

Fluten haben Rechtsfolgen

Probleme können beim Kauf- oder Transportvertrag auftreten /

Kein Verschulden bei höherer Gewalt

Von Dr. Frank Wilting

„Lieferketten in Thailand gerissen“ – so berichtete die DVZ am 27.10.2011 auf Seite 1. Lieferungen in den von der Flut betroffenen Regionen in Thailand sind kaum noch möglich. Die Naturkatastrophe kann Auswirkungen sowohl kaufrechtlicher als auch transportrechtlicher Art zwischen den Handels- und Frachtteilnehmern haben.

Von der Flutkatastrophe sind vor allem Exporte von Herstellern elektronischer Bauteile sowie Automobilzulieferer mit Sitz in Thailand betroffen. Für den Import nach Thailand gilt dies besonders für große Lebensmittelhandelsketten. Im Wesentlichen spielen sich die anzusprechenden Rechtsprobleme auf folgenden Ebenen ab: Kaufvertrag zwischen Verkäufer und Käufer der Ware sowie Transportvertrag zwischen Absender und Spediteur/Frachtführer.

Kaufrecht. Für Exporte nach Thailand, die wegen der Umweltkatastrophe nicht an den Empfänger ausgeliefert werden können, ist zunächst entscheidend, ob und welche Handelsklausel der Incoterms vereinbart wurde. Diese regeln im Wesentlichen den Gefahrübergang zwischen Verkäufer und Käufer an der Ware. Es gibt zwei Extreme: Wenn der Verkäufer mangelfreie Ware („ex works“, EXW) verkauft hat, ist der Transport vom Käufer zu organisieren.

Der Verkäufer in Deutschland hat den Kaufvertrag dann mit Übergabe an den Transporteur ordnungsgemäß erfüllt. Der Käufer in Thailand kann die Zahlung des Kaufpreises nicht verweigern. Wenn jedoch umgekehrt mit der Klausel „delivered duty paid“ (DDP) das andere Extrem gewählt wird, hat der Verkäufer seine Pflichten erst erfüllt, wenn die Ware am Bestimmungsort in Thailand abgeliefert wird. Solange dies nicht möglich ist, kann die Zahlung des Kaufpreises nicht verlangt werden.

Von den Erfüllungsansprüchen zu unterscheiden ist im letztgenannten Fall die Frage, ob der Käufer in Thailand wegen verspäteter Lieferung Schadensersatz verlangen kann. Das setzt eine Lieferfristvereinbarung sowie eine Verspätung voraus. Verzug verlangt zudem nach deutschem Recht immer ein Verschulden. Verschulden bedeutet Vorsatz oder Fahrlässigkeit, und würde hier ein vorwerfbares Verhalten des deutschen Verkäufers bedeuten. Und genau daran wird es in aller Regel scheitern, wenn während des Liefervorgangs eine Naturkatastrophe eintritt. Üblich ist hierfür der Begriff

der höheren Gewalt. Es beschreibt zutreffend, dass sich gegen die betreffende Vertragspartei kein Verschuldensvorwurf erheben lässt.

Gleiches gilt bei Lieferungen von Thailand nach Deutschland. Wird in diesem Falle „EXW“ verkauft, so wird der vom deutschen Käufer beauftragte Spediteur nicht in der Lage sein, die Ware vor Ort abzuholen. Wegen fehlenden Verschuldens gerät der Käufer nicht in Annahmeverzug, muss also keine Entschädigung etwa für zusätzliche Lagerkosten entrichten.

Sofern es dem Verkäufer wegen der Flutkatastrophe unmöglich ist, die Ware in seinem Werk dem Käufer zur Abholung bereitzustellen, hat er gemäß „EXW“ nicht erfüllt und keinen Anspruch auf den Kaufpreis. Steht aber die Ware zur Abholung bereit und ist der Weg dorthin durch die Flut versperrt, dann hat der Verkäufer seine Leistung erbracht. Er kann dann die Zahlung verlangen. Hier scheidet auch ein Rücktrittsrecht des Käufers aus, da der Verkäufer vertragsgemäß geleistet hat. Allgemein gilt daher bei Kaufverträgen mit Lieferanten im Ausland: Vorsicht mit der Vereinbarung der Exworks-Klausel.

Transportrecht. Das Transportrecht regelt vor allem die Rechte und Pflichten zwischen Absender und Frachtführer als Parteien des Frachtvertrags. Bei Selbsteintritt, Spedition zu festen Kosten oder bei Sammelladung wird auch der Spediteur haftungsrechtlich wie ein Frachtführer behandelt. Gehaftet wird für Güterschäden, die sich während des Transports ereignen. Also beispielsweise in dem Fall, wenn das Gut beim Vor- oder Nachlauf auf dem Lkw in Thailand zu Schaden kommt.

Der Güterschaden ist bei Anwendung des deutschen Rechts (Paragraph 425 Handelsgesetzbuch – HGB) auch grundsätzlich erstattungsfähig. Je nach vereinbarter Handelsklausel kann entweder der Käufer oder der Verkäufer der Ware transportrechtlicher Absender und damit Anspruchsteller sein. Entsprechendes gilt für während des Transports eintretende Verspätungen. Das deutsche Seerecht kennt zwar keine Ansprüche wegen Verspätungsschäden. Bei dem hier jedoch aller Voraussicht nach vorliegenden multimodalen Transport ist anzunehmen, dass die Verspätung auf dem Landtransport in Thailand eintrat. Für Güter- und Verspätungsschäden gilt dann das Landfrachtrecht dieser Lkw-„Teilstrecke“, das auch die Verspätungshaftung kennt.

Der Frachtführer/Spediteur würde nun versuchen, seine Haftung durch Berufung auf ein für ihn unvorhersehbares und unabwendbares Ereignis auszuschließen (vergleiche Paragraph 426 HGB). Damit hätte er Erfolg, wenn die Flut und ihre Folgen unvorhersehbar und unvermeidbar waren. Das wäre nur zu verneinen, wenn beispielsweise ein Umweg zum Ziel geführt hätte, er aber quasi sehenden Auges dem Transporthindernis begegnet ist.

Nach deutschem Recht ist für den Frachtführer/Spediteur zu beachten, dass das Transport- oder Ablieferungshindernis dem Absender anzuzeigen ist, um Weisungen einzuholen (Paragraphen 418, 419 HGB). Eine unterlassene Anzeige kann eine Schadensersatzpflicht auslösen. DVZ 8.11.2011

Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt, Fachanwalt, Niedernhausen. Kontakt über kuemmerlen@dvz.de

HINTERGRUND

Versicherungsschutz bei Katastrophen

Folgeschäden wegen nicht oder verspätet erfüllter Kaufverträge werden nicht von Betriebshaftpflichtversicherungen gedeckt. Denn Erfüllungsansprüche und die Folgen einer Nicht- oder Schlechterfüllung sind nach Ziffer 1.2 AHB (Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung) ausgeschlossen. Dem vom Hochwasser in Thailand konkret betroffenen Betrieb mag eine abgeschlossene Betriebsunterbrechungsversicherung über Produktionsverluste hinweghelfen. Sie deckt hingegen nicht die Produktionsausfälle beim deutschen Abnehmer. Wird Ware während des Transports beschädigt, so

kann eine abgeschlossene Transportversicherung mit „voller Deckung“ helfen. Es handelt sich um eine „All-Risk-Versicherung“, die auch Schäden oder Verluste des Gutes ersetzt, die während des Transports durch Naturkatastrophen verursacht werden. Sie sollte eingedeckt werden von der Kaufvertragspartei, die beispielsweise gemäß Incoterms das Unterwegsrisiko trägt. Wenn Verlust oder Beschädigung für den Spediteur/Frachtführer unabwendbar waren, wird die Transportversicherung übrigens keinen Regress nehmen können gegen eine Verkehrs- haftungsversicherung des Spediteurs/ Frachtführers.