

Cost and Freight CFR, Cost Insurance and Freight CIF – gemäß Incoterms® 2020

Mehrkosten in der Seefracht, insbesondere solche, die durch die aktuelle Situation im Nahen Osten entstehen

Sowohl CFR als auch die Incoterms® Klausel CIF sind ausschließlich für die See- und Binnenschifffahrt geeignet und werden im internationalen häufig verwendet.

Unter A 4 Transport wird ausgeführt: *Der Verkäufer muss einen Vertrag über die Beförderung der Ware von der gegebenenfalls vereinbarten Lieferstelle am Lieferort bis zum benannten Bestimmungshafen oder einer gegebenenfalls vereinbarten Stelle in diesem Hafen abschließen oder beschaffen.*

Unter A9 b) Kostenverteilung ist zu lesen: *Der Verkäufer muss ... die Frachtkosten und alle sonstigen gemäß A4 entstehenden Kosten tragen,*

Unter B9 a) wird ausgeführt: *Der Käufer muss... alle die Ware betreffenden Kosten ab dem Zeitpunkt der Lieferung gemäß A2 tragen*

Risikoaufschläge

Mehrere Schifffahrtsunternehmen sind dazu übergegangen, für bereits bezahlte Fracht und Container, die sich bereits auf dem Weg in die Krisenregion oder angrenzende Länder befanden, dem Shipper = Verkäufer nachträglich Risikoaufschläge zu verrechnen, die ein Mehrfaches der ursprünglichen Frachtkosten betragen. Es stellt sich nun die Frage, ob diese unvermeidbaren Mehrkosten vom Verkäufer zu tragen sind oder von diesem an den Käufer weiterverrechnet werden können.

Aus dem oben angeführten Text der Incoterms lassen sich für diese Mehrkosten unterschiedliche Ansatzpunkte finden: für die Kostentragung durch den Verkäufer spricht Pkt A 9 b) „die Frachtkosten und alles sonstigen entstehenden Kosten zu tragen“; für die Kostentragung durch den Käufer spricht der Text „alle die Ware betreffenden Kosten ab dem Zeitpunkt der Lieferung“, dh. ab Beladung des Schiffes im Verschiffungshafen.

Nachdem Kaufverträge und auch die Frachtverträge mit den Reedereien unterschiedlichen Rechtsordnungen unterliegen können, die die Weiterverrechnung solcher Mehrkosten und deren Zulässigkeit ev. unterschiedlich beurteilen, rät ICC Austria dazu, im Kaufvertrag, dh. der Vertragsbeziehung zwischen Verkäufer und Käufer, nicht nur den Incoterm® CFR oder CIF zu wählen, sondern auch eindeutig über unvorhersehbare oder planbare Mehrkosten abzusprechen. Dies kann dadurch erfolgen, dass schriftlich festgehalten wird, dass der Verkäufer die Frachtkosten sowie einige klar definierte Tage Detention and Demurrage Costs zu tragen, dass aber alle anderen anfallenden Kosten vom Käufer zu tragen sind, der ja auch das Transportrisiko gemäß diesen Incoterms® Klauseln übernimmt. Dies kann durch Weiterverrechnung allfälliger Mehrkosten im Transport vom Verkäufer an den Käufer

erfolgen oder dadurch, dass der Käufer diese Mehrkosten bei Abholung der Ware vom Bestimmungshafen selbst bezahlt.

Umleitung von Schiffen – keine Ankunft am Bestimmungshafen

Derzeit kommt es auch immer wieder dazu, dass Schiffe, die das Krisengebiet ansteuern, umgeleitet werden, zB nach Indien statt nach Kuwait.

Wenn im Kaufvertrag der Incoterm CFR oder CIF vereinbart sind, schuldet der Verkäufer, dass die Ware im Liefertermin an Bord des Schiffes im Abgangshafen gestellt wird und dass ein Transport bis zum Bestimmungshafen organisiert ist. Er gibt aber keine Garantie ab, dass die Ware auch im Bestimmungshafen ankommt. International wird ein Krieg, der dazu führt, dass Häfen nicht angesteuert werden können, häufig als Force Majeure, dh. Höhere Gewalt definiert. Das Nichterreichen des Bestimmungshafens, kann dem Verkäufer idR nicht vorgeworfen werden, da der Käufer das Risiko für den Seetransport trägt. Aus dem Kaufvertrag unter Verwendung der Lieferkondition CFR oder CIF werden diese Kosten zumeist den Käufer treffen. In vielen Fällen wird die Reederei auch diese Mehrkosten beim Käufer einheben, widrigenfalls die Waren nicht ausgehändigt werden.

Da jedoch der Verkäufer zumeist über seinen Spediteur den Seetransport beim Reeder beauftragt, hat die Reederei jedoch auch die Möglichkeit, die offenen Kosten beim Verkäufer als Auftraggeber einzuheben. Dann kann man diese Kosten beim Käufer aus dem Vertrag zurückverlangen.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Bedingungen des Konnossements (B/L) in der Regel auch den Begriff „Merchant“ ausweisen, der zur Zahlung der Frachtkosten oder der während des Transports entstandenen Mehrkosten verpflichtet ist. Der Begriff „Merchant“ umfasst den Versender, den Inhaber, den Empfänger und den Abnehmer der Güter, jede Person, die Eigentümer der Ware oder dieses Konnossements ist oder einen Anspruch auf deren Besitz hat, sowie jede Person, die im Namen einer solchen Person handelt. Letztendlich wird die Reederei die Container/Ware erst freigeben, wenn die zusätzlichen Kosten beglichen wurden.

Sollte der Verkäufer als Shipper der Ware das Bill of Lading bereits erhalten haben, kann er dieses als eines von zahlungsauslösenden Dokumenten unter einem allfälligen Akkreditiv einreichen.

Wenn die Ware allerdings noch nicht verschifft wurde und auch nicht verschifft werden kann, ist der Käufer zu kontaktieren und wird eine einvernehmliche Lösung empfohlen.