

September 2024

3. Jahrg.

Seite 73–120

Log R

Logistik & Recht

Lieferketten | Transport | Finanzierung

Versicherung | Digitalisierung | Nachhaltigkeit

3

HERAUSGEBER: INNEN

Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)
Luther Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Dr. David Saive, LL.M.
Tug & Tow UG (haftungsbeschränkt)

Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.
Universität Mannheim

Harald Schoen, LL.M.
Bundesministerium der Justiz

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. David Saive, LL.M.

REDAKTION

Sophie Staron
Universität Mannheim

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Manuel Grubenbecher, LL.M.
AKE | SKABE GmbH

Hans Huber
id4.trade GmbH

Dr. Julia Hörnig
GvW Graf von Westphalen,
Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

Prof. Dr. Peter Meyer
Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt

Philipp Reusch
Reusch Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Oliver Wiek
ICC Germany e. V.

EDITORIAL

Dr. Rudolf Aunkofer

73 Digitalisierung | Nachhaltigkeit | Innovation

BEITRÄGE

Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Bremen

74 5 Jahre Incoterms®2020

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., Advokát und JUDr. Adam Kotyza, LL.M., Advokát

82 Der elektronische CMR-Frachtbrief im Lichte des tschechischen Rechts

Maryna Loza

88 Aligning Dutch Law with the MLETR: Enhancing Trade Digitalization through Legislative Reform

Natalia Gerasina

93 Digital Transformation in Transport Logistics: the Intersection of Technology and Leadership

Dr. Pauline Reinecke und Prof. Dr. Thomas Wrona

100 Warum es so schwer ist, eine gute Strategie zu entwickeln und welche Trends in der Strategiearbeit Sie unbedingt kennen und ausprobieren sollten

DIVERSITY

Sophie Staron

105 "Mind the gap" – The Importance of Diversity in Transport

110 "And step by step, you can do it." – Interview with François Hoehlinger

INTERVIEW

113 „Nicht nur meckern, sondern auch machen!“ – Interview mit Ben Hennig

RECHTSPRECHUNG

Klaus Vorpeil

117 EuGH: Vollstreckbarkeit des Urteils eines nach CMR zuständigen Gerichts trotz abweichender Gerichtsstandsvereinbarung nach EuGVVO

AKTUELLES

logistikpodcast.de

120 logistikpodcast Audio-Deep-Dives Pro und Basic

Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Bremen

5 Jahre Incoterms®2020

Die Incoterms®2020 der Internationalen Handelskammer (ICC) traten zum 1.1.2020 in Kraft. Mit der Vorlage der Neufassung schon im Herbst 2019 feierte die Internationale Handelskammer den einhundertsten Jahrestag ihrer Gründung in Paris, der durch Unternehmen, Kaufleute und Finanziers vorgenommen wurde. Seither gehörte die Liberalisierung des internationalen Handels und das Streben nach einheitlichen rechtlichen und technischen Standards zu den wichtigsten Zielen der ICC. Neben wichtigen Standards für die Abwicklung des internationalen Zahlungsverkehrs mit Akkreditiven (seit 1933) zählt vor allem die im Jahr 1936 erstmals erfolgte Veröffentlichung von Incoterms zu den wohl wichtigsten von der ICC gesetzten Standards im weltweiten Handelsgeschäft. Incoterms legen in Handelsverträgen der Unternehmen verbindlich die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei der Lieferung der Ware fest. Seit ihrer ersten Veröffentlichung wurden Incoterms regelmäßig aktualisiert, zuletzt mit der Version Incoterms®2020. Der vorliegende Beitrag nimmt den 5. Jahrestag der Incoterms®2020 zum Anlass, den Status der standardisierten Lieferbedingungen vor allem auch aus dem Blickwinkel aktueller Praxisfragen von Transport und Logistik zu untersuchen.

I. Incoterms als wichtige Hilfsmittel des Handelsgeschäfts

Die Incoterms®2020 sind seit Herbst 2019 die neueste Textversion¹ global anwendbarer Standards für Lieferbedingungen in internationalen Unternehmensgeschäften. Sie regeln einige wesentliche Rechte und Pflichten von Verkäufer und Käufer, soweit es inhaltlich um Lieferbedingungen geht – andere Aspekte wie Zahlungsbedingungen, Eigentumsübergang der Ware oder auch die Streitbeilegung werden von Incoterms dagegen nicht behandelt. Incoterms gelten auch nicht automatisch, sondern nur, wenn sie von Verkäufer und Käufer als Grundlage ihres Kaufvertrags vereinbart werden.

1. 5 Jahre Incoterms®2020 – Was gibt es Neues?

Es ist zunächst von Interesse, wie die neuen Incoterms 2020 vom Markt aufgenommen wurden. Grundsätzlich kommen Unternehmen bei ihren Kaufverträgen nicht um die Aufgabe herum, Regelungen zu Risiko- und Kostenübergang vom Verkäufer auf den Käufer zu treffen. Dies kann grundsätzlich individuell und sogar auch formfrei geschehen. Gerade im internationalen Geschäft hat es sich jedoch bewährt, Lieferbedingungen nachvollziehbar, also möglichst in Schriftform, niederzulegen. Als besonders hilfreich hat sich dabei bis heute – und schon seit Vorlage der ersten standardisierten Lieferbedingungen der ICC in 1936² – der Einsatz der Incoterms bewährt. Incoterms waren von Beginn an als Standardklauseln in inländischen und grenzüberschreitenden Kaufverträgen einsetzbar und werden heute auch von der UNO (insbesondere im Hinblick auf deren wichtige Konvention „CISG“) als weltweiter Standard für die Auslegung von Vertragsbedingungen hinsichtlich der Pflichten der Vertragsparteien und des Kosten- und Gefahrenübergangs vom Verkäufer auf den Käufer anerkannt.³

Incoterms wurden seit ihrer erstmaligen Auflage im Jahr 1936 mehrfach aktualisiert und dabei vor allem auch den jeweiligen Marktbedingungen (z.B. Aufkommen des Containerverkehrs, zunehmende Digitalisierung im Außenhandel) angepasst. Bei jeder Neuauflage der Incoterms standen die Marktteilnehmer wieder vor der Frage, „was sich denn nun gegenüber der Vorgängerversion geändert habe ...“ und was daher zwingend für das eigene Geschäft beachtet werden müsse. Hier ist es eine ganz besondere Neuentwicklung der Incoterms®2020, dass zum einen ein „Digital Guide“ vorgelegt wurde, zum anderen aber auch die „ICC Commission on Commercial Law and Practice (CLP)“, die die Incoterms regelmäßig überarbeitet, „Flowcharts“ entwickelt hat. Beide Instrumente gab es zu früheren Zeiten nicht, und sie sind heute ein gutes Hilfsmittel für Nutzer der Incoterms®2020, die rasch herausfinden möchten, welche Incoterms Klausel sich für ihr jeweiliges Geschäft besonders gut eignet. In jüngster Zeit ist schließlich auch noch ein Anwenderhinweis zu den Schiffstransportklauseln hinzugekommen (ICC-Guidance Note 2024).

a) *Digital Guide* als Hilfsmittel für das Auffinden der geeigneten Incoterms®2020-Klausel

Grundlage für die Herausgabe eines englischsprachigen „Digital Guide“ im Jahr 2021, zu dem es seit Herbst 2022

1 ICC, Incoterms 2020 – Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln, Publikation 723, 2019; Graf von Bernstorff, Kommentierung für die Praxis inklusive offiziellem Regelwerk, 2. Aufl. 2024; Graf von Bernstorff, Workbook Incoterms 2020, Praxisfälle zur Fortbildung im Unternehmen, 2020.

2 ICC, Incoterms 1936, International Rules for the Interpretation of trade terms, Publ. Nr. 92.

3 „Incoterms®rules are recognised by UNCITRAL as the global standard for the interpretation of the most common terms in foreign trade helping to avoid costly misunderstandings by clarifying the tasks, costs and risks involved in the delivery of goods from sellers to buyers“, Webseite der ICC, <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules>.

auch eine deutsche Version gibt,⁴ war eine Marktanalyse der Wirtschaftskanzlei Luther, die bei ihren Recherchen feststellte, dass den Unternehmen die Auswahl der richtigen Incoterms®2020-Klausel oftmals nicht leichtfällt. So sind Anwender oft unsicher, welche Klausel sie verwenden sollten. Die Unternehmerbefragung der Kanzlei unter 2400 Unternehmen ergab auch, dass die weitaus am stärksten genutzte Incoterms®2020-Klausel die Klausel FCA ist, gefolgt von den Klauseln DPU und DAP. Die in früheren Zeiten gängigen Schiffstransportklauseln CIF oder FOB werden dagegen kaum noch genutzt. Die Kanzlei stellte anlässlich des Einsatzes des neuen Digital Guide fest,⁵ dass Anwender der Incoterms in etwa der Hälfte aller Fälle eine völlig ungeeignete Incoterms®2020-Klausel für ihr Geschäft wählen; etwa 15 Prozent der befragten Unternehmen setzen Incoterms gar nicht ein. Nur 16 Prozent der Nutzer des Digital Guide ließen erkennen, dass sie die für jeweiliges Geschäft exakt passende Incoterms®2020-Klausel gewählt hätten. Hier zeigt sich der Wert des neu entwickelten, kostenfrei nutzbaren Digital Guide: Er kann Unternehmen eine wertvolle und rasch nutzbare Unterstützung im Rahmen der Vertragsverhandlungen bieten.

Praxishinweis: Der Digital Guide Incoterms®2020 ist eine wertvolle Entscheidungshilfe für die Wahl der richtigen Klausel.

b) Flowcharts als Hilfsmittel für das Auffinden der geeigneten Incoterms®2020-Klausel

Ähnlich verhält es sich mit den neuen „Checklist and Flowcharts“ der ICC, die erst seit 2023 vorliegen.⁶ Dieses kostenfreie Hilfsmittel der ICC wurde von der ICC-Kommission CLP erstellt, die auch die Texte der Incoterms bearbeitet. Bei den Flowcharts geht es um zwei übersichtliche und auf jeweils einer Seite für Verkäufer und Käufer zusammengefasste Diagramme, die aufgrund ihrer einfachen Fragestellung ebenfalls zu einer Lösung führen und den Incoterms-Nutzer wertvolle Hilfestellung bei der Auswahl der für ihn passenden Incoterms®2020-Klausel geben.

c) Guidance Note der CLP

Ganz neu ist seit Anfang 2024 eine „Guidance Note“ mit konkreten Anwenderhinweisen, die vor allem auf die Klausel FCA, aber auch auf die weiterführenden Klauseln CPT und CIP, Bezug nimmt.⁷ Dieser Leitfaden befasst sich mit einem zentralen Problem in der Hafenabwicklung, welches im Jahr 2023 anlässlich einer weltweiten Umfrage der ICC-Kommission für Handelsrecht und -praxis über die Anwendung der Incoterms®-Klauseln in großen internationalen Häfen zutage trat: der häufig auftretenden Diskrepanz zwischen gewählter Incoterms®-Klausel und den praktischen Gegebenheiten bei der Verschiffung von Waren in Containern über Häfen. Dieser Leitfaden ist für alle diejenigen Nutzer der Incoterms®2020-Klauseln von Be-

deutung, die weltweit Waren in Containern über Häfen versenden.

Die früher sehr häufig genutzten Schiffstransportklauseln FOB, CFR und CIF haben einen Lieferort an Bord, der für Container nicht geeignet ist, da die Klausel-Nutzer in der Praxis keine Kontrolle über den Beginn der Frachtkosten und den Übergang des Risikos bis zu oder nach diesem Punkt haben. Diese Diskrepanz führt seit Jahren zu zusätzlichen Kosten, zusätzlichen Terminalumschlagsgebühren (THC), überhöhten oder doppelten Gebühren in den Häfen, Ungewissheit und Streitigkeiten. Daher verweist der Leitfaden darauf, dass in vielen Praxisfällen der Einsatz der Schiffstransportklauseln FOB, CFR und CIF durch Incoterms®2020-Klauseln ersetzt werden, die für Container weitaus besser geeignet sind, nämlich durch FCA, CPT und CIP.

Praxishinweis: Im Containergeschäft sollten statt FOB & CFR, besser FCA, CPT und CIP eingesetzt werden.

d) Sicht auf mögliche Incoterms 2030

Die Besonderheiten des Seetransports, die bei der Beförderung von Containern bestehen (oben I 1 c), haben einen interessanten neuen Aspekt hervorgebracht. Ein neues Buch legt einen Vorschlag zur selektiven Neufassung der Incoterms 2030 vor.⁸ Hier geht es unter anderem auch um die auch von der Guidance Note angesprochenen Grundprobleme. So zeigt die Organisation moderner Seehäfen, dass bei Verwendung von Schiffstransportklauseln eine unmittelbare Lieferung von Containern längsseits oder an Bord eines Schiffes nicht mehr möglich ist. Hier erfolgt die „Lieferung im Verschiffungshafen“ schon vorzeitig, da der Container am Terminal abgeladen und in fremde Obhut gegeben wird; der Verkäufer selbst kann die Lieferung immer nur bis zum Verladeterminale vornehmen. Danach liegt die finale Durchführung der Lieferung (und die Einwirkungsmöglichkeit auf den Container) beim Terminalbetreiber, so dass die „Lieferung des Verkäufers“ faktisch von der Mitwirkung eines Dritten abhängig ist. Die ganze Umschlagsleistung bis zur Übergabe des Containers an den Verfrachter erfolgt damit auf Gefahr des Verkäufers. Die aktuellen Incoterms®2020 haben dieses Problem bereits er-

4 ICC-Germany, <https://www.iccgermany.de/standards-incoterms/digital-guide/>.

5 ICC-Germany, <https://magazin.iccgermany.de/magazin/ausgabe-14/vorstellung-des-incoterms-2020-digital-guides>.

6 ICC, Publikation Nr.817E, <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-checklist-flowcharts-choosing-the-right-incoterms-rule.html>.

7 ICC-Germany, <https://www.iccgermany.de/wp-content/uploads/2024/02/Incoterms.2020-Guidance-Note-Containers-and-Ports-January2024-002.pdf>.

8 Im Kern: Pirrong, Der Überseekauf im modernen Transportwesen unter den Incoterms 2020 – Gleichzeitig ein Vorschlag zur selektiven Neufassung der Incoterms 2030, Baden-Baden 2022.

kannt und auch teilweise geregelt,⁹ doch wird es in diesem Themenbereich noch einige deutliche Verbesserungen geben müssen. So werden vom Autor auch konkrete Empfehlungen zur textlichen Neugestaltung der „maritimen“ F- und C-Klauseln gegeben.¹⁰

Ferner empfiehlt der Autor unter anderem, dass künftige Versionen der Incoterms (anders als in den Incoterms®2020 der Fall) keine Anpassung der Transportdokumente an die Zahlungsmodalitäten mehr vorsehen sollten, sondern dass umgekehrt eine Anpassung der Zahlungsmodalitäten an die Transportdokumente (unter Akkreditivbedingungen) dazu beitragen könnte, eine Kaufpreiszahlungspflicht des Käufers nach Art. 54 CISG zu konkretisieren.

2. Was regeln Incoterms – und was nicht?

a) Einführung

Grundsätzlich kann dazu die Einführung¹¹ zu den Incoterms®2020 herangezogen werden. Die Incoterms richten sich auf drei wesentliche Komponenten des Kaufvertrags aus: Auf die Pflichten der Vertragsparteien, auf den Gefahrübergang sowie auf die Kostentragung bei Abwicklung des Kaufvertrages.

Die Incoterms bilden selbst aber keinen Kaufvertrag, sondern sind lediglich dazu bestimmt, Handelspraktiken für jede beliebige Art von Waren in standardisierter Weise zu formulieren. Daher regeln sie insbesondere nicht: Spezifikationen des Kaufvertrags und der Kaufsache, Details zur Bezahlung, Folgen eines Lieferverzugs bei der Erfüllung oder bei sonstigen Verletzungen von Vertragspflichten und sie enthalten (in den Klauseln/Regeln) auch keine Hinweise auf die etwa notwendige Streitbeilegung. Wenn es den Kaufvertragsparteien in diesen Themenfelder darauf ankommt, Details festzulegen, dann sollten sie dies unbedingt – als Ergänzung der Incoterms-Vereinbarung – zusätzlich tun.

b) Incoterms ohne Hinweis auf das geltende Recht

Incoterms-Klauseln sowie deren Regeln, die die Pflichten der Vertragsparteien näher festlegen, enthalten keine Aussagen zum anwendbaren Recht. Dieses Themenfeld ist nach allgemeinen Regeln des Kaufrechts und auf Grundlage der Regeln des Internationalen Privatrechts (IPR), insbesondere nach den Normen der ROM I-VO, im Zusammenhang mit dem für den gesamten Kaufvertrag (einschließlich dessen Lieferbedingung) zu entscheiden. So kann es geschehen, dass über die Anwendung der IPR-Regeln ein „gewähltes“ Recht (Art. 3 ROM I-VO) oder, mangels Rechtswahl, ein auf andere Weise herausgefundenenes Recht (z.B. über Art. 4 ROM I-VO) zur Anwendung gelangt. Auf jeden Fall besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass hier internationale Rechtsnormen oder Rechtssysteme auf den Kaufvertrag anwendbar sind, was vor allem für die Anwendbarkeit des UN-Kaufrechts (CISG) gilt.

c) Wichtige nicht geregelte Bereiche des Auslandsgeschäfts

Es ist ein weit verbreiteter Irrtum – und auch anlässlich der Marktbefragungen immer wieder feststellbar – dass in der Geschäftspraxis eine diffuse Vorstellung zum Wirkungsgrad der Incoterms besteht. So wird immer wieder vermutet, dass Incoterms sich „auf den *Beförderungsvertrag* auswirken“, Näheres zur *Versicherung* des Warentransports regeln und letztlich auch Auswirkungen auf die mit Dokumenten unterlegte *Bankabwicklung* des Auslandszahlungsverkehrs haben, so dass beispielsweise auch Inhalte eines Akkreditivs von der Incoterms-Vereinbarung der Geschäftspartner abhängig seien. Klare Aussage: Dem ist nicht so! Incoterms, in aller Kürze formuliert, sind lediglich eine standardisierte Form einer „Lieferbedingung“ zwischen Verkäufer und Käufer mit Bezug zu einem Kaufvertrag, der zwischen den beiden Marktteilnehmern geschlossen wird. Nur diese beiden Parteien treffen die Rechte und Pflichten, die über die elf Incoterms-Klauseln und ihre jeweiligen Incoterms-Regeln A 1 bis A 10 für den Verkäufer und B 1 bis B 10 für den Käufer festgelegt werden. Es ist also allenfalls so, dass eine Verpflichtung einer der Vertragsparteien dazu führt, dass diese Vertragspartei sich „um den Beförderungsvertrag oder eine Versicherung kümmert ...“ und nur in diesem Zusammenhang darauf achten muss, dass die *kaufvertraglichen Verpflichtungen* eingehalten werden.

Praxishinweis: Die Incoterms regeln ausschließlich die Lieferbedingungen zwischen Verkäufer und Käufer.

In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Aspekt von großer Bedeutung für die Praxis: Incoterms regeln nicht „alles“, sondern sie bleiben in vielen Praxisfragen eine Antwort schuldig. Es ist schließlich auch gar nicht möglich, alle denkbaren Eventualitäten eines Handelsgeschäfts über knappe 11 Klauseln und wenige Regeln abzubilden. Daher ist es eindeutiger Konsens (und in der Praxis leider oft unbekannt), dass zur Ausfüllung von Regelungslücken, die die Incoterms als bloß grundlegende Standardbedingung lassen, die gesetzlichen Normen des UN-Kaufrechts¹² heranzuziehen sind. Die Incoterms selbst¹³ verweisen sogar darauf, dass zur Lückenfüllung die gesetzlichen Grundlagen zum internationalen Warenkauf (CISG) heranzuziehen sind.

⁹ Incoterms®2020, Einführung IX, Rn. 63 ff. und die neu formulierte Regel FCA B 6.

¹⁰ Pirrong (Fn. 8), S. 337ff.

¹¹ Incoterms®2020, Einführung I und II, Rn. 4 bis 8.

¹² UN-Kaufrecht = CISG (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, CISG) vom 11.4.1980. Diese Konvention hat durch Ratifikation Gesetzeskraft in derzeit 97 Vertragsstaaten der Welt, darunter Deutschland, <https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/>.

¹³ So ausdrücklich bereits die älteren Incoterms 2000, Einführung Ziffer 6.

II. Praxisfragen, die sich hilfsweise über das CISG lösen lassen

Das CISG enthält einige Themenfelder zum internationalen Warenkauf, die zur Auslegung und Ausfüllung von Lieferbedingungen, die nicht eindeutig genug sind, herangezogen werden können. Dies sind vor allem die Regelungen zum „Abschluss des Vertrags“ (Art. 14 bis 24), zu den „Pflichten des Verkäufers“ (Art. 30 bis 52) und des Käufers (Art. 53 bis 65), zum „Gefahrenübergang“ (Art. 66 bis 70) sowie gemeinsame Bestimmungen, die sich mit Pflichtverletzungen und Schadensersatzregelungen befassen. Entsprechend dem thematischen Schwerpunkt der Zeitschrift LogR soll im Folgenden vor allem auf die Gefahrtragung und auf die Fragestellungen zur Warenbeförderung eingegangen werden.

1. Gefahrübergang

Eines der Hauptthemen der Incoterms®2020 ist der Gefahrübergang, der in allen Incoterms-Klauseln in den Regeln A 3/B 3 erfasst ist. Als spezialgesetzliche Regelungen für Kaufverträge über Waren zwischen Parteien, die ihre Niederlassung in verschiedenen Staaten haben, gehen die Regeln des CISG den Normen des BGB für nationale Kaufgeschäfte (§§ 446 und 447 BGB) vor, sodass das CISG im internationalen Warenkaufvertrag beachtet werden muss.

Kommt es zwischen Verkäufer und Käufer zu keiner wirksamen Verabredung einer Incoterms-Klausel, muss für die Frage, welche der beiden Vertragsparteien die Verantwortung für eine Beschädigung der Ware oder für einen Verlust trägt, die gesetzliche Regelung herangezogen werden.

Beim Versendungskauf wird der Zeitpunkt des Gefahrübergangs auf den Käufer vorverlegt: Eine Zahlungspflicht des Käufers besteht trotz zufälligen Untergangs der Ware schon ab dem Moment, in dem er die Ware einer (fremden) Transportperson zum Transport übergibt. Eine ähnliche Regelung enthält Art. 67 Abs. 1 CISG im Warenkauf zwischen gewerblichen Verkäufern aus verschiedenen Vertragsstaaten des UN-Kaufrechts. Diese gesetzlichen Bestimmungen sind abdingbar, nämlich durch Vereinbarung einer im Hinblick auf den Gefahrübergang anderslautenden Lieferbedingung (am besten in Form einer Standardbedingung der Incoterms®2020).

a) Grundregel zum Versendungskauf

Art. 67 CISG befasst sich mit zwei Varianten des Versendungskaufs: Nach der Grundregel des Art. 67 Abs. 1 Satz 1 CISG wird die Ware gemäß den Bestimmungen des Kaufvertrages befördert, ohne dass der Verkäufer verpflichtet ist, sie an einem bestimmten Ort zu übergeben. Die Gefahr geht dann nach Art. 67 Abs. 1 CISG mit Übergabe der Ware an den Beförderer auf den Käufer über. „Übergabe“ im Sinne des Art. 67 CISG bedeutet, dass die Ware in die Obhut eines (fremden) Beförderers übergehen muss; beim Seetransport genügt es deshalb (sofern nicht etwas anderes

vereinbart wurde), dass die Ware längsseits des Schiffes abgeladen wird, wenn der Verfrachter sie dort in seine Obhut nimmt. Liegt dagegen – ungeachtet der Beförderungspflicht – der Lieferort an einem bestimmten Ort, nämlich beim Verkäufer oder beim Käufer, greift die Sondervorschrift des Art. 69 CISG ein.

b) Andere Vereinbarung zum Absendeort

Die Ausnahmeregelung des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 CISG geht dagegen von einem vereinbarten (anderen) Absendeort aus. Wenn der Verkäufer die Ware dem Beförderer an einem bestimmten Ort übergeben muss, geht die Gefahr mit Übergabe der Ware an diesem Ort auf den Käufer über. Damit werden die Fälle erfasst, in denen ein Verkäufer mit Sitz im Landesinneren die Lieferung ab einem bestimmten Seehafen vereinbart und die Ware erst dort an einen Beförderer übergibt. Damit erfolgt der Gefahrübergang in diesen Fällen nicht schon bei Übergabe an den ersten Beförderer (im Landesinneren), sondern gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 2 CISG erst mit Abladung im Seehafen.

c) Zurückhalten von Dokumenten

Schließlich ist noch Art. 67 Abs. 1 Satz 3 CISG zu beachten: Der Gefahrübergang wird danach nicht dadurch behindert, dass der Verkäufer Dokumente zurückbehält, die zur Verfügung über die Ware berechtigen. Unabhängig also davon, ob mittels Dokumenten Eigentum an der Ware übergehen kann oder nicht, entscheidet für die Regelung des Art. 67 CISG grundsätzlich nicht die Dokumentation, sondern die Beförderung der Ware selbst.¹⁴

d) Gefahrübergang nach den Incoterms®2020

Zum Risikoübergang vom Verkäufer auf den Käufer bestimmen alle elf Incoterms®2020-Klauseln gleichlautend, dass der Verkäufer „bis zur Lieferung“ der Ware alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung zu tragen hat. Hier zeigt sich, dass der Moment der „Lieferung“ Spielraum lässt, insbesondere wenn es um Versandaktivitäten der Beteiligten geht und nicht eindeutig klar ist, wo exakt die Lieferung erfolgt und ob ein Aufladen, Abladen usw. zur Lieferung gehört oder nicht. Fehlt es an einer konkreten Festlegung der Geschäftspartner, die dies über die reine Verabredung einer Incoterms®2020-Klausel hinaus in einer Zusatzvereinbarung festlegen, kommen die gesetzlichen Bestimmungen als Auslegungshilfe hinzu.

Wie komplex diese Situation aussehen kann, zeigt eine Entscheidung des EuGH¹⁵ zur Klärung der „Lieferung“ unter

¹⁴ Graf von Bernstorff, Incoterms 2020, Kommentierung für die Praxis, 2. Auflage 2024, Kap.1.4.

¹⁵ EuGH-Urteil vom 9.6.2011, C 87/10 (Electrosteel). Leitsatz: Bei der Prüfung, ob der Lieferort „nach dem Vertrag“ bestimmt ist, muss das angerufene nationale Gericht alle einschlägigen Bestimmungen und Klauseln dieses Vertrags, einschließlich der allgemein anerkannten und im internationalen Handelsverkehr üblichen Bestimmungen und Klauseln wie der Incoterms ... berücksichtigen, die eine eindeutige Bestimmung dieses Ortes ermöglichen.

einer Vereinbarung der Incoterms®-Klausel *ex works*. Die Gefahr geht unabhängig von dem Vollzug der Lieferhandlung des Verkäufers mit Ablauf des Liefertermins auf den Käufer über, wenn die Ware hinreichend konkretisiert ist und der Verkäufer aus den in B3 näher aufgeführten Umständen, die dem Verantwortungsbereich des Käufers zuzurechnen sind (z.B., weil bei FOB das von dem Käufer benannte Schiff nicht rechtzeitig eintrifft), seine Lieferhandlung nicht vornehmen kann.¹⁶

2. Aktivitäten rund um den Warentransport

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.

a) 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 selbst 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 hinausgeht, ferner in allgemeinen transportrechtlichen Grundsätzen nationaler Transportrechtsgesetze (z.B. §§ 407 ff. HGB) oder internationalen Regelwerken (wie etwa CMR, CMNI usw.)¹⁷ oder aber teilweise auch in zusätzlichen Publikationen der Internationalen Handelskammer, die Auslegungshilfen und Praxishinweise enthalten.

b) Erfordernis zusätzlicher Vereinbarungen

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 oder Ladungssicherung. 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.

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 Binnenschiffbrauchsbrauch 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 ...“).

c) 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“.

Praxishinweis: Eine Vereinbarung über die ordnungsgemäße und verkehrssichere Stauung 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. Das CMR ist für den internationalen Straßengütertransport einschlägig. Es verweist aber ausschließlich nur in sei-

Lässt sich der Lieferort auf dieser Grundlage ohne Bezugnahme auf das auf den Vertrag anwendbare materielle Recht nicht bestimmen, ist dieser Ort derjenige der körperlichen Übergabe der Waren, durch die der Käufer am endgültigen Bestimmungsort des Verkaufsvorgangs die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Waren erlangt hat oder hätte erlangen müssen.

¹⁶ Piltz, IWRZ 2020, S.160.

¹⁷ So der ältere „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.

nem 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 international privatrechtlichen Grundsätzen zu ermitteln.

d) Abstufung der Vereinbarung der Geschäftspartner

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 nicht erkennen, kommt in der abgestuften, zweiten Überlegung die ROM I-VO¹⁸ in Betracht. Hier ist dann insbesondere Art. 5 Abs.1 ROM I VO heranzuziehen.¹⁹ 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.

3. Regelungen des CISG

a) Verkäuferpflichten, Art. 30 CISG

Das Gesetz normiert in den Art. 30 bis 36 CISG Näheres zu den Pflichten des Verkäufers bei der Lieferung der Ware. So ist nach Art. 30 CISG die Ware zu liefern. Ferner sind die sie betreffenden Dokumente zu übergeben und das Eigentum an der Ware zu übertragen. Hier gibt es eine Parallele zur „Lieferung“ nach den Incoterms-Regeln A 2 aller Klauseln: Auch hier sind Warenlieferung und Dokumentenübergabe festgelegt, nicht aber die Eigentumsverschaffung. Das CISG enthält also eine weitere Verkäuferpflicht. Wie die Eigentumsverschaffung vollzogen werden kann, beurteilt sich aus der Sicht des IPR grundsätzlich nach Lageortsrecht²⁰ (*lex rei sitae*). Kann der Verkäufer das Eigentum nicht übergeben, weil die verkaufte Sache im Eigentum eines Dritten steht, liegt eine Haftung für Rechtsmängel vor.²¹

b) Inhalt der Lieferverpflichtung, Art. 31 CISG

Art. 31 CISG spezifiziert den Inhalt der Lieferpflicht sowie den Ort der Lieferung und ist heranzuziehen, wenn die

Kaufvertragsparteien hierzu keine eigene vertragliche Regelung getroffen haben. Die Vorschrift unterscheidet zwei Konstellationen. In der ersten erfordert der Vertrag eine Beförderung der Ware, Art. 31 Buchst. a). Das bedeutet, dass der Verkäufer die Ware an den Käufer zu versenden hat.

In der zweiten Konstellation muss die Ware dem Käufer lediglich an einem bestimmten Ort zur Verfügung gestellt werden, Art. 31 Buchst. b) und c). Beide Voraussetzungen kann der Verkäufer ohne Mitwirkung des Käufers erfüllen.

Für den Lieferort macht das CISG keine Vorgaben. Sieht der Kaufvertrag keine Details vor, dann der Verkäufer die Ware von einem beliebigen Ort aus absenden.

c) Verpflichtungen hinsichtlich der Warenbeförderung, Art. 32 CISG

Da die Incoterms viele Hinweise zum „Abschluss des Beförderungsvertrages“ enthalten, kommt es darauf an, was die Kaufvertragsparteien tatsächlich vereinbaren. Art. 32 CISG nennt weitere Pflichten für den Fall, dass der Verkäufer die Ware einem Beförderer zu übergeben hat. Hier stellen sich mehrere Fragen: Wer muss den Vertrag mit einem Beförderer schließen (dies sollte bei Verabredung der Incoterms unbedingt deutlich vereinbart werden). Geklärt sein sollte auch, ob (und gegebenenfalls wann) der Verkäufer verpflichtet ist, dem Käufer die erfolgte Versendung anzuzeigen. Alle Incoterms®2020-Klauseln haben hierzu in der Regel A 10 eine entsprechende Verpflichtung des Verkäufers enthalten.

Wichtig ist auch, wer eine Transportversicherung abzuschließen hat und welchen Umfang diese haben soll. Dies ist stets beachtlich, da nur die Incoterms®2020-Klauseln CIP und CIF hierzu eine Regelung enthalten, die Problematik der Transportversicherung aber bei jedem Warengeschäft akut ist.

d) Zeit der Lieferung, Art. 33 CISG

Wenn die Incoterms lediglich festlegen, dass der Verkäufer zur Lieferung verpflichtet ist, stellt sich die Frage, wann genau dies der Fall sein soll. Fehlt eine entsprechende Verabredung der Kaufvertragsparteien, ist Art. 33 CISG heranzuziehen.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I-VO).

¹⁹ Art. 5 ROM I-VO: „(1) Soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern keine Rechtswahl nach Artikel 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 Übernahmestort 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.“

²⁰ Art 43 EGBGB.

²¹ OLG Koblenz, Urteil vom 16.1.1992 – 5 U 534/91, CISG-online 47.

ziehen. Im Zweifel²² ist die Ware „innerhalb einer angemessenen Frist nach Vertragsschluss“ zu liefern, Art. 33 Buchst. c).

e) Übergabe von Dokumenten, Art. 34 CISG

Art. 34 CISG spezifiziert die „Übergabe von Dokumenten“, wenn die Kaufvertragsparteien hierzu keine klare Regelung (z.B. Abwicklung des Zahlungsverkehrs über ein Dokumenteninkasso oder Akkreditiv und damit zusammenhängender Andienung der Dokumente bei der Zahlstellenbank) getroffen haben. Diese Vorschrift gilt zugleich auch, wenn es um elektronische Dokumente geht: deren Verwendung ist nach *allen* Incoterms-Regeln zwar grundsätzlich zulässig, doch sollte dies zwischen den Geschäftspartnern für eine reibungslose Abwicklung auch eindeutig verabredet sein. Die ICC stellt für volldigitale Außenhandelstransaktionen die Uniform Rules for Digital Trade Transactions (URDTT) als Mustervereinbarung zwischen allen Parteien des Außenhandels (Käufer, Verkäufer, Banken und Versicherungen) bereit.²³

f) Vertragsgemäßheit der Ware, Art. 35 CISG

Es versteht sich eigentlich von selbst, dass der Verkäufer eine vertragsgemäße Ware liefern muss. Wann und wie genau eine Ware als vertragsgemäß anzusehen ist, legt die Vorschrift in Art. 35 CISG fest. Wohlgemerkt nur, falls die Kaufvertragsparteien dies in ihrem Kaufvertrag nicht selbst ausreichend bestimmt haben.

4. Transportrechtliche Aspekte der Incoterms®2020-Klauseln

a) 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 daher 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.

b) FCA Frei Frachtführer

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

c) 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 vorhandenen Umständen – das Transportmittel öffnet, Ladensicherungen 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.

Praxishinweis: Der Container ist ein Verpackungsmittel und kein Transportmittel!

²² OLG Naumburg, Urteil vom 27.4.1999 – 9 U 146/98, CISG-online 512 zu dem Fall, dass der Kaufvertrag keinen Hinweis zur Bestimmung der Lieferzeit enthält. – Was angemessen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles, OLG Rostock, Urteil vom 15.9.2003, 3 U 19/03, CISG online 920: „Hierbei dürfen bei der Bestimmung der Lieferfrist zugunsten jeder Partei nur solche Umstände berücksichtigt werden, die auch der Gegenpartei bei Vertragsabschluss bekannt oder für sie erkennbar Angesichts der Gesamtumstände eines konkreten Falles kann eine Verschiebung des ursprünglich vereinbarten Fertigstellungstermins um ca. drei Wochen daher „angemessen“ sein.“

²³ Die URDTT sind kostenlos abrufbar unter: <https://www.iccgermany.de/produkt/implementing-urdt-uniform-rules-for-digital-transactions-version-1-0/>.

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.“

d) 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.

e) 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.

aa) 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/Importver-

zollung stattzufinden hat, liegt diese wiederum in der Sphäre des Käufers, DPU B 7 Buchstabe b). Die Entladung ist dann so lange 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).

bb) 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.

cc) Übernahme

Der Begriff „Übernahme“ versteht sich – angesichts der 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.

dd) 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.

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.“

Autor

Prof. Dr. Graf von Bernstorff lehrt Internationales Wirtschaftsrecht an der Hochschule Bremen. Seine langjährige Tätigkeit als Rechtsanwalt in einer großen Wirtschaftskanzlei mit Sitz in Bremen und Hamburg sowie die Geschäftsführertätigkeit in einem Unternehmen der Import-, Export- und Zollabwicklung haben zu großer Beratungserfahrung im internationalen Unternehmensgeschäft geführt. Zudem ist er vielfacher Buchautor zu Themen des Auslandsgeschäfts und der Finanzierung von Unternehmen. Als Mitglied der ICC-Kommission Commercial Law and Practice hat er aktiv an der Ausarbeitung der Incoterms 2020 mitgearbeitet. Für die Internationale Handelskammer führt er regelmäßig Schulungen zu den Incoterms 2020 durch.



JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., Advokát und JUDr. Adam Kotyza, LL.M., Advokát

Der elektronische CMR-Frachtbrief im Lichte des tschechischen Rechts

Im Jahr 2008 wurde das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief (eCMR-Zusatzprotokoll) angenommen, das die Ausstellung eines elektronischen CMR-Frachtbriefs ermöglicht. Dieser Artikel befasst sich mit der aktuellen Praxis der Verwendung des elektronischen CMR-Frachtbriefs in der Tschechischen Republik und mit den damit verbundenen rechtlichen Aspekten.

I. Einleitung

Die Problematik der korrekten Verwendung eines CMR-Frachtbriefs in der Praxis ist bei tschechischen Spediteuren und Versendern seit einiger Zeit ein Thema. Im Allgemeinen ist die unklare Verwendung des CMR-Frachtbriefs seit langem Gegenstand von Streitigkeiten über die Pflicht oder nicht bestehende Pflicht zur Ausstellung des solchen Frachtbriefs, über die gegebenenfalls für eine Ausstellung verantwortliche Partei, über die den Frachtbrief unterzeichnenden Personen usw. Auf diese Fragen soll in diesem Artikel jedoch nicht eingegangen werden.

Gegenstand dieses Artikels ist die Problematik der rechtlichen Zusammenhänge und der Praxis der Verwendung eines elektronischen CMR-Frachtbriefs („eCMR“) im Rahmen privatrechtlicher Geschäftsbeziehungen im (innerstaatlichen tschechischen und im internationalen) Straßengüterverkehr nach dem tschechischen Recht. Der vorliegende Artikel gliedert sich in zwei Teile:

Im ersten Teil stellen wir dem Leser zunächst die derzeitige tschechische Praxis der Verwendung des eCMR vor und geben einen Ausblick auf die weitere Entwicklung. Erfüllt die

Zum Beirat gehören:

Manuel Grubenbecher, LL.M.
Geschäftsführer der AKE GmbH

Hans J. Huber
Geschäftsführer der id4.trade GmbH

Dr. Julia Hörnig
GvW Graf von Westphalen, Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

Prof. Dr. Peter Meyer
Professor für Wirtschaftsprivatrecht, Vertriebsrecht, Logistik- und Transportrecht, Sanierungs- und Insolvenzrecht und Dekan der Fakultät Wirtschaftsingenieurwesen an der Technischen Hochschule Würzburg-Schweinfurt

Philipp Reusch
Partner bei Reusch Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Oliver Wieck
Generalsekretär der Internationalen Handelskammer (ICC) Germany

Zur Redaktion gehört:

Sophie Staron
Universität Mannheim

Zu den Herausgeber:innen gehören:

Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)
Rechtsanwältin und Partnerin der international tätigen Kanzlei Luther Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Dr. David Saive, LL.M.
Rechtsanwalt & Experte für die Digitalisierung des Außenhandels und des Transportsektors

Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.
Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht mit Schwerpunkt Transportrecht Universität Mannheim

Harald Schoen, LL.M.
Ministerialrat und seit 2002 im Bundesministerium der Justiz tätig

IMPRESSUM

LogR ISSN 2752-0250
Logistik und Recht
Zitierweise LogR 3. Jahrgang

Schriftleitung
Dr. David Saive, LL.M.

Redaktion
Sophie Staron

Wissenschaftlicher Beirat
Manuel Grubenbecher, LL.M., Hans J. Huber, Dr. Julia Hörnig, Prof. Dr. Peter Meyer, Philipp Reusch, Oliver Wieck

Herausgeber
Jette Gustafsson, LL.M., Dr. David Saive, LL.M., Prof. Dr. Andreas Maurer, Harald Schoen, LL.M.

Verlag
Deutscher Fachverlag GmbH, Mainzer Landstraße 251, 60326 Frankfurt am Main, Tel: +49/(0)69/7595-01, Fax: +49/(0)69/7595-2999, www.logistikundrecht.net

In der dfv Mediengruppe, Fachmedien Recht und Wirtschaft, erscheinen außerdem folgende Fachzeitschriften: Betriebs-Berater (BB), Compliance-Berater (CB), Diversity in Recht und Wirtschaft (DivRuW), Datenschutz-Berater (DSB), Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht (EWS), Geldwäsche & Recht (GWuR), Zeitschrift zum Innovations- und Tech-

nikrecht (InTeR), Kommunikation & Recht (K&R), Netzwirtschaften & Recht (N&R), Recht Automobil Wirtschaft (RAW), Recht der Finanzinstrumente (RdF), Recht der Zahlungsdienste (RdZ), Recht der Internationalen Wirtschaft (RIW), Sanierungs-Berater (SanB), Der Steuerberater (StB), Wettbewerb in Recht und Praxis (WRP), Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht (ZfU), Zeitschrift für Wett- und Glücksspielrecht (ZfWG), Zeitschrift für das gesamte Handels- und Wirtschaftsrecht (ZHR), Zeitschrift für das gesamte Lebensmittelrecht (ZLR), Zeitschrift für Neues Energierecht (ZNER) und Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft (ZVglRWiss).

Geschäftsführung
Peter Esser (Sprecher), Sönke Reimers (Sprecher), Thomas Berner, Markus Gotta

Aufsichtsrat
Andreas Lorch, Catrin Lorch, Dr. Edith Baumann-Lorch, Peter Ruß

Gesamtverlagsleitung Fachmedien Recht und Wirtschaft
Torsten Kutschke, Tel: +49/(0)69/755-2701, Fax: +49/(0)69/7595-2780, torsten.kutschke@dfv.de

Anzeigen
Matthias Betzler, Tel. +49 69 7595-2785
E-Mail: matthias.betzler@dfv.de
Es gilt Preisliste 3.

Leitung Produktion
Hans Dreier, Tel. 069/7595-2463

Leitung Logistik
Ilja Sauer, Tel. 069/7595-2201

Jahresvorzugspreis Deutschland (4 Ausgaben): 159,00 € inkl. Versandkosten und MwSt., alle weiteren Abonnement-Preise unter www.ruw.de/abo
Abonnementsgebühren sind im Voraus zahlbar.

Das Jahresabonnement verlängert sich jeweils um 1 Jahr, wenn es nicht 3 Monate vor Ende des Bezugszeitraumes gekündigt wird.

Bankverbindungen
Frankfurter Sparkasse, Frankfurt am Main, IBAN: DE56 5005 0201 0000 0349 26, SWIFT-BIC: HELADEF1822

Bestellungen
Deutscher Fachverlag GmbH, Tel: +49/(0)69/7595-2788, Fax: +49/(0)69/7595-2770
kundenservice@ruw.de

Urheber- und Verlagsrechte
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Das gilt auch für die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und ihre Leitsätze, denn diese sind geschützt, soweit sie vom Einsender oder von der Redaktion erarbeitet oder redigiert worden sind. Der Rechtsschutz gilt

auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form – durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren – reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

Manuskripte
Manuskripteinsendungen werden an die Schriftleitung erbeten (s.o.). Keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Mit der Annahme zur Alleinveröffentlichung erwirbt der Verlag alle Rechte, einschließlich der Befugnis zur Einspeisung in eine Datenbank.

© 2024 Deutscher Fachverlag GmbH

Satz
Lichtsatz Michael Glaese GmbH, Hildastraße 4, 69502 Hemsbach

Druck
medienhaus Plump GmbH, Rolandsecker Weg 33, 53619 Rheinbreitbach

