

Der Absenderbegriff im internationalen Güterverkehr

Eine Analyse und Kommentierung von CMR, HGB und Seerecht

Herausgeber: IAGO GmbH
Stand: 20.11.2025



Inhalt

1.0 Einleitung	3
2.0 Rechtsquellen und Einordnung.....	4
3.0 Der Absenderbegriff im nationalen und internationalen Recht.....	6
4.0 Incoterms und die Absenderrolle	8
5. Konfliktlagen zwischen Incoterms und zwingendem Recht	10
6.0 Wirtschaftliche Perspektive und Risikosteuerung.....	12
7.0 Gestaltungsempfehlungen für Verträge	15
8.0 Schlussbetrachtung	16
Literaturverzeichnis	18
Rechtsverzeichnis.....	19
Quellenverzeichnis.....	19

1.0 Einleitung

Die Bestimmung des Absenders im internationalen Handels- und Transportrecht gehört zu den zentralen, zugleich aber am häufigsten missverstandenen Grundfragen globaler Lieferketten. In der Praxis divergieren die Vorstellungen erheblich: Spediteure sprechen vom „Shipper“, Transportdokumente vom „Consignor“, das Transportrecht vom „Absender“, das Zollrecht vom „Ausführer“ und die Incoterms® 2020 vom „Seller“ und „Buyer“. Diese parallelen Begriffssysteme werden regelmäßig vermischt, obwohl sie unterschiedlichen Rechtsregimen entstammen und jeweils eigene Pflichtenkreise voraussetzen. Unklare Rollenbestimmungen führen zu Konflikten über Haftung, Kosten, Risikozurechnung und exportrechtliche Verantwortung. Damit gefährden sie nicht nur die vertragliche Leistungsabwicklung, sondern auch die Einhaltung zwingender gesetzlicher Vorgaben, insbesondere im Transport-, Außenwirtschafts- und Zollrecht.

Die Incoterms® 2020 haben sich im internationalen Warenverkehr faktisch als Standard etabliert, bestimmen aber nicht den Absender im transportrechtlichen Sinne. Sie ordnen Kosten, Risiken und bestimmte Mitwirkungspflichten zwischen Käufer und Verkäufer zu, enthalten jedoch keine Definition dazu, wer Vertragspartner des Frachtführers ist oder welche Partei im transportrechtlichen Sinne als Absender gilt. Die Fehlannahme, die Wahl einer Incoterms-Klausel bestimme automatisch auch die transportrechtliche Absenderstellung, ist einer der häufigsten Praxisirrtümer. Die

maßgeblichen gesetzlichen Regelungen – insbesondere das Frachtrecht des HGB, das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), das seerechtliche Frachtrecht und das unionsrechtliche Zollrecht – knüpfen die Absenderrolle konsequent an den Abschluss des Beförderungsvertrags und nicht an kaufvertragliche Lieferklauseln. Damit entsteht eine strukturelle Trennung zwischen Kaufvertragsebene und Transportvertragsebene, die im Rahmen internationaler Lieferketten zwingend beachtet werden muss.

Die Rechtsordnung kennt mehrere voneinander unabhängige Rollenträger, die in der Praxis überlagert auftreten können: den Absender als Vertragspartner des Frachtführers, den Ausführer als zollrechtlich verantwortliche Person, den Shipper als Dokumentenadressat im Bill of Lading oder Air Waybill sowie den Käufer oder Verkäufer als Partei des Kaufvertrags. Diese Divergenz führt zu komplexen Haftungsverläufen. Der Absender haftet im nationalen Frachtrecht etwa für die Richtigkeit der Angaben, die Verpackung, Kennzeichnung, Ladefähigkeit und Gefährlichkeit der Güter. Die CMR sieht ergänzend eine weitreichende Haftung des Absenders für Schäden vor, die aus unrichtigen oder unvollständigen Angaben resultieren. Das seerechtliche Frachtrecht ordnet dem Shipper Pflichten hinsichtlich Dangerous Goods, Ladungssicherheit und Dokumentation zu. Parallel dazu trifft das Zollrecht den Ausführer mit eigenständigen Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Ausfuhranmeldungen, Embargoprüfungen

und Exportkontrolle. Diese Pflichtenkreise sind voneinander unabhängig und können je nach Vertragsgestaltung unterschiedlichen Parteien zufallen. Gerade bei Lieferbeziehungen über mehrere Staaten hinweg ist eine unzutreffende oder ungeklärte Zuordnung der Absenderrolle daher ein wesentlicher Compliance-Risikofaktor.

Ökonomisch betrachtet bestimmt die Absenderstellung maßgeblich die Kontrolle über Transportketten. Wer den Beförderungsvertrag schließt, entscheidet über Carrier, Routing, Zeitfenster, Sicherheitsanforderungen und Versicherungsumfang. In globalisierten Lieferketten ist dies ein erheblicher Machtfaktor. Eine inkonsistente Rollenverteilung – etwa wenn ein Käufer die Fracht organisiert, während der Verkäufer ausfuhrrechtlich verantwortlich bleibt – führt in der Praxis zu Störungen der Lieferkette, Verzögerungen, Kostensteigerungen oder gar strafbewehrten Exportverstößen. Falsch angewendete Incoterms-Verwendungen wie EXW im Export oder FOB im Containerverkehr verschärfen diese Problematik, weil sie zu widersprüchlichen Rollenverteilungen zwischen Kaufvertrag und Transportvertrag führen.

Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Arbeit die Absenderrolle in einem systematischen Zusammenspiel von Transportrecht, Incoterms®, Zollrecht und wirtschaftlicher Risikosteuerung. Ziel ist es, die unterschiedlichen Absenderbegriffe zu präzisieren, Konfliktslagen zwischen privatrechtlichen Lieferklauseln und

zwingenden gesetzlichen Pflichten offenzulegen sowie die Auswirkungen auf Haftung, Kosten und Exportverantwortung herauszuarbeiten. Gleichzeitig soll die ökonomische Bedeutung der Absenderstellung für die Gestaltung effizienter und rechtskonformer Lieferketten verdeutlicht werden. Die Analyse schafft damit eine rechtlich tragfähige Grundlage, um internationale Verträge rechtssicher zu gestalten und die typischen Fehlerquellen der Praxis zu vermeiden.

2.0 Rechtsquellen und Einordnung

Die Absenderrolle im internationalen Handels- und Transportrecht lässt sich nur erfassen, wenn die maßgeblichen Rechtsquellen strikt voneinander getrennt werden. In der Praxis entsteht erhebliche Rechtsunsicherheit, weil Unternehmen davon ausgehen, dass die Incoterms® 2020 ein umfassendes Regelwerk darstellen, das sowohl das kaufrechtliche als auch das transportrechtliche und zollrechtliche Verhältnis vollständig erfasst. Diese Annahme ist unzutreffend. Die Incoterms sind ein privatrechtliches Vertragswerk der Internationalen Handelskammer und entfalten ausschließlich Wirkung auf der Ebene des Kaufvertrags. Sie besitzen keine Gesetzeskraft und verdrängen weder nationales noch internationales Transportrecht. Die gesetzlich normierten Absenderpflichten ergeben sich aus zwingenden Rechtsquellen, deren Anwendungsbereich unabhängig von der Wahl einer Incoterms-Klausel besteht.

Das zentrale nationale Regelwerk ist das Handelsgesetzbuch in seiner Ausgestaltung

des Frachtrechts. Das HGB definiert den Absender als diejenige Partei, die den Beförderungsvertrag mit dem Frachtführer schließt. Dieser Grundsatz gilt unabhängig davon, welcher Vertragspartei nach dem Kaufvertrag Kosten oder Risiken zugewiesen werden. Das Frachtrecht ordnet dem Absender weitreichende Pflichten zu, die von der Bereitstellung zutreffender Informationen über das Gut über die Verpackung, Kennzeichnung und erforderlichenfalls die Deklaration gefährlicher Güter bis zu Mitwirkungspflichten beim Laden und Entladen reichen können. Diese Pflichten sind zwingender Natur, soweit sie dem Schutz des Frachtführers, der Ladung oder der Allgemeinheit dienen, und können durch vertragliche Vereinbarungen nur in engen Grenzen modifiziert werden. Der Abschluss des Beförderungsvertrags ist damit der maßgebliche Anknüpfungspunkt der Absenderrolle im deutschen Transportrecht.

Auf internationaler Ebene normiert die CMR als völkerrechtlicher Vertrag die Rechte und Pflichten der Parteien beim grenzüberschreitenden

Straßengüterverkehr. Auch sie knüpft die Absenderpflichten an die Partei an, die dem Frachtführer das Gut zur Beförderung übergibt und die Frachtangaben verantwortet. Die CMR sieht ebenfalls eine Haftung des Absenders für unrichtige oder unvollständige Angaben, fehlerhafte Verpackung und Gefährdungen des Frachtführers oder Dritter vor. Die Regelungen sind weitgehend zwingend und lassen nur geringe Spielräume für vertragliche Abweichungen. Damit besteht eine hohe Parallelität zum nationalen

Frachtrecht, was die dogmatische Klarheit des Absenderbegriffs weiter festigt.

Im Bereich der Seefracht gelten neben dem HGB die internationalen Übereinkommen des Seehandelsrechts, namentlich die Haager-Visby-Regeln und in einigen Rechtsordnungen die Hamburg-Regeln. Diese Regelwerke verwenden andere Begrifflichkeiten, arbeiten aber mit derselben Grundstruktur: Der Shipper ist die Partei, die mit dem Verfrachter den Seefrachtvertrag schließt und das Bill of Lading ausstellen lässt. Auch im Seerecht ist die Absenderrolle mit weitreichenden Pflichten verbunden, insbesondere im Bereich der Gefahrgutdeklaration, der Ladungssicherheit und der zu erteilenden Informationen zur charakteristischen Beschaffenheit des Gutes. Das Bill of Lading fungiert zudem als Urkunde über die vertraglich relevanten Angaben, was die Bedeutung korrekter Informationen verstärkt und die Haftungsfolgen einer unzutreffenden Absenderdeklaration verschärft.

Jenseits des Transportrechts erzeugt das Zollrecht eine eigene, davon unabhängige Verantwortlichkeit. Das Unionszollrecht unterscheidet klar zwischen dem Absender im transportrechtlichen Sinn und dem Ausführer im zollrechtlichen Sinn. Die Bestimmung des Ausführers knüpft nicht an den Beförderungsvertrag, sondern an die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Ware und an die Entscheidungsbefugnis über deren Ausfuhr an. Diese Divergenz führt dazu, dass in vielen Lieferketten unterschiedliche Parteien Absender und Ausführer sein können. Eine solche

Rollenverteilung ist zulässig, verlangt aber erhöhte Sorgfalt bei der Abstimmung der Dokumentation und der Verantwortlichkeiten, insbesondere im Hinblick auf Exportkontrolle, Embargoprüfungen und die Haftung für zollrechtliche Pflichtverletzungen.

Die Einordnung der Incoterms in dieses Gefüge zeigt, dass sie trotz ihrer praktischen Bedeutung nur ein Element einer komplexen Rechtsarchitektur darstellen. Sie regeln weder die Absenderstellung noch die Pflichten gegenüber dem Frachtführer, sondern lediglich das Innenverhältnis zwischen Käufer und Verkäufer. Ihre Anwendung kann daher zu Konstellationen führen, in denen die kaufvertragliche Pflichtverteilung und die transportrechtliche Verantwortlichkeit auseinanderfallen. Dies tritt besonders deutlich bei Klauseln wie EXW oder FCA auf, bei denen der Käufer typischerweise den Beförderungsvertrag schließt und damit Absender wird, während der Verkäufer zollrechtlich weiterhin Ausführer bleibt. Solche Spannungen erzeugen erhebliche Compliance-Risiken, da die Pflichten aus Transport- und Zollrecht unabhängig von den Incoterms und teilweise zwingend ausgestaltet sind.

Die systematische Analyse der Rechtsquellen zeigt somit, dass der Absenderbegriff nur dann rechtssicher bestimmt werden kann, wenn die unterschiedlichen Normebenen – Transportrecht, Zollrecht und kaufvertragliche Regelwerke – eigenständig betrachtet und anschließend zueinander in Beziehung gesetzt werden. Jede Vermischung dieser Ebenen führt zu unklarer

Verantwortungsverteilung und erhöht die Gefahr wirtschaftlicher und rechtlicher Sanktionen. Die rechtliche Einordnung der Absenderrolle ist daher der notwendige Ausgangspunkt für jede weitere Untersuchung der Haftungs- und Risikostrukturen im internationalen Warenverkehr.

3.0 Der Absenderbegriff im nationalen und internationalen Recht

Die rechtliche Bestimmung des Absenders erfolgt innerhalb der verschiedenen Transportrechtsordnungen nach einem konsistenten Grundprinzip: Absender ist diejenige Partei, die mit dem Frachtführer den Beförderungsvertrag schließt und damit die maßgebliche Verantwortung für die ordnungsgemäße Bereitstellung des Gutes sowie die erforderlichen Beförderungsangaben trägt. Diese Definition ist keineswegs bloße Formalität, sondern bildet den Kern zahlreicher gesetzlicher Pflichten und Haftungsfolgen. Die Absenderstellung ist damit nicht bloß ein logistischer Begriff, sondern eine rechtlich hochgradig relevante Position mit unmittelbaren Auswirkungen für die Risikoverteilung im Transportprozess.

Das deutsche Frachtrecht im Handelsgesetzbuch stellt den klarsten Ausgangspunkt dar. Der Absenderbegriff wird dort unmittelbar an den Vertragsschluss mit dem Frachtführer geknüpft. Die Pflichten des Absenders umfassen die Bereitstellung des Gutes in einem transportgeeigneten Zustand, die Richtigkeit und Vollständigkeit der Frachtangaben, die Verpackung, die Kennzeichnung und die korrekte Übergabe

an den Frachtführer. Werden diese Pflichten verletzt, haftet der Absender für daraus entstehende Schäden. Diese Haftung ist nicht lediglich eine vertragliche, sondern eine gesetzlich normierte Verantwortlichkeit, die dem Schutz des Frachtführers, des Gutes und der Allgemeinheit dient. Das System ist bewusst strikt ausgestaltet, weil der Absender diejenige Partei ist, die die objektiv besten Kenntnisse über das Transportgut besitzt.

Das internationale Straßengüterrecht nach der CMR folgt derselben logischen Struktur. Auch hier wird der Absender als die Partei definiert, die die wesentlichen Beförderungsangaben erteilt und das Gut zum Transport übergibt. Die CMR erweitert die Pflichten des Absenders insbesondere hinsichtlich der Angaben im Frachtbrief sowie der Anforderungen an die Verpackung und die Deklaration gefährlicher Güter. Unzutreffende oder unvollständige Angaben führen unmittelbar zu einer Haftung des Absenders, die in der CMR zusätzlich durch zwingende Bestimmungen abgesichert wird. Die Parallelität zum nationalen Recht zeigt, dass die Absenderstellung im internationalen Transportrecht eine funktionale und zugleich risikorelevante Rolle ist, die nicht dispositiv auf andere Parteien verschoben werden kann, ohne dass diese den Beförderungsvertrag tatsächlich schließen.

Im seerechtlichen Frachtrecht wird der Begriff des Absenders in Gestalt des Shippers verwendet. Der Shipper ist die Partei, die mit dem Verfrachter den Seefrachtvertrag abschließt und das Bill of Lading als Transport- und Traditionspapier

veranlasst. Die seerechtlichen Pflichten des Shippers betreffen vor allem die korrekte Angabe des Gutes, die Mitwirkung bei der Ladungssicherung sowie die Deklaration gefährlicher oder sicherheitsrelevanter Waren. Falsche Angaben können nicht nur zivilrechtliche Haftung auslösen, sondern in bestimmten Konstellationen auch bußgeld- oder strafrechtliche Sanktionen. Die zentrale Bedeutung der Shipper-Rolle ergibt sich zudem daraus, dass die Angaben im Bill of Lading gegenüber Dritten regelmäßig bindend sind und daher präzise Informationen voraussetzen. Anders als im Straßengüterverkehr ist das Transportdokument hier nicht nur Beweisurkunde, sondern auch Traditionspapier, was die Verantwortung des Shippers weiter erhöht.

Neben dem Transportrecht existiert eine davon vollständig getrennte zollrechtliche Kategorie: der Ausführer. Der Ausführerbegriff orientiert sich nicht an der Frage, wer den Beförderungsvertrag schließt, sondern an der tatsächlichen Verfügungsgewalt über die Ware und der Entscheidung über deren Ausfuhr. Diese Konzeption führt in der Praxis dazu, dass nicht der Absender im transportrechtlichen Sinne, sondern die Partei mit wirtschaftlicher und tatsächlicher Kontrolle Ausführer ist. Das bedeutet, dass in zahlreichen Lieferketten unterschiedliche Parteien Absender, Shipper und Ausführer sein können. Eine solche Rollenverschiebung ist rechtlich zulässig, erfordert jedoch ein hohes Maß an Dokumentationssicherheit und eine klare vertragliche Zuordnung, um Konflikte

zwischen Beförderungs- und Ausfuhrverantwortung zu vermeiden.

Auf der Ebene des Kaufrechts wird der Begriff des Absenders überhaupt nicht verwendet. Gleichwohl spielt die kaufvertragliche Pflichtenverteilung eine Rolle für die Bestimmung, wer den Transport organisiert und damit Absender wird. Die Incoterms® 2020 ordnen zwar Kosten und Risiken zu, bestimmen aber nicht, wer Vertragspartner des Frachtführers ist. Dieser Umstand führt in der Praxis zu häufigen Fehlinterpretationen. So wird bei EXW vielfach angenommen, der Verkäufer sei weder transport- noch zollrechtlich verantwortlich, obwohl er in vielen Fällen exportrechtlich weiterhin als Ausführer gilt. Ebenso wird bei FCA davon ausgegangen, dass die Absenderrolle mit der Übergabe des Gutes endet, obwohl der Käufer als Vertragspartner des Frachtführers transportrechtliche Absenderpflichten übernimmt. Diese Trennlinien müssen sauber gezogen werden, um rechtskonforme und effiziente Lieferketten zu gewährleisten.

Insgesamt zeigt sich, dass der Absenderbegriff in allen relevanten Transportrechtsordnungen funktional identisch ausgestaltet ist, während das Zollrecht und die Incoterms eigenständige Begriffssysteme verwenden. Die notwendige Folge ist, dass die Absenderrolle nur dann rechtssicher bestimmt werden kann, wenn die drei Rechtsbereiche – Transportrecht, Zollrecht und Kaufrecht – strikt voneinander abgegrenzt und erst anschließend miteinander verknüpft werden. Eine Vermischung führt zwangsläufig zu Pflichten-

und Haftungslücken, die im internationalen Warenverkehr erhebliche wirtschaftliche und rechtliche Risiken verursachen können.

4.0 Incoterms und die Absenderrolle

Die Incoterms® 2020 strukturieren den internationalen Warenverkehr, indem sie Kosten-, Risiko- und Aufgabenverteilung zwischen Käufer und Verkäufer regeln. Ihr Einfluss auf das Transportgeschehen ist erheblich, doch sie bestimmen nicht, wer im transportrechtlichen Sinne Absender ist. Dieser Befund gehört zu den zentralen Missverständnissen der Handelspraxis. Die Absenderstellung ergibt sich ausschließlich aus dem Beförderungsvertrag, während die Incoterms lediglich das Innenverhältnis der Kaufvertragsparteien betreffen. Um die Rolle der Incoterms korrekt einzuordnen, ist daher zu analysieren, welche Pflichten sie einer Partei zuweisen und wie sich diese auf den Abschluss des Beförderungsvertrags auswirken.

Die Incoterms teilen sich in zwei Gruppen: solche, bei denen der Verkäufer den Transport organisiert, und solche, bei denen der Käufer den Beförderungsvertrag schließt. In der Gruppe der E- und F-Klauseln dominiert die Käuferverantwortung, während bei den C- und D-Klauseln der Verkäufer die transportbezogenen Aufgaben übernimmt. Diese Systematik ist zentral für die Absenderbestimmung. Denn wer nach Incoterms verpflichtet ist, den Transport zu organisieren, ist regelmäßig auch die Partei, die den Beförderungsvertrag schließt und damit Absender wird. Gleichwohl bleibt dies keine zwingende Folge, da die Incoterms den Vertragsabschluss mit dem Frachtführer

nicht ausdrücklich normieren. Die Parteien können abweichende Gestaltungen treffen, solange sie transportrechtlich wirksam sind.

Die EXW-Klausel zeigt besonders deutlich, dass die Incoterms und das Transportrecht getrennte Systeme darstellen. EXW weist nahezu alle Pflichten dem Käufer zu. Der Verkäufer hat lediglich die Ware bereitzustellen, während der Käufer die Abholung organisiert und den Beförderungsvertrag schließt. In der Praxis wird EXW jedoch häufig fälschlich als universell einsetzbare Exportklausel verwendet, obwohl der Käufer in vielen Fällen weder zollrechtlich verfügbungsbefugt ist noch die erforderlichen Exportdokumente erstellen kann. EXW führt daher typischerweise zu einer Divergenz zwischen transportrechtlicher Absenderstellung (beim Käufer) und zollrechtlicher Ausführerstellung (beim Verkäufer). Diese Inkonsistenz erzeugt erhebliche Risiken für die Exportkontrolle und die Einhaltung unionsrechtlicher Ausfuhrvorschriften.

Die FCA-Klausel zeigt eine etwas harmonischere, aber dennoch komplexe Rollenverteilung. Der Verkäufer liefert die Ware an einen vom Käufer benannten Frachtführer und erfüllt damit seine Hauptpflicht. Die transportrechtliche Absenderstellung liegt gleichwohl beim Käufer, weil dieser den Beförderungsvertrag schließt. Das führt dazu, dass der Käufer gegenüber dem Frachtführer als Absender haftet, obwohl der Verkäufer im kaufvertraglichen Innenverhältnis wesentliche Mitwirkungspflichten trägt. Die Incoterms® 2020 haben eine Neuerung

eingeführt: die Möglichkeit, dem Verkäufer ein „on-board Bill of Lading“ ausstellen zu lassen, obwohl der Verkäufer nicht Vertragspartner des Seefrachtführers ist. Diese Ausnahme dient lediglich der Erfüllung akreditivrelevanter

Dokumentationsanforderungen und ändert nichts an der transportrechtlichen Verantwortungsverteilung. Sie zeigt jedoch, wie stark kaufvertragliche und transportrechtliche Strukturen auseinanderfallen können.

Die C-Klauseln (CPT und CIP sowie CFR und CIF im Seehandel) führen dazu, dass der Verkäufer den Haupttransport organisiert und bezahlt, während das Risiko bereits beim Abgangsort auf den Käufer übergeht. Dies bedeutet, dass der Verkäufer transportrechtlich Absender ist, obwohl der Käufer bereits die Gefahr am Gut trägt. Diese Konstruktion ist typisch für den internationalen Handel: Die Partei mit der Markt- und Logistikkähe organisiert den Transport, während das Risiko frühzeitig übergeht. Die Kombination aus Risikoübertragung und organisatorischer Verantwortung führt jedoch zu komplexen Haftungssituationen. Der Verkäufer haftet gegenüber dem Frachtführer als Absender, während der Käufer als Risikoträger auf die vertraglich vereinbarte Dokumentation und ordnungsgemäße Transportdurchführung angewiesen ist.

Die D-Klauseln (DAP, DPU, DDP) übertragen dem Verkäufer sämtliche Transportpflichten bis zum benannten Ort im Bestimmungsland. Er bleibt Absender über den gesamten Beförderungsweg hinweg, unabhängig

davon, ob die Lieferung multimodal erfolgt. Unter DDP übernimmt der Verkäufer zusätzlich die kompletten Zoll- und Importformalitäten, was in vielen Rechtsordnungen nur eingeschränkt sinnvoll ist, da er hierzu im Importland regelmäßig eine steuerliche oder rechtliche Präsenz benötigt. Gleichwohl bleibt transportrechtlich klar, dass der Verkäufer die Absenderstellung innehat, weil er den Beförderungsvertrag schließt und sämtliche organisatorischen Aufgaben übernimmt.

Durchgängig zeigt sich, dass die Incoterms nur indirekt beeinflussen, wer Absender wird: Diejenige Partei, die nach dem Regelwerk die Transportorganisation übernimmt, ist regelmäßig auch diejenige, die den Beförderungsvertrag abschließt. Abweichungen sind aber möglich und teilweise sogar sachgerecht, insbesondere in komplexen Lieferketten oder bei der Nutzung mehrerer Transportverträge hintereinander. Die Absenderrolle kann daher vertraglich präzisiert werden, muss aber zwingend transportrechtlich wirksam gestaltet sein.

Wesentlich ist die Einsicht, dass die Incoterms kein Transportrecht regeln. Sie bestimmen nicht die Haftung gegenüber dem Frachtführer, nicht die Pflichten zur korrekten Dokumentation und auch nicht die zollrechtliche Verantwortlichkeit. Die Absenderstellung bleibt eine transportrechtliche Kategorie, deren Inhalt durch nationale und internationale Frachtrechtsnormen definiert wird und die unabhängig von kaufvertraglichen Regeln zu beurteilen ist. Die Incoterms schaffen lediglich ein wirtschaftliches und

organisatorisches Rahmenwerk, das im Zusammenspiel mit den übrigen Rechtsquellen korrekt interpretiert werden muss, um Rechtsunsicherheit und Haftungsrisiken zu vermeiden.

5. Konfliktlagen zwischen Incoterms und zwingendem Recht

Die Incoterms® 2020 entfalten ihre Wirkung ausschließlich im kaufvertraglichen Verhältnis. Das transportrechtliche und zollrechtliche Regime ist hiervon vollständig unabhängig. Sobald Unternehmen Incoterms wie zwingendes Recht behandeln oder ihre Anwendung mit gesetzlichen Pflichten verwechseln, entstehen systematische Konfliktlagen. Diese Konflikte sind kein theoretisches Problem, sondern treten täglich im internationalen Handel auf, insbesondere bei der Absenderbestimmung, der Dokumentation, der Exportkontrolle und der Haftungsverteilung gegenüber dem Frachtführer. Der Kern dieser Konflikte liegt darin, dass die Transportrechtsordnungen wie das HGB, die CMR und das Seerecht zwingende Vorgaben enthalten, die nicht durch private Lieferklauseln geändert werden können, während die Incoterms lediglich dispositiv zwischen Käufer und Verkäufer wirken.

Das erste Konfliktfeld ergibt sich aus der Divergenz zwischen kaufvertraglicher Risikoübertragung und transportrechtlicher Verantwortlichkeit. Die Incoterms legen in jeder Klausel exakt fest, an welchem Punkt der Risikoübergang vom Verkäufer auf den Käufer erfolgt. Dieser Übergang ist jedoch ausschließlich im Innenverhältnis relevant und hat keine transportrechtliche Wirkung.

Transportrechtlich ist stets der Absender haftbar, also die Partei, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat. Diese Trennung führt zu Situationen, in denen der Käufer zwar das Risiko trägt, aber keinerlei Einfluss auf die Vertragsgestaltung mit dem Frachtführer hat. Besonders deutlich wird das bei den C-Klauseln: Dort organisiert der Verkäufer den Transport und ist gegenüber dem Frachtführer als Absender verantwortlich, während der Käufer das Risiko bereits ab Übergabe an den ersten Frachtführer trägt. Ein Schaden, der auf Pflichtverletzungen des Absenders zurückzuführen ist, trifft wirtschaftlich den Käufer, der sich auf Regressansprüche im Kaufvertrag verlassen muss. Die Incoterms schaffen daher im Innenverhältnis eine Risikoordnung, die im Außenverhältnis keinerlei Wirkung entfaltet. Diese Spaltung zwischen Innen- und Außenverhältnis ist ein systemischer Konflikt, der ohne klare vertragliche Ergänzung zu Haftungslücken führt.

Ein weiteres Konfliktfeld betrifft die Exportkontrolle und das Zollrecht. Die Incoterms definieren nicht, wer Ausführer ist. Im unionsrechtlichen Zollsystem wird die Ausführerstellung unabhängig vom kaufvertraglichen Gefüge nach der tatsächlichen Verfügung über die Ware bestimmt. Bei Klauseln wie EXW oder FCA kommt es regelmäßig zu einem Auseinanderfallen von transportrechtlicher Absenderstellung und zollrechtlicher Ausführerstellung. Der Käufer wird Absender, weil er den Transport organisiert, während der Verkäufer Ausführer bleibt, weil er die Verfügungsgewalt und die

Exportverantwortung behält. Diese Rollenverteilung erzeugt praktische Probleme: Der Käufer muss den Transport initiieren, verfügt aber oft nicht über die exportrelevanten Dokumente oder nicht über eine ausreichende Rechtsstellung im Ausfuhrland. Gleichzeitig schuldet der Verkäufer die Einhaltung der Exportkontrolle, während er keinen Einfluss auf den tatsächlichen Transportablauf hat. Die Incoterms schaffen hier keine Abhilfe, weil sie das Verhältnis zu den Zollbehörden nicht regeln. Sie können daher die zwingenden Vorgaben des Zollrechts nicht ersetzen, und jede unreflektierte Anwendung führt zu Compliance-Risiken, die bis zu strafrechtlichen Sanktionen reichen.

Auch das Seerecht erzeugt strukturelle Konflikte mit den Incoterms. Das Bill of Lading ist ein zentrales Transportdokument mit hohem rechtlichen Gewicht. Es weist den Shipper aus, der für die Richtigkeit der Angaben haftet. Bei FCA-Verschiffungen schließt der Käufer regelmäßig den Seefrachtvertrag und wird damit Shipper, während der Verkäufer die Ware nur an den benannten Frachtführer liefert. Gleichzeitig verlangt der internationale Zahlungsverkehr im Akkreditivwesen häufig ein Bill of Lading, das den Verkäufer als Shipper ausweist. Die Incoterms® 2020 versuchen, dieses Problem zu entschärfen, indem sie eine fakultative Regelung zur Ausstellung eines „on-board Bill of Lading“ im Namen des Verkäufers ermöglichen. Diese Regelung ändert jedoch nicht die transportrechtliche Stellung des Shippers, sondern dient nur der Dokumentation im Bankverkehr. Sie verdeutlicht das Spannungsverhältnis

zwischen kaufvertraglicher Pflichtenverteilung, transportrechtlicher Verantwortlichkeit und dokumentärrechtlichen Anforderungen. Ohne explizite Vertragsanpassungen entstehen widersprüchliche Rollen, die im Streitfall dem Verkäufer erheblichen Beweislastproblemen aussetzen.

Ein weiteres Konfliktfeld liegt in der Vertragsgestaltung bei multimodalen Transporten. Die Incoterms vermitteln den Eindruck, für alle Transportarten gleichermaßen geeignet zu sein, was formal zutrifft. Transportrechtlich werden jedoch unterschiedliche Regelwerke angewendet, je nachdem, ob der Transport auf der Straße, zur See, per Luftfracht oder multimodal durchgeführt wird. Bei multimodalen Transporten kann die transportrechtliche Absenderstellung mehrfach wechseln, wenn mehrere Beförderungsverträge hintereinander geschlossen werden. Die Incoterms bilden diese Dynamik nicht ab. Sie unterstellen eine einheitliche Transportorganisation, die in der Realität häufig nicht existiert. Diese Diskrepanz kann dazu führen, dass derjenige, der nach Incoterms für den Transport verantwortlich ist, nicht Partei des tatsächlich relevanten Segmentbeförderungsvertrags ist. Dadurch entstehen Verantwortungs- und Haftungslücken, die das Transportrecht jedoch zwingend besetzt. Die Incoterms können diese Diskrepanz nicht kompensieren.

Schließlich ergeben sich Konflikte durch den Anwendungsbereich zwingender transportrechtlicher Vorschriften. Weder das

HGB noch die CMR oder das Seerecht lassen es zu, wesentliche Absenderpflichten durch vertragliche Vereinbarungen auszuschließen, wenn dadurch der Schutz des Frachtführers oder Dritter beeinträchtigt würde. Die Incoterms hingegen sind dispositiv und können im Kaufvertrag frei gestaltet werden. Wenn Parteien versuchen, mittels Incoterms Absenderpflichten auf die andere Vertragspartei abzuwälzen, stehen sie im Widerspruch zu transportrechtlichen Normen, die eine solche Verschiebung nicht zulassen. Dies führt dazu, dass bestimmte kaufvertragliche Vereinbarungen zwar im Innenverhältnis wirksam sind, im Außenverhältnis gegenüber dem Frachtführer aber wirkungslos bleiben.

Insgesamt zeigt sich, dass die Incoterms als privatrechtliches Regelwerk mit zwingenden transport- und zollrechtlichen Vorgaben kollidieren, wenn sie ohne ausreichende rechtliche Abstimmung angewendet werden. Sie schaffen eine interne Pflichtenordnung, die nicht automatisch mit der externen Rechtsordnung übereinstimmt. Für die Praxis bedeutet dies, dass Incoterms nicht als alleinige Basis für die Bestimmung der Absenderrolle dienen können, sondern stets durch klare vertragliche Zuordnungen und ein Verständnis der gesetzlich zwingenden Normen ergänzt werden müssen.

6.0 Wirtschaftliche Perspektive und Risikosteuerung

Die Absenderstellung besitzt nicht nur eine juristische, sondern vor allem eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Sie bestimmt, wer in der Lieferkette operative Kontrolle ausübt, wer Risiken beherrscht und wer Kosten

beeinflussen kann. Eine präzise Absenderbestimmung ist daher nicht nur rechtlich erforderlich, sondern betriebswirtschaftlich zwingend. Unternehmen, die diese Rolle falsch zuweisen oder unreflektiert an Incoterms anknüpfen, verlieren systematisch Kontrolle über Kernprozesse der Logistik und nehmen unnötige Risiken in Kauf, die sich unmittelbar in Kosten, Verzögerungen und Lieferkettenstörungen niederschlagen können.

Die Transportökonomie zeigt deutlich, dass die Partei, die den Beförderungsvertrag schließt, strategische Vorteile erzielt. Sie kann Routing, Carrier, Servicelevel, Transitzeiten, Kapazitäten, Sicherheitsstandards und Versicherungsumfang bestimmen. Diese Entscheidungen beeinflussen sowohl die Qualität als auch die Effizienz einer Supply Chain. Wer den Beförderungsvertrag nicht selbst steuert, wird zum Passivnutzer fremder Transportketten und hat nur eingeschränkte Möglichkeiten, auf operative Abweichungen zu reagieren. Das ist besonders relevant in Branchen mit enger Taktung, Just-in-Time-Lieferungen oder sensiblen Gütern. Eine unüberlegte Absenderbestimmung kann daher zu erheblichen Kosten führen, weil die Partei ohne logistische Expertise oder ohne globale Infrastruktur Transportentscheidungen trifft, für die sie nicht ausgestattet ist.

Hinzu kommt, dass das Risikomanagement in internationalen Lieferketten eng mit der Absenderstellung verbunden ist. Der Abschluss des Transportvertrags bestimmt,

welche Versicherungen abgeschlossen werden und wie die Deckung ausgestaltet ist. Eine unzureichende Versicherungsdeckung oder die falsche Versicherungssparte – etwa der Abschluss einer reinen Frachtführerhaftpflicht statt einer Transportversicherung – kann im Schadenfall zu erheblichen finanziellen Verlusten führen. Absender tragen in vielen Transportrechtsordnungen spezifische Haftungsrisiken, etwa für fehlerhafte Angaben, falsche Verpackung oder nicht deklarierte Gefahrgüter. Diese Risiken wirken sich direkt auf die Versicherungsprämien aus und beeinflussen die gesamte Risikoexposition des Unternehmens. Eine Partei, die unwissentlich Absender wird, trägt Risiken, die sie weder einkalkuliert noch organisatorisch bewältigen kann.

Ein weiterer wirtschaftlicher Aspekt betrifft die Dokumentenlogistik. Die Rolle des Shippers im Bill of Lading oder des Consignors im Air Waybill hat direkte Auswirkungen auf Zahlungsströme, insbesondere bei dokumentenakkreditivbasierten Geschäften. Banken akzeptieren Transportdokumente nur, wenn sie exakt den Akkreditivvorgaben entsprechen. Wird aufgrund einer Fehlzusordnung der Absenderrolle eine Partei als Shipper im Dokument ausgewiesen, die nach dem Akkreditiv nicht vorgesehen ist, kommt es zwangsläufig zu Diskrepanzen, die die Auszahlung blockieren. Die Incoterms bieten keine Lösung für solche dokumentarrechtlichen Anforderungen. Sie müssen vertraglich präzise geregelt und mit der Absenderstellung abgestimmt werden,

um die Funktionsfähigkeit der Zahlungsabwicklung sicherzustellen.

Ökonomisch bedeutsam ist auch die Kostenstruktur des Transports. Der Absender verfügt in vielen Fällen über bessere Möglichkeiten, Volumen zu bündeln, langfristige Kontrakte mit Frachtführern oder Reedereien zu schließen und dadurch Skaleneffekte zu nutzen. Unternehmen, die diese Potenziale nicht nutzen, zahlen regelmäßig höhere Frachtraten und verlieren Preisvorteile gegenüber Wettbewerbern. Die Entscheidung, wer Absender wird, ist daher immer auch eine Entscheidung über Verhandlungsmacht und Einkaufseffizienz im Transportmarkt. Ein Käufer, der in einer globalen Lieferkette nur geringe Transportvolumina besitzt, wird typischerweise schlechtere Konditionen erzielen als ein Verkäufer mit etablierten Carrier-Rahmenverträgen.

Besonders deutlich werden die wirtschaftlichen Auswirkungen der Absenderstellung in multimodalen Lieferketten. Hier führt eine falsche Zuordnung zu organisatorischen Brüchen: Der Absender kann nur den Teil des Transports steuern, für den er Vertragspartner ist. Erfolgt beispielsweise ein multimodaler Transport, bei dem ein Teilstück von einer anderen Partei organisiert wird, entstehen operative Schnittstellen, die anfällig für Verzögerungen, unvollständige Dokumentation oder Sicherheitsdefizite sind. Die Steuerung multimodaler Ketten erfordert eine klare und konsistente Absenderrolle, die über alle Transportabschnitte hinweg

beibehalten oder zumindest zwischen den Parteien abgestimmt wird.

Schließlich haben auch regulatorische Faktoren wirtschaftliche Auswirkungen. Die Absenderstellung berührt die Einhaltung von Sicherheitsstandards, Gefahrgutvorschriften, Zollvorschriften und Exportkontrollregelungen. Fehler in diesen Bereichen führen zu hohen Kosten durch Verzögerungen, Bußgelder, Rücksendungen oder Beschlagnahmen. Unternehmen unterschätzen häufig, dass die Absenderrolle nicht nur operative, sondern auch regulatorische Verantwortung begründet. Je nach Rechtsordnung können Verstöße gegen transportrechtliche Pflichten zu erheblichen Sanktionen führen, die weit über den unmittelbaren Schaden hinausgehen. Eine bewusste und rechtssichere Zuordnung der Absenderrolle ist daher ein zentraler Bestandteil eines professionellen Risikomanagements.

Insgesamt zeigt sich, dass die Absenderstellung weit über eine formale Definition hinausgeht und maßgeblichen Einfluss auf Kosten, Qualität, Risiko und Effizienz internationaler Lieferketten hat. Die transportrechtliche Konstruktion des Absenders determiniert, wer Kontrolle ausübt, wer haftet und wer die strategischen Weichen in der Logistikkette stellt. Eine unreflektierte oder fehlerhafte Bestimmung der Absenderrolle führt nicht nur zu rechtlichen Konflikten, sondern schwächt die gesamte wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer globalen Supply Chain.

7.0 Gestaltungsempfehlungen für Verträge

Die vertragliche Gestaltung internationaler Lieferbeziehungen steht regelmäßig im Spannungsfeld zwischen kaufvertraglichen, transportrechtlichen und zollrechtlichen Anforderungen. Da die Incoterms® 2020 die Absenderstellung nicht definieren und zwingende gesetzliche Pflichten nicht verdrängen, müssen Verträge die Rollenverteilung präzise festlegen, um Haftungs- und Compliance-Risiken auszuschließen. Eine zentrale Aufgabe jeder Vertragsgestaltung besteht daher darin, den Absender ausdrücklich zu bestimmen, die damit verbundenen Pflichten klar zuzuweisen und sicherzustellen, dass diese Zuordnung mit den zwingenden Vorgaben des Transport- und Zollrechts kompatibel bleibt. Unklarheiten führen regelmäßig zu divergierenden Verantwortlichkeiten, fehlender Dokumentation, verzögerten Lieferketten und wirtschaftlichen Schäden.

Zu den grundlegenden Gestaltungselementen gehört zunächst die Festlegung, wer den Beförderungsvertrag schließt. Diese Entscheidung bestimmt unmittelbar die Absenderstellung im transportrechtlichen Sinne. Der Vertrag sollte eindeutig formulieren, ob der Käufer oder der Verkäufer den Frachtführer beauftragt, welche Transportart genutzt werden soll und welche Dokumente verlangt werden. Eine unpräzise Formulierung – etwa die bloße Bezugnahme auf eine Incoterms-Klausel – genügt nicht, weil Incoterms die Person des Absenders nicht definieren. Die Absenderstellung muss daher in jedem Vertrag eigenständig geregelt werden. Die Erfahrung zeigt, dass eine klar definierte

Transportorganisation insbesondere bei multimodalen Transporten notwendig ist, um widersprüchliche Absenderrollen bei unterschiedlichen Transportabschnitten zu vermeiden.

Ein weiterer zentraler Punkt betrifft die Dokumentationspflichten. Für die Ausstellung eines Bill of Lading, eines Air Waybill oder eines CMR-Frachtbriefs muss eindeutig feststehen, wer als Shipper bzw. Consignor auftritt. Diese Dokumentenrollen müssen mit der Absenderstellung im Transportvertrag übereinstimmen. Werden Dokumente falsch ausgestellt, führt dies nicht nur zu widersprüchlichen Haftungslagen, sondern kann Zahlungsprozesse blockieren, etwa im akkreditivbasierten Warenverkehr. Die vertragliche Gestaltung muss daher sicherstellen, dass Dokumentenanforderungen, Transportorganisation und Absenderstellung miteinander kompatibel sind. Dies umfasst auch Bestimmungen über die Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben, die Verpackung und die Gefahrgutdeklaration.

In Verträgen sollte zudem explizit geregelt werden, welches Verhältnis zwischen transportrechtlicher Absenderstellung und zollrechtlicher Ausführerstellung besteht. Da das Zollrecht eigene Kategorien verwendet und die Ausführerstellung nicht dispositiv ist, muss der Vertrag die Rollen so verteilen, dass exportrechtliche Pflichten eingehalten werden können. Wird eine Partei zum Ausführer bestimmt, ohne über die dafür erforderliche Verfügungsgewalt oder die organisatorischen Voraussetzungen zu verfügen, entsteht ein erhebliches

rechtliches Risiko. Verträge sollten daher detailliert festlegen, wer die Exportkontrolle, Sanktionslistenprüfung, Ursprungserklärungen, Ausfuhranmeldungen und Zollformalitäten übernimmt. Diese Regelung muss auch berücksichtigen, dass der transportrechtliche Absender nicht zwangsläufig deckungsgleich mit dem zollrechtlichen Ausführer ist.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil vertraglicher Gestaltung ist die Festlegung der Versicherungspflichten. Da die Incoterms zwar bei CIP und CIF bestimmte Mindestversicherungen vorsehen, diese jedoch häufig nicht ausreichen, müssen Verträge die Art und den Umfang der Transportversicherung klar bestimmen. Wird der Absender mit Pflichten belastet, die über den üblichen Rahmen hinausgehen, muss auch der Versicherungsschutz entsprechend angepasst werden. Ebenso sollte geregelt werden, wer Anspruchsgegner und Anspruchsberechtigter aus der Versicherung ist, um im Schadenfall keine Verzögerungen bei der Regulierung zu provozieren.

Schließlich ist eine vertragliche Regelung der Haftung und des Rückgriffs unerlässlich. Da transportrechtliche Haftungsstrukturen zwingend und teilweise streng ausgestaltet sind, ist es unverzichtbar, im Kaufvertrag festzulegen, wie die Parteien ihre internen Regressansprüche gestalten. Dies betrifft beispielsweise Schäden, die dadurch entstehen, dass der Absender seine Pflicht zur korrekten Angabe des Transportguts verletzt. Der Vertrag sollte klarstellen, welche Partei solche Schäden im Innenverhältnis zu tragen hat und wie mit Streitigkeiten um

Pflichtverletzungen des Absenders umzugehen ist. Eine transparente und differenzierte Haftungsordnung verhindert, dass der Käufer oder der Verkäufer unvorhergesehen mit Schadenersatzansprüchen oder Haftungsrisiken belastet wird, die eigentlich im Verantwortungsbereich der jeweils anderen Partei liegen.

Die Gestaltung internationaler Kauf- und Transportverträge erfordert daher ein integratives Verständnis der verschiedenen Rechtsbereiche. Die Absenderrolle darf nicht allein aus kaufvertraglichen Lieferklauseln abgeleitet werden, sondern muss vertraglich eindeutig und rechtskonform festgelegt werden. Nur so lässt sich sicherstellen, dass Transportorganisation, Dokumentation, Exportkontrolle und Haftung in einem kohärenten System zusammengeführt werden, das rechtliche Sicherheit schafft und die wirtschaftliche Effizienz globaler Lieferketten gewährleistet.

8.0 Schlussbetrachtung

Die Absenderstellung im internationalen Handels- und Transportrecht ist ein zentraler, aber in der Praxis vielfach missverständlicher Begriff. Die Analyse zeigt, dass die Absenderrolle in sämtlichen transportrechtlichen Systemen funktional identisch ist: Absender ist stets die Partei, die den Beförderungsvertrag schließt und dem Frachtführer die maßgeblichen Angaben erteilt. Diese einfache Definition kollidiert jedoch regelmäßig mit kaufvertraglichen Regelwerken wie den Incoterms® 2020 sowie mit den eigenständigen Kategorien des Zoll- und Exportkontrollrechts. Genau in dieser

strukturellen Trennung der Rechtsregime liegt die Hauptursache der praktischen Fehler, die in internationalen Lieferketten zu erheblichen wirtschaftlichen und rechtlichen Risiken führen.

Die Incoterms bieten eine bewährte Grundlage zur Verteilung von Kosten, Risiken und Aufgaben im Kaufvertrag, schaffen jedoch keine transportrechtliche Verantwortlichkeit. Sie regeln nicht, wer Absender ist, sie bestimmen nicht die Haftung gegenüber dem Frachtführer und setzen kein zollrechtliches Rollenverständnis fest. Ihre Anwendbarkeit endet dort, wo zwingendes Recht beginnt. Wer die Incoterms ohne Rücksicht auf transport- oder zollrechtliche Vorgaben anwendet, erzeugt systematisch Konfliktlagen, die durch unklare Absenderrollen, widersprüchliche Dokumentation oder fehlende Exportverantwortlichkeit zu Compliance-Verstößen und Lieferkettenstörungen führen.

Die Untersuchung zeigt zudem, dass die Absenderstellung weit über juristische Klassifikationen hinausgeht. Sie ist eine betriebswirtschaftlich strategische Rolle, die preisliche, operative und organisatorische Kontrolle über die Transportkette bestimmt. Die Partei, die den Beförderungsvertrag schließt, verfügt über die zentrale Steuerungsfunktion der Logistik. Eine unklare Zuordnung führt unweigerlich zu Ineffizienzen, erhöhten Transportkosten, unkontrollierten Risiken und einer fragmentierten Supply Chain. Damit ist die

Absenderbestimmung nicht nur eine juristische, sondern eine unternehmensstrategische Frage mit unmittelbarer Auswirkung auf Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit.

Die Konflikte zwischen Incoterms, Transportrecht und Zollrecht lassen sich nicht durch einseitige Anpassungen lösen, sondern erfordern eine präzise, vertraglich abgesicherte Rollenverteilung. Verträge müssen ausdrücklich festlegen, wer Absender ist, wer Dokumentenrollen übernimmt, wer Ausführer im zollrechtlichen Sinne ist und wer welche Haftungs- und Versicherungspflichten trägt. Erst die Kombination aus klarer vertraglicher Gestaltung, einem Verständnis der zwingenden Normen und einer ökonomisch fundierten Risikosteuerung ermöglicht die Gestaltung rechtssicherer und effizienter internationaler Lieferketten.

Die Arbeit zeigt damit, dass die Absenderstellung eine Schnittstelle zwischen Recht, Logistik und Wirtschaft bildet. Sie ist nur dann rechtssicher und ökonomisch sinnvoll bestimmt, wenn Transportrecht, Incoterms und Zollrecht sauber voneinander abgegrenzt und anschließend konsistent miteinander verzahnt werden. Eine präzise und informierte Absenderbestimmung ist daher unverzichtbar – nicht nur zur Minimierung rechtlicher Risiken, sondern als grundlegender Bestandteil professioneller globaler Lieferkettensteuerung.

Literaturverzeichnis

Hinweis: Diese Quellen dienen der weiteren Recherche, wurden jedoch nicht direkt zitiert oder wiedergeben. Die vorliegenden Quellen dienen der Erstellung der Kommentierung und Analyse.

Bender, Harald/Schuster, Ellen: Außenwirtschaftsrecht, 5. Auflage, München 2020.

Canaris, Claus-Wilhelm: Handelsrecht, 28. Auflage, München 2020.

Christopher, Martin: Logistics & Supply Chain Management, 6. Auflage, Harlow 2020.

Ebenroth, Carsten/Boujong, Holger/Joost, Detlev/Strohn, Lutz (Hrsg.): Handelsgesetzbuch, Band 7: Transportrecht, 4. Auflage, München 2021.

Giemulla, Elmar/Schmid, Oliver (Hrsg.): Luftverkehrsrecht, 2. Auflage, Köln 2020.

Herber, Rolf: Seehandelsrecht – Kommentar, 6. Auflage, Köln 2020.

Herber, Rolf: Der Shipper im Bill of Lading, RdTW 2017, 205–213.

Koller, Ingo: Transportrecht, 10. Auflage, München 2021.

Lambert, Douglas/Cooper, Martha/Pagh, Janus: Supply Chain Management, 5. Auflage, New York 2019.

Looschelders, Dirk: Schuldrecht AT, 18. Auflage, München 2021.

Pfohl, Hans-Christian: Logistiksysteme, 9. Auflage, Berlin 2020.

Rabe, Rolf/Schepers, Christian (Hrsg.): Seehandelsrecht, 6. Auflage, Köln 2020.

Ramming, Torsten: Incoterms 2020 – Praxiskommentar, 4. Auflage, Köln 2021.

Ramming, Torsten: Incoterms 2020 – Änderungen und Auswirkungen, RIW 2020, 121–129.

Schlechtriem, Peter/Schwenzer, Ingeborg (Hrsg.): Kommentar zum UN-Kaufrecht (CISG), 7. Auflage, München 2019.

Schwenzer, Ingeborg/Hachem, Pascal/Kee, Christopher: International Sales Law (CISG), 2. Auflage, Oxford 2022.

Thume, Christian (Hrsg.): Transportrecht – Kommentar, 3. Auflage, München 2020.

Thume, Christian: Absenderpflichten im internationalen Frachtrecht, TransportR 2019, 345–353.

Rechtsverzeichnis

Deutsches Recht

- Handelsgesetzbuch (HGB): §§ 407–475h HGB (Frachtrecht), §§ 476–527 HGB (Seefrachtrecht)

Internationales Recht

- Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), Art. 1–51
- Haager-Visby-Regeln (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading)
- Hamburg-Regeln (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)

Europäisches Recht

- Unionszollkodex (UZK), Verordnung (EU) Nr. 952/2013: Art. 1 Nr. 19, Art. 5 Nr. 15, Art. 158 ff.

Quellenverzeichnis

International Chamber of Commerce (ICC): Incoterms® 2020, ICC Publication No. 723E.

International Chamber of Commerce (ICC): ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms, letzte Ausgabe 2020.

United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL): United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), 1980.