



Newsletter Nr. 236 (DE)

**Die richtige Klausel für die weltweite
Containerverschiffung**

Januar 2022

Obwohl Lorenz & Partners große Sorgfalt darauf verwenden, die in diesen Newslettern bereitgestellten Informationen auf aktuellem Stand für Sie zur Verfügung zu stellen, möchten wir Sie darauf hinweisen, dass diese eine individuelle Beratung nicht ersetzen können. Lorenz & Partners übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen Lorenz & Partners, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens Lorenz & Partners kein vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Bekanntermaßen werden zurzeit ca. 70 % aller Stückgutfrachten in Containern transportiert.

Weltweit gibt es derzeit ca. 5.400 Containerschiffe. Die Ever Ace der taiwanesischen Reederei Evergreen misst als größtes Containerschiff der Welt 400 Meter in der Länge und 61,5 Meter in der Breite und bietet 23.992 Stellplätze für 20-Fuß-Standardcontainer (TEU); also ca. 10.000 große 40-Fuß-Container.

Container gibt es in verschiedenen Größen, wobei quasi alle Größen übereinander gestapelt werden können; nach den ISO-Minimalanforderungen (ISO 668:2013) müssen mindestens sechs **vollbeladene** Container übereinander gestapelt werden können, viele Container sind allerdings auf eine Stapelhöhe von neun und mehr vollbeladene Container ausgelegt.

Der durchschnittliche **Containerverlust** liegt pro Jahr bei ca. 1500 Stück, was etwa 0,001 % der insgesamt transportierten Container entspricht. Dabei sind ca. 2/3 der Verluste auf Katastrophen zurückzuführen.

Die Frachtraten hatten ihren bisherigen Höhepunkt im September 2021 mit 10.323 USD für einen 40-Fuß-Container erreicht. Zum Vergleich: Die Frachtraten im November 2019 betragen im Durchschnitt nur 1.290 USD und im November 2020 nur 2.443 USD. Diese Werte sind Durchschnittswerte aller Transporte auf allen Routen. Die Frachtraten für Transporte aus China und Südostasien sind um ein Vielfaches höher als Transporte auf dem Rückweg, da wesentlich

mehr Waren in Container aus dieser Region exportiert als importiert werden.

Viele Container werden völlig leer aus den USA und aus Europa zurück nach Asien verschifft, nur um dort wieder befüllt werden zu können.

I. Was sind Incoterms?

Im Laufe der Jahre wurden standardisierte, vordefinierte Handelsbedingungen entwickelt, um die Verhandlungszeit für das jeweilige Ausverhandeln solcher Transaktionen zu verkürzen. Die bekanntesten dieser vordefinierten Bedingungen sind die International Commercial Terms (Incoterms).

Die Incoterms wurden erstmals 1936 von der Internationalen Handelskammer (ICC, Paris) eingeführt. Seit 1980 werden sie im Zehnjahresrhythmus an die sich ändernden rechtlichen, wirtschaftlichen und technologischen Gegebenheiten angepasst.

Jeder internationale Kaufvertrag über Waren sollte eine Incoterm-Klausel enthalten, in der wichtige Fragen wie Zeitpunkt, Ort und Art der Übergabe der Waren, Zahlung der Versandkosten, Versicherung und Zoll sowie insbesondere die Regelung des Gefahrenübergangs geregelt sind.

Die jüngste Version der Incoterms wurde 2020 veröffentlicht. Ältere Versionen können jedoch weiterhin verwendet werden, wenn die Parteien dies wünschen. Deshalb sollte ausdrücklich angegeben werden, welche Version der Incoterms angewendet werden soll, z. B. „Incoterms 2020“.

Regelung der Incoterms auf einen Blick:

Die Incoterms **regeln** die Rechte und Pflichten der Parteien in Bezug auf:

- Liefer- und Transportdokumente (oder gleichwertige elektronische Mitteilungen),
- Aufteilung der Kosten für Käufer und Verkäufer für Fracht, Export oder Importzölle, Steuern, Versicherung usw.,
- den Übergang der Gefahr des (zufälligen) Untergangs der verkauften Ware (durch Unfälle, höhere Gewalt, Diebstahl oder ähnliches).

Die Incoterms **regeln nicht:**

- den Übergang von Eigentum und andere Rechte aus dem Eigentum,
- Vertragsverletzungen und deren Folgen,
- Beschreibung oder Qualität der Waren,
- Zeitpunkt und Art der Zahlung,
- das anzuwendende Recht oder
- Fragen im Zusammenhang mit Speditoren/Transporteuren.

II. Anwendbarkeit

Die Incoterms finden nur Anwendung, wenn die (zwei oder auch mehrere) Handelsparteien ihre Anwendbarkeit im Kaufvertrag selbst ausdrücklich erklärt haben oder wenn sie wirksam in das betreffende Angebot, die allgemeinen Einkaufs- oder Verkaufsbedingungen, die Bestellung, die

Auftragsbestätigung usw. aufgenommen und vereinbart worden sind.

Die meisten Klauseln sind multimodal, das heißt, sie können für eine Vielzahl von Transportarten verwendet werden.

Aufgrund der Unterschiede zwischen den verschiedenen Versionen (z. B. Incoterms 2010 und 2020) kann ein pauschaler Verweis auf die „Incoterms“ zu Problemen führen. Außerdem ist es wichtig, den zum Incoterm passenden Ort anzugeben. Ohne letzteren ist der Incoterm unbrauchbar, da nicht klar ist, wo genau die Waren bereitgestellt oder geliefert werden sollen.

Daher sollten die Incoterms im Vertrag wie folgt vereinbart werden:

1. Angabe des spezifischen Incoterm
2. Angabe des Bestimmungsortes
3. Verweis auf die jeweilige Fassung der Incoterms

Muster für eine Lieferklausel: „Die Lieferung erfolgt FCA BANGKOK- Pratunam Storehouse Hall 5, Incoterms 2020.“

Zur Abwicklung des internationalen Zahlungsverkehrs kann gegebenenfalls auf ein Akkreditiv (Letter of Credit) zurückgegriffen werden.

III. Kategorien von Incoterms

Die Incoterms-Klauseln lassen sich grob in die folgenden vier Gruppen einteilen:

(1) Die E-Klauseln (EXW) als reine Abholklausel, bei denen die einzige Verpflichtung des Verkäufers darin besteht, dem Käufer die Ware in den Geschäftsräumen des Verkäufers zur Verfügung zu stellen;

(2) Die F-Klauseln (FCA, FAS und FOB) als sogenannte Einpunktklauseln, bei denen der

Verkäufer die Ware an einen vom Käufer beauftragten Frachtführer liefern muss;

(3) Die C-Klauseln (CFR, CIF, CPT und CIP) als sogenannte Zweipunkt Klauseln, bei denen der Verkäufer den Transport der Ware organisieren muss, aber nicht das Risiko des Verlustes oder der Beschädigung der Ware oder der zusätzlichen Kosten übernimmt, die durch Ereignisse entstehen, die nach dem Versand auftreten; und

(4) Die D-Klauseln (DAT, DPU und DDP) als sogenannte Ankunftsklauseln, bei denen der Verkäufer alle Kosten und Risiken für die Lieferung der Ware an den endgültigen Bestimmungsort trägt.

Die mit den Incoterms 2010 eingeführte Hauptunterscheidung zwischen den „*Klauseln für alle Transportarten*“ (EXW, FCA, CPT, DAP, DPU – vormals DAT – und DDP) und den „*Klauseln für den See- und Binnenschifftransport*“ (FAS, FOB, CFR und CIF) wird in den Incoterms 2020 beibehalten.

Die vier „*Seeklauseln*“ sind für Situationen bestimmt, in denen der Verkäufer die Ware an Bord eines bestimmten Schiffes liefern soll (oder bei Wahl der FAS-Klausel längsseits). Dies ist die Stelle, an der die Lieferung der Waren vom Verkäufer an den Käufer erfolgt. Bei Nutzung dieser Klauseln trägt der Käufer ab dem bestimmten Ort die Gefahr des Verlusts von oder Schäden an den Waren.

Die sieben „multimodalen“ Beförderungsklauseln sind hingegen zur Verwendung in Situationen bestimmt, in denen

- die Stelle, an der der Verkäufer die Waren einem Frachtführer übergibt oder zur Verfügung stellt, oder
- die Stelle, an der der Frachtführer die Waren dem Käufer übergibt, oder die Stelle, an der die Waren dem Käufer zur Verfügung gestellt werden, oder

- die bereits genannten Stellen sich nicht an Bord (oder bei der Wahl der FAS-Klausel längsseits) eines Schiffs befinden.

IV. Ist FOB für den Containerverkehr geeignet?

In der Vergangenheit wurde im Containerverkehr neben der CIF-Klausel vor allem die FOB-Klausel verwendet. Die FOB-Klausel wird aber den tatsächlichen Abläufen bei der Containerverschiffung nicht wirklich gerecht.

Die FOB-Klausel ist als „*Seeklausel*“ zunächst nur für den See- und Binnenschifftransport vorgesehen. Nach der FOB-Klausel ist zudem die **Lieferung an Bord des Schiffes** im benannten Verschiffungshafen vorgesehen. Damit die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung der Ware auf den Käufer übergeht, muss die containerisierte Ware auf dem Ladendeck niedergesetzt werden. (Dies stellt eine Neuerung der Incoterms 2020 dar, davor kam es mit der (erstmaligen) Überschreitung der Schiffsreling zum Gefahrübergang. Dies hatte die missliche Folge, dass es einen Unterschied für den Gefahrübergang machte, ob die Ware beim Laden in das Wasser oder auf das Deck fiel.)

Da im modernen Containerverkehr der Verkäufer eigentlich immer den Container ab Fabrik dem Frachtführer übergibt, verliert er de facto ab diesem Zeitpunkt auch jede Einflussmöglichkeit. Die Beladung des Schiffes selbst wird dann ausschließlich vom Containerterminal abgewickelt. Damit eignet sich die FOB-Klausel nicht für den Containerverkehr.

Für Stückgut und Masegüter, die auf herkömmlichen Frachtschiffen transportiert werden, eignet sich die FOB-Klausel hingegen immer noch.

V. Empfehlung: Vereinbarung der FCA-Klausel

Nach den Incoterms 2010 bestand folgendes Problem: Sehr häufig wird die Finanzierung des Kaufvertrags durch ein **Dokumentenakkreditiv** abgesichert, das von einer Bank ausgestellt wird. In vielen Fällen verlangen die Banken, ein **Konnossement mit An-Bord-Vermerk**, eine sogenannte **On-Board Bill of Lading**, die nachweist, dass die (bestellten) Waren auch tatsächlich (rechtzeitig) auf das (richtige) Schiff verladen wurden, um die Auszahlungsbedingungen eintreten zu lassen. D.h., erst wenn die Bank das **On-Board Bill of Lading vorliegen hat, wird sie den Letter of Credit (LC) bedienen**.

Die FCA-Bedingungen sahen aber bis 2020 die Ausstellung einer On-Board Bill of Lading nicht vor.

Nach den FCA-Bedingungen (A6/B6) der Incoterms 2020 können die Vertragsparteien jetzt vereinbaren, dass **gemäß FCA an ein Containerterminal geliefert wird**, der Käufer seinen Transporteur aber anweist, dem Verkäufer ein **Konnossement mit An-Bord-Vermerk** zu übergeben. Dieses kann der Verkäufer dann der das Dokumentenakkreditiv (LC) bestätigenden Bank vorlegen und so die Zahlung aus dem LC erhalten. Diese Anpassung der FCA-Klausel trägt der Interessenlage des Verkäufers Rechnung, der regelmäßig nicht für das Handling im Export-Terminal/Hafen die Haftung übernehmen kann und will.

*Wir hoffen, dass wir Ihnen mit den vorliegenden Informationen behilflich sein konnten.
Sollten Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich bitte an:*

LORENZ & PARTNERS Co., Ltd.

27th Floor Bangkok City Tower
179 South Sathorn Road, Bangkok 10120, Thailand

Tel.: +66 (0) 2-287 1882

E-Mail: info@lorenz-partners.com

www.lorenz-partners.com