen Konstellation folgende Beteiligte eingebunden sein:

- Dies sind zunächst die Parteien des zugrunde liegenden Warenkaufvertrags, also Verkäufer (Befrachter) und Käufer (Empfänger),
- dann ein mit der Spedition beauftragtes Unternehmen, nämlich der vom Verkäufer mit der Transportabwicklung beauftragte Spediteur,
- und schließlich das Transportunternehmen, das den Seetransport bis zum Bestimmungshafen durchführt (Verfrachter).
- Ab Erreichen des Hafens, in dem die Ladung gelöscht wird, wird schließlich noch ein weiterer Transport bis

zum endgültigen Zielort beim Käufer benötigt (Nachlauf).

### Vertragsverhältnisse

Dem internationalen Warentransport liegt der Kaufvertrag zwischen Verkäufer und Käufer zugrunde. Üblicherweise regelt eine Lieferbedingung als Vertragsklausel des Außenhandelsvertrags Näheres dazu, wer für die Organisation des Seetransports verantwortlich ist, wann der Gefahrübergang vom Verkäufer auf den Käufer erfolgen soll, ob (und wenn ja, in welchem Umfang) eine der Vertragsparteien sich um die Transportversicherung und Einfuhr-/Ausfuhrabfertigung kümmern soll und schließlich, wie die Aufteilung der Kosten zwischen den Vertragsparteien erfolgen soll. Zur Vereinfachung dieser Vereinbarung und schließlich auch, um Auslegungsstreitigkeiten der Vereinbarung zu vermeiden, wird üblicherweise eine „standardisierte“ Lieferbedingung vereinbart, wie sie im Regelwerk der Incoterms 2020 enthalten ist.

Hinsichtlich des Warentransports sind mehrere Konstellationen denkbar.

- Der Verkäufer (Befrachter) kann entweder einen Frachtvertrag mit einem Spediteur abschließen, der dann wiederum die konkrete Transportbeauftragung und -durchführung in einem Frachtvertrag mit dem Verfrachter vereinbart.
- Die Übergabe der Warenlieferung/des Seecontainers erfolgt in der Regel direkt vom Verkäufer (Befrachter) an den Verfrachter.

Dies ist auch die allgemeine Situation, von der die Lieferbedingungen/Klauseln der Incoterms 2020 ausgehen: nach den Incoterms-Regeln A 2 erfolgt die „Lieferung“ des Transportguts

- entweder durch Übergabe an den Beförderer (FCA 1. Absatz, CPT und CIP), also indem der Verkäufer dem Frachtführer die Sachherrschaft am Transportgut überträgt,
- oder durch Zurverfügungstellen der Ware (Verfahren nach FCA 2. Absatz), indem der Liefernde zur Übertragung der Sachherrschaft an der Ware bereit ist und die Übernahme des Transportguts lediglich ermöglicht,
- oder durch Anliefern am Bestimmungsort (D-Klauseln) oder durch Lieferung längsseits des Schiffs im Absendehafen oder „an Bord“ (Seetransportklauseln FAS, FOB, CFR und CIF).

Die Problematik dieser Transportabwicklung besteht darin, dass der eingeschaltete Spediteur keine Kenntnis von den exakten Vorgängen beim Transport, insbesondere von dem Zeitraum rund um das Löschen im Bestimmungshafen, hat. Für den Spediteur wird auch eine Verzögerung in den Abläufen, die zu eventuellen Schadensersatzforderungen führen kann, nur mit deutlicher Verspätung sichtbar, da er in die Abläufe üblicherweise nicht direkt eingebunden ist.

### Mögliche Problemlagen

Aus Sicht des deutschen Unternehmens – gleichgültig, ob in der Position des



Verkäufers oder des Käufers – sind Ablaufverzögerungen im ausländischen Verladehafen (wenn es um einen Import geht) oder Löschhafen (wenn es um einen Export geht) nicht erkennbar. Kommt es im ausländischen Hafen zu Verzögerungen im Ablauf, etwa weil ein Schiff nicht sofort be- oder entladen werden kann und daher längere Zeit auf Reede liegen muss oder Container nicht von oder an Terminals geliefert werden können, oder werden Container im Löschhafen zwar abgelandet, aber vom Empfänger nicht rechtzeitig abgeholt, dann entstehen meist Demurrage-, Detention- und/oder Lagerkosten im Hafen. Es ist dann zu klären, wer für diese Kosten aufzukommen hat und ob eventuell schon mit Hilfe der vereinbarten Incoterms-Klausel eine Lösung gefunden werden kann.

### Zusatzkosten im Seecontainerverkehr

Bleiben Container im Hafen stehen, weil sie nicht vereinbarungsgemäß verladen, entladen oder abgeholt werden können, entstehen Kosten im Zusammenhang mit der Verwendung der Container und es ist zu klären, wer die Kosten für Demurrage, Detention und Lagergeld zu tragen hat.

*Demurrage* bezieht sich auf Verzögerungen bei der Beladung oder Entladung im Hafen, also auf eine verlängerte Verwendung des Containers in der Obhut des Verfrachters. Die Fristen, sogenannte Demurrage-freie Zeiten, können je nach Empfangsland ganz unterschiedlich ausfallen, liegen in der Regel aber zwischen drei und fünf Tagen. Nach Ablauf dieser Zeit wird dann pro Container und Tag eine Gebühr erhoben.

*Detention* bezieht sich auf die Verzögerung bei der Rückgabe von Frachtcontainern an die Reederei oder den Containervermieter nach ihrer Entleerung am Bestimmungsort. Hier befindet sich der Container nicht (mehr) in der Obhut des Verfrachters. Die Detention-freie Zeit sollte vorab zwischen Verkäufer und Käufer vertraglich vereinbart werden; hierbei sollte je nach Empfangsland genügend Zeit eingeplant werden, denn die Zeit des „Nachlaufs“ hängt von verschiedenen Faktoren, insbesondere der Infrastruktur des Empfangslandes, ab.

Beide Situationen können Kosten verursachen, aber sie haben unterschiedliche Ursachen und betreffen unterschiedliche Phasen des Logistikprozesses.

Neben der Demurrage fällt meistens auch noch lokales *Lagergeld*, sogenannte Storage Charges, an, das vom Terminalbetreiber erhoben wird. Die „Demurrage“ betrifft dagegen nur die Kosten des Reeders (Container-Mietgebühr).

### Reichweite der Incoterms 2020

Eine der zentralen Empfehlungen der ICC bei Verwendung der Incoterms 2020 ist, im Containerseetransport möglichst nicht mit Schiffstransportklauseln zu arbeiten, sondern möglichst FCA zu vereinbaren. Diese stellen die Incoterms selbst deutlich heraus (*Auswahl von FCA* anstelle von FAS und FOB, *Auswahl von CPT* anstelle von CFR und CIP anstelle von CIF, so ausdrücklich jeweils die „Erläuterung Ziffer 2“ der entsprechenden Incoterms-Klausel). Die Incoterms-Erläuterung verweist darauf, dass die Schiffstransportklauseln ungeeignet sind, wenn eine Ware im Absendehafen vorzeitig an einem Containerterminal abgegeben und vom Befrachter nicht selbst bis an oder auf das Schiff geliefert wird; der Gefahrübergang vom Befrachter auf den Empfänger vollzieht sich bei Abgabe am Terminal erst viel später, nämlich mit Lieferung längsseits (FAS) oder an Bord des Schiffes (FOB, CFR, CIF) und Stau- und Lageraktivitäten im Terminal des Absendehafens liegen in der Risikosphäre des Befrachters.

### Verwendung von FCA Incoterms 2020

Nach Markterhebungen einer großen deutschen Wirtschaftskanzlei, die gemeinsam mit ICC-Germany durchgeführt wurden, ist die Klausel „FCA“ die weltweit am stärksten genutzte Incoterms-Klausel. Daher wird dieser Beitrag aus Sicht der FCA-Anwendung fortgeführt.

#### 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 Beweisurkunde.
- 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 selbst sowie vom Frachtführer unterzeichnetes Exemplar des Frachtbriefes an den Empfänger, den Käufer der Ware, weitergibt, überträgt er damit zugleich sein Verfügungsrecht über das Frachtgut auf den Empfänger.

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 selbst 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.

- Zunächst ist die Verabredung der Vertragsparteien heranzuziehen. Wenn als Hauptleistung ein Transport, eine Transportzeit sowie weitere Einzelheiten des Transports bis hin zur Übernahme einer Obhutspflicht am Transportgut vereinbart werden, kann vom Abschluss eines Frachtvertrages ausgegangen werden. Dagegen sprechen die Vereinbarung einer Sammelversendung oder die Erteilung eines „Speditionsauftrages“ für den Abschluss eines Speditionsvertrages.
- 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, Speditions-Übernahmebescheinigungen, Speditionsfrachtbriefe oder Speditionsversicherungspolice usw. verwendet werden.
- Schließlich können sich Anhaltspunkte aus der tatsächlichen Abwicklung des Geschäfts ergeben, so dass 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 Spediteurs durch den Abschluss des Frachtvertrages sowie die Ausstellung eigener Luft-

fracht- oder Seefrachtbriefe (Konnossemente, FIATA Bill of Lading) erkennbar.

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

### Lösungsweg Incoterms-Klauseln

Die Incoterms-Klauseln sind hinsichtlich ihrer räumlichen/zeitlichen Reichweite sehr eindeutig formuliert: Inhaltlich befassen sie sich vor allem mit dem Gefahr- und Kostenübergang vom Verkäufer auf den Käufer (vgl. Einführung Incoterms 2020, Ziff. 5), und jede der elf Incoterms-2020-Klauseln legt eindeutig fest, dass der Gefahrübergang „ab Lieferung“ auf den Käufer erfolgt (Regeln A 3); gleiches gilt für den Kostenübergang (Regeln A 9). Es ist dann nur noch zu prüfen, wann genau die Lieferung erfolgt. Dies ist bereits oben erläutert worden.

Erkennbar wird: die Vereinbarung einer Incoterms-Klausel zwischen Verkäufer (Befrachter) und Käufer (Empfänger) macht in beinahe allen Praxisfällen klar, dass Verspätungsschäden im Bestimmungshafen wegen der bereits erfolgten „Lieferung“ nicht zu Lasten des Verkäufers gehen können, solange er die Schäden der Demurrage, Detention und Lagergelder nicht selbst zu vertreten hat. Um hier auf Seiten des Verkäufers sicherzugehen, dass alles Wesentliche erledigt wurde, kommt es auch auf die rechtzeitige Benachrichtigung des Käufers (alle Incoterms-Regeln A 10) an.

### Kostenverantwortung für Demurrage, Detention, Lagergeld

(1) Eine Kostenverantwortung für Demurrage, Detention, Lagergeld im Bestimmungshafen kann den Verkäufer nur dann treffen, wenn er seine frachtrechtliche Weisung entweder direkt gegenüber dem ausführenden Transporteur (Verfrachter) oder, wenn sein Vertragsverhältnis zum Spediteur besteht, dem Spediteur gegenüber verändert hat und dadurch ein Verzögerungsschaden entsteht. Ein Grund für eine veränderte Weisung kann beispielsweise darin liegen, dass der Befrachter einen anderen Bestimmungshafen anweist als ursprünglich vereinbart (z.B., weil der ursprünglich vorgesehen Hafen oder Liegeplatz überfüllt ist), § 491 HGB, oder weil we-

gen einer behördlichen Anordnung der ursprünglich geplante Hafen gesperrt ist. Schuldner des Ersatzanspruchs des Spediteurs wegen Demurrage, Detention und Lagergeld ist der Befrachter.

(2) Wird der Container im Bestimmungshafen mangels Verzollung nicht freigestellt oder verspätet sich die Zollabwicklung, kommt es darauf an, warum diese Situation aufgetreten ist.

- Fehlen für die Einfuhrabfertigung notwendige Unterlagen des Empfängers, gehen zusätzliche Kosten zu dessen Lasten.
- Versäumt der Spediteur die von ihm vertraglich erwartete Importabfertigung oder verspätet er sich, muss er die Zusatzkosten tragen.
- Liegen Verzögerungen in der Einfuhrabfertigung ausschließlich in der (verzögerten) Tätigkeit der Zollbehörde und entstehen dadurch Verzögerungskosten, ist die zusätzliche Kostenlast vom Empfänger zu tragen. Für diese Fallkonstellation ist es wieder hilfreich, wenn eine klare Lieferbedingung (Incoterms) vorliegt, weil dann eindeutig geregelt ist, wer die Abwicklungsrisiken und Kosten zu tragen hat beziehungsweise den Aufwendungsersatz übernehmen muss, wenn ein anderer (z.B. der Verfrachter, Spediteur o.Ä.) unmittelbar mit den Zusatzkosten belastet wurde.

(3) Liegt die Situation vor, dass der Empfänger den Container nicht rechtzeitig übernimmt, ist die Lösung eindeutig. Wird hier der Verfrachter oder Spediteur für Demurrage, Detention oder Lagergeld in Anspruch genommen, muss der Käufer diese Aufwendungen ersetzen (vgl. § 493 HGB).

(4) Entstehen im Bestimmungshafen „Nachlaufkosten“, weil der Spediteur es versäumt hat, sich rechtzeitig darum zu kümmern, dass der Weitertransport bis zum Empfänger organisiert wird, und entstehen durch Bereitstellen eines Ersatztransportmittels höhere Kosten, ist der Spediteur dafür verantwortlich.