

# Erleichterung für den Handel

Die Neufassung der Lieferklauseln Incoterms soll die Abwicklung internationaler Transporte vereinfachen.



**B**ei der Abwicklung ihrer Geschäfte verwenden Unternehmen im nationalen und internationalen Warenhandel die Incoterms der Internationalen Handelskammer (ICC). Eine seit dem 1. Januar 2011 geltende Neufassung nimmt nun Rücksicht auf die zunehmende Verbreitung zollfreier Handelszonen, den wachsenden Einsatz elektronischer Kommunikationsmittel und das erhöhte Bedürfnis nach Sicherheit im grenzüberschreitenden Warenverkehr. Wirtschaftsbeteiligte müssen sich über die Neufassung informieren, um weiterhin mit ihren Geschäftspartnern „dieselbe Sprache“ zu sprechen.

In der Neufassung mussten vier der Klauseln aus den Incoterms 2000 weichen und sind durch zwei neue Klauseln ersetzt worden. So verschwanden mangels Anwendung in der Praxis die Formulierungen DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered ex Ship) und DEQ (De-

livered ex Quai). Als vierte Klausel ist auch DDU (Delivered Duty Unpaid) nicht mehr dabei. DEQ wird nunmehr durch DAT (Delivered at Terminal) und DAF, DES und DDU werden durch DAP (Delivered at Place) ersetzt. Nach der Klausel DAT wird dem Käufer die Ware nach Ankunft an einem Bestimmungsterminal entladen zur Verfügung gestellt. DAT entspricht damit im Wesentlichen der früheren DEQ-Klausel. Anders als DEQ, die auf den reinen Schiffsverkehr limi-

tiert war, ist die Klausel DAT hingegen auf sämtliche Transportarten und auch den multimodalen Transport anwendbar. Bei Verwendung der Klausel DAP wird die Ware dem Käufer am vereinbarten Bestimmungsort entladebereit, also unentladen, zur Verfügung gestellt – wie dies bislang bei DAF, DES und DDU der Fall war.

## Neue Aufteilung

Zudem sind die Klauseln jetzt nicht mehr nach Klauselgruppen (E, F, C und D), sondern nach ihrer Anwendbarkeit im Hinblick auf unterschiedliche Transportarten aufgeteilt. Die Incoterms enthalten nun Klauseln, die für jede Transportart und auch den multimodalen Transport Anwendung finden (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP und DDP), während einige Klauseln in ihrer Anwendung auf den See- und Binnenschiffsverkehr limitiert sind (FAS, FOB, CFR und CIF). So soll verhindert werden, dass Klauseln, deren Inhalte ausschließlich auf den Seeverkehr zugeschnitten sind, bei anderen Verkehrsarten angewendet werden.

Die Anwendung ist nicht auf den internationalen Handel limitiert, obgleich dies vielfach angenommen wird. Die Klauseln wiesen bereits vorher darauf hin, dass die Verpflichtung zur Erledigung zollrelevanter Handlungen nur dann zum Tragen kommt, wenn diese tatsächlich erforderlich sind. Dies wurde durch den Zusatz „falls anwendbar“ klar. Nunmehr wird bereits im Ein-

## Die Autorin



Dr. Nathalie Harksen (36) ist Geschäftsführerin der AWB Wolfgang & Harksen Rechtsanwalts-gesellschaft mbH in Münster sowie Dozentin bei der AWA Außenwirtschafts-Akademie, Münster.

- Studium der Rechtswissenschaften an den Universitäten Marburg, Münster und Paris X
- Doktorandin bei der KMPG Deutsche Treuhand-Ges. AG im Bereich Umsatzsteuer und Zoll in Düsseldorf
- Promotion zum Zollrecht
- Tätigkeit als Rechtsanwältin bei der AWA Außenwirtschafts-Akademie GmbH, Münster

band der Incoterms 2010 deutlich, dass diese sowohl für nationale als auch für internationale Handelsgeschäfte Anwendung finden.

In den Lieferklauseln FOB, CFR und CIF trug bislang der Verkäufer alle Gefahren von Verlust oder Beschädigung der Waren so lange, bis diese die Schiffsreling im Verschiffungshafen überschritten hatten. Diese Sichtweise entsprach nicht mehr den modernen Gegebenheiten, bei denen Waren nicht zwingend an einem Haken hängend über die Reling gehievt werden. In den neuen Lieferklauseln ist nun-

mehr vorgesehen, dass der Gefahrenübergang in dem Moment stattfindet, in welchem die Waren an Bord des Schiffes verbracht, das heißt auf den Schiffsboden gestellt, werden.

### Jetzt auch elektronisch

Auch können nun sämtliche Dokumente, wie Rechnungen oder Transportdokumente, in elektronischer Form bereitgestellt werden, wenn dies zwischen den Parteien vereinbart oder ein solches Vorgehen handelsüblich ist. Damit wird die elektronische Kommunikation derjenigen in Papierform gleichgestellt.

Die Sicherheit der internationalen Lieferkette ist nach den Ereignissen des 11. September 2001 zu einem weltweiten Bedürfnis geworden. Diesem tragen die neuen Regeln Rechnung, indem sie Verpflichtungen zwischen den Parteien betreffend die Erlangung oder Unterstützung bei der Erlangung von

sicherheitsrelevanten Informationen aufstellen.

Der Verkäufer hat nach den Incoterms der Gruppen C und D dafür Sorge zu tragen, dass die Waren zum vereinbarten Bestimmungsort transportiert werden. Obgleich der Verkäufer diese Kosten zunächst übernimmt, werden diese in aller Regel letztendlich durch den Käufer bezahlt, da der Verkäufer diese in seinem Kaufpreis der Ware einrechnet. Neben den reinen Beförderungskosten können durch den Umschlag der Waren in Terminals oder Häfen zusätzliche Kosten in Form von Hafenumschlagsgebühren oder Terminal Handling Charges entstehen.

In der Praxis wird der Terminalbetreiber diese Kosten häufig dem die Waren in Empfang nehmenden Käufer in Rechnung stellen. Somit würde der Käufer unter Umständen diese Gebühren zum einen als Teil des Kaufpreises der Ware an den Verkäufer entrichten und ein weiteres Mal an den Terminalbetreiber

## Alt versus Neu

### Incoterms 2000: Einteilung nach Klauselgruppen

#### E-Gruppe

EXW – Ex Works

#### F-Gruppe

FCA – Free Carrier  
FAS – Free Alongside Ship  
FOB – Free on Board

#### C-Gruppe

CFR – Cost and Freight  
CIF – Cost, Insurance and Freight  
CPT – Carriage Paid to  
CIP – Carriage, Insurance Paid to

#### D-Gruppe

DAF – Delivered at Frontier  
DES – Delivered ex Ship  
DEQ – Delivered ex Quai  
DDU – Delivered Duty Unpaid  
DDP – Delivered Duty Paid

### Incoterms 2010: Einteilung nach Transportarten

#### Klauseln für alle Transportarten

EXW – Ex Works  
FCA – Free Carrier  
CPT – Carriage Paid to  
CIP – Carriage, Insurance Paid to  
DAT – Delivered at Terminal  
DAP – Delivered at Place  
DDP – Delivered Duty Paid

#### Klauseln nur für den See- und Binnenschiffsverkehr

FAS – Free Alongside Ship  
FOB – Free on Board  
CFR – Cost and Freight  
CIF – Cost, Insurance and Freight

am Bestimmungsort. Um dies zu vermeiden, wurde eine klare Verteilung dieser Kosten aufgenommen. Neu aufgenommen worden sind auch Ausführungen zu Ketengeschäften („string-sales“). Hierbei geht es um Waren, die während des Transports in einer Verkaufskette mehrmals weiterveräußert

werden. In derartigen Fällen werden die Waren durch den ersten Verkäufer in der Kette „versendet“, da dieser den Auftrag für den Transport der Ware erteilt. Nachfolgende Verkäufer in der Kette konnten damit ihre Verpflichtungen aus den Lieferklauseln nicht mehr erfüllen, da die Beauftragung eines Trans-

portes nicht mehr möglich war. Die Neufassung berücksichtigt dies und spricht nicht mehr vom „Versenden“, sondern davon, dass der Verkäufer dem Käufer die bereits versendete Ware „verschaffen“ muss.

Incoterms müssen wie Allgemeine Geschäftsbedingungen von den Vertragsparteien übereinstimmend

## Klauseln für alle Transportarten

### EXW (benannter Ort)

EXW enthält die Minimalverpflichtung des Verkäufers aus einem Kaufgeschäft. Der Verkäufer hat seinen Pflichten Genüge getan, wenn er die Ware aussondert, sie zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort zur Abholung bereitgestellt und über den Käufer über alles Nötige zur Übernahme der Ware benachrichtigt hat. Mit der Bereitstellung gehen Kosten und Gefahren auf den Käufer über. Der benannte Ort wird in der Regel das Firmengelände des Verkäufers sein.

EXW verpflichtet den Verkäufer nicht, die Güter in das ankommende Beförderungsmittel zu verladen. In der Praxis wird der Verkäufer hingegen aufgrund der bei ihm vorhandenen Lademittel meist dennoch die Waren in das Fahrzeug des Käufers verladen. Darüber hinaus ist es eine Verpflichtung des Käufers, die Exportzollformalitäten zu erfüllen. Eine in einem Drittland ansässige Person ist dazu nach geltendem Zollrecht der Europäischen Union nicht in der Lage. Aus diesen Gründen wird die Anwendbarkeit der Klausel EXW von der ICC inzwischen sehr kritisch gesehen. Es wird daher empfohlen, EXW lediglich bei nationalen Lieferverkehren anzuwenden. Bei internationalen Lieferverkehren soll künftig FCA vereinbart werden.

### FCA (benannter Ort)

Bei Vereinbarung der Klausel FCA ist der Verkäufer verpflichtet, die Ware bis zum vereinbarten Ort zu liefern und sie an diesem Ort dem Käufer oder dessen Beauftragten/Frachtführer zu übergeben. Dem Lieferort ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, da sich dieser entweder am Sitz des Verkäufers oder an einem anderen Ort befinden kann. Abhängig davon ist der Zeitpunkt des Überganges von Rechten und Pflichten von einer Partei auf die andere. Liegt der benannte Ort am Sitz des Verkäufers, ist

die Lieferung abgeschlossen, wenn der Verkäufer die Ware auf das vom Käufer bereitgestellte Beförderungsmittel verladen hat. An anderen Orten hat der Verkäufer seinen Verpflichtungen Genüge getan, wenn er die Ware dem Käufer oder seinem Beauftragten unentladen zur Verfügung stellt. Zusätzlich hat der Verkäufer die Ware zu verpacken und die Exportzollformalitäten zu erledigen. Versicherungspflichten bestehen nicht. Dennoch sollte der Käufer die Ware aufgrund seines Transportrisikos versichern.

### CPT (benannter Bestimmungsort)

Die C-Klauseln sind sogenannte Absendeklauseln mit Übernahme der Kosten für den Haupttransport durch den Verkäufer. Der Verkäufer hat im Unterschied zu den F-Klauseln auch den Transportvertrag abzuschließen und die Transportkosten bis zum Bestimmungsort zu übernehmen. Wie bei den F-Klauseln obliegt die Ausfuhrabwicklung dem Verkäufer, während der Käufer für die Einfuhrabwicklung im Bestimmungsland verantwortlich ist. Die Besonderheit der C-Klauseln besteht allerdings darin, dass das Transportrisiko an einem anderen Ort auf den Käufer übergeht als die Transportkosten. So geht die Gefahr für den zufälligen Untergang der Ware bei der Klausel CPT bereits bei Übergabe der Ware an den Frachtführer über, während die Transportkosten durch den Verkäufer bis zum Bestimmungsort zu übernehmen sind. Man bezeichnet die C-Klauseln aus diesem Grund auch als „2-Punkt-Klauseln“.

### CIP (benannter Bestimmungsort)

CIP entspricht im Wesentlichen CPT. Der Verkäufer hat aber zusätzlich eine Transportversicherung zugunsten des Käufers abzuschließen. Ausreichend ist der Abschluss einer Transportversicherung, die 110 Prozent des Rechnungsbetrages der Ware abdeckt und die eine Mindestdeckung enthält, die den Anforderungen der Institute Cargo Clauses C entspricht. Wünscht der Käufer eine höhere

Deckung, so hat er die Kosten für diese selbst zu übernehmen.

### DAT (benanntes Bestimmungsterminal)

DAT verpflichtet den Verkäufer, die Waren nach Ankunft des Beförderungsmittels am Bestimmungsterminal entladen zur Verfügung zu stellen. Kosten und Gefahren gehen nach Entladung der Ware auf den Käufer über. Dem Verkäufer obliegt die Ausfuhrabwicklung im Abgangsland, während der Käufer für die Importverzollung im Bestimmungsland verantwortlich ist.

### DAP (benannter Bestimmungsort)

Bei dieser Klausel ist der Verkäufer verpflichtet, den Vertrag zur Beförderung zum benannten Lieferort auf seine Gefahr und seine Kosten abzuschließen. Der Lieferort ist in der Regel der Sitz des Käufers im Bestimmungsland. Allerdings hat er dort die Waren lediglich zur Entladung bereit anzubieten. Die Kosten der Entladung obliegen dem Käufer, sofern nicht der Beförderungsvertrag etwas anderes vorsieht. Die Abwicklung der Ausfuhrformalitäten obliegt dem Verkäufer, der Käufer hat für die Abwicklung der Einfuhrformalitäten Sorge zu tragen.

### DDP (benannter Bestimmungsort)

Die Klausel DDP enthält die Maximalverpflichtung des Verkäufers. Er hat die Waren auf seine Kosten und seine Verantwortung bis zum Bestimmungsort zu liefern. Der vereinbarte Bestimmungsort ist in der Regel der Sitz des Käufers. Die Entladung ist allerdings Aufgabe des Käufers. Im Gegensatz zu DDU ist der Verkäufer allerdings verpflichtet, die Waren im Bestimmungsland zur Einfuhr frei zu machen. Abhängig von den jeweiligen Gepflogenheiten kann es zu Schwierigkeiten kommen, wenn etwa eine Einfuhrbewilligung erforderlich ist, diese aber einem Drittländer nicht erteilt wird. Neben den Zollabgaben gehört auch die Einfuhrumsatzsteuer im Bestimmungsland zu den Einfuhrabgaben, die vom Verkäufer zu tragen sind.

in ihre Kaufverträge integriert werden. Neben dem Namen der Klausel in der Form ihrer aus drei Buchstaben bestehenden Abkürzung ist auch die Angabe eines Ortes unentbehrlich. Dieser bestimmt, wo Rechte und Pflichten übergehen sollen.

### Richtige Formulierung

Schlussendlich ist auch die von den Parteien übereinstimmend gewählte Fassung mit in den Vertrag aufzunehmen. Erst aus der Jahreszahl ergibt sich die anzuwendende Fassung. Korrekt ist beispielsweise folgende Formulierung: „FCA Münster Incoterms 2010“.

Gültig sind alle Fassungen der Incoterms – auch diejenige aus dem Jahr 1936! Da die Lieferklauseln keinen Gesetzesstatus haben, werden ältere Fassungen durch Revisionen nicht für ungültig erklärt und können weiterhin angewendet werden – sofern sich die Parteien darüber einig sind.

## Klauseln für den See- und Binnenschiffsverkehr

### FAS (benannter Verschiffungshafen)

Bei dieser reinen Schiffs-klausel liegt der Lieferort im Verschiffungshafen. Im Verschiffungshafen hat der Verkäufer die Ware bis an die Längsseite des Schiffes zu liefern, das ihm der Käufer vorab bekannt gegeben hat. Ab diesem Ort trägt der Käufer sämtliche Kosten und Risiken für den Transport der Ware. FAS eignet sich nicht für den Containerseeverkehr. Die Container werden bereits an der Containerfrachtstation abgegeben, den Verkäufer trifft aber insbesondere das Risiko für den Untergang der Ware, bis diese am Kai angekommen ist.

### FOB (benannter Verschiffungshafen)

FOB ist ebenfalls eine reine Schiffs-klausel und unterscheidet sich von FAS lediglich durch den Übergabeort im Verschiffungshafen. Bei FOB gehen Kosten und Gefahren für den Untergang der Ware seit der Revision der Incoterms nunmehr erst zu dem Zeitpunkt vom Verkäufer auf den Käufer über, wenn die Waren sich an Bord des Schiffes befinden. Es ist zu beachten,

dass FOB im Luftverkehr keine Anwendung findet, obgleich dies häufig praktiziert wird!

### CFR (benannter Bestimmungshafen)

Im Rahmen von CFR hat der Verkäufer den Seefrachtvertrag bis zum Bestimmungshafen auf seine Kosten abzuschließen. Wie auch bei CPT und CIP handelt es sich bei CFR um eine sog. Zwei-Punkt-Klausel. Der Verkäufer trägt die Transportkosten bis zum benannten Bestimmungshafen, die Gefahren gehen aber bereits in dem Moment vom Verkäufer auf den Käufer über, wenn sich die Waren im Verschiffungshafen an Bord des Schiffes befinden.

### CIF (benannter Bestimmungshafen)

Bei CIF hat der Verkäufer zusätzlich zu den Verpflichtungen gemäß CFR auf seine Kosten, aber zugunsten des Käufers, eine Seetransportversicherung abzuschließen. Ausreichend ist der Abschluss einer Transportversicherung mit der Mindestdeckung gemäß den Klauseln C der Institute Cargo Clauses.