

## Die Incoterms 2010

Die Incoterms beschreiben im Wesentlichen die **Pflichten, Kosten und Gefahren**, die mit der Lieferung einer Ware vom Verkäufer an den Käufer verbunden sind. Sie sagen jedoch nichts über den Kaufpreis und die Zahlungsabwicklung aus. Sie enthalten auch keine Regelungen hinsichtlich des Eigentumsübergangs der Ware oder über die Rechtsfolgen bei Vertragsverletzungen. Dafür sind im Kaufvertrag spezielle Vereinbarungen notwendig.

Die Incoterms-Regeln wurden von der Internationalen Handelskammer (IHK) im Jahre 1936 geschaffen und danach regelmäßig überarbeitet, um mit den Entwicklungen des internationalen Handels Schritt zu halten. Die Regeln in ihrer letzten Fassung, die „**Incoterms 2010**“, berücksichtigen die weitere Ausdehnung von Freihandelszonen, den wachsenden Einsatz elektronischer Kommunikationsmittel, das erhöhte Bedürfnis nach Sicherheit im Warenverkehr und Veränderungen bei den Transporttechniken.

**Regeln** bei der Anwendung der Incoterms 2010:

1. Beziehen Sie die Incoterms 2010 Regeln ausdrücklich in Ihren Kaufvertrag ein!
2. Wählen Sie die geeignete Incoterms-Klausel!  
Die Incoterms-Klausel muss für die jeweilige Ware und das Beförderungsmittel geeignet sein. Sie muss außerdem alle weiteren Pflichten, die der Verkäufer oder Käufer übernehmen soll, richtig bezeichnen z.B. wer für die Organisation des Transportes oder den Abschluss einer Versicherung verantwortlich sein soll.
3. Benennen Sie Ihren Ort oder Hafen so genau wie möglich!  
Ein gutes Beispiel für eine genaue Definition wäre:  
„FCA 38, Cours Albert 1er, Paris, France Incoterms 2010“.
4. Die Incoterms beinhalten keinen vollständigen Kaufvertrag!  
Sie legen nur fest, welche Partei des Kaufvertrags die Verpflichtung hat, einen Beförderungs- oder Versicherungsvertrag abzuschließen, wenn der Verkäufer an den Käufer liefert, und welche Kosten jede Partei zu tragen hat.

Die Fassung der Incoterms 2010 umfasst nur noch 11 statt der bisherigen 13 Klauseln. Die Klauseln DAF, DES, DEQ und DDU wurden durch **DAT und DAP** ersetzt.

**Die Einteilung der Klauseln für die Incoterms 2010:**

- **Klauseln für alle Transportarten:**
  - EXW Ab Werk
  - FCA Frei Frachtführer
  - CPT Frachtfrei
  - CIP Frachtfrei versichert
  - DAT Geliefert Terminal
  - DAP Geliefert benannter Ort
  - DDP Geliefert verzollt

- **Klauseln für den See- und Binnenschifftransport:**

FAS	Frei Längsseite Schiff
FOB	Frei an Bord
CFR	Kosten und Fracht
CIF	Kosten, Versicherung und Fracht

**Die Bedeutung der Klauseln:**

**EXW**

Ex works (named place)  
Ab Werk (benannter Ort)

Ab Werk bedeutet, dass der Verkäufer seiner Lieferverpflichtung nachgekommen ist, wenn er die Ware auf seinem Gelände (Werk, Fabrikationsstätte, Lager usw.) zur Verfügung stellt. Er muss die Ware weder auf ein abholendes Transportmittel verladen noch muss er sie zur Ausfuhr freimachen, falls dies erforderlich sein sollte. Die Parteien sind gut beraten, die Stelle innerhalb des benannten Lieferorts so präzise wie möglich zu bezeichnen, da der Verkäufer die Kosten und Risiken bis zu dieser Stelle zu tragen hat.

Ab Werk eignet sich für den nationalen Warenhandel, für den internationalen Handel ist hingegen ist FCA üblicherweise besser geeignet.

**FCA**

Free Carrier (named place)  
Frei Frachtführer (benannter Ort)

Hier hat der Verkäufer seine Lieferverpflichtung erfüllt, sobald er die für die Ausfuhr freigemachte Ware dem vom Käufer benannten Frachtführer am benannten Ort übergibt.

Diese Klausel kann für jede Transportart verwendet werden und entspricht auch den Anforderungen der Internationalen Multimodalen Güterbeförderung.

**CPT**

Carriage Paid To (named place of destination)  
Frachtfrei (benannter Bestimmungsort)

Der Verkäufer hat die für die Beförderung der Ware bis zum benannten Bestimmungsort entstehenden Frachtkosten zu zahlen und den Beförderungsvertrag abzuschließen.

Diese Klausel beinhaltet zwei kritische Punkte, da Gefahren- und Kostenübergang an verschiedenen Orten stattfinden. Die Parteien sollten daher sowohl den Lieferort, an dem die Gefahr auf den Käufer übergeht, als auch den benannten Bestimmungsort, bis zu welchem der Verkäufer den Beförderungsvertrag abzuschließen hat, so genau wie möglich angeben.

CPT verpflichtet den Verkäufer, falls notwendig, die Ware für die Ausfuhr freizumachen, mit der Einfuhr im Bestimmungsland hat er aber nichts zu tun, er muss also weder Zoll zahlen noch die Einfuhrzollformalitäten erledigen.

### **CIP**

Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)  
Frachtfrei versichert (benannter Bestimmungsort)

Hier haben die Vertragsparteien die gleichen Verpflichtungen wie bei CPT. Zusätzlich hat jedoch der Verkäufer die Transportversicherung gegen die vom Käufer getragene Gefahr während der Beförderung der Ware zu beschaffen. Der Verkäufer schließt also die Versicherung ab und bezahlt die Versicherungsprämie. Dabei ist er jedoch nur verpflichtet, eine Versicherung zu Mindestbedingungen abzuschließen. Danach übermittelt er dem Käufer die Versicherungspolize oder einen sonstigen Nachweis über den bestehenden Versicherungsschutz.

Wie bei CPT erfolgt auch hier der Gefahren- und Kostenübergang an verschiedenen Orten. Daher ist höchstmögliche Präzisierung der Ortsangaben zu empfehlen. :

### **DAT**

Delivered At Terminal (named terminal at port or place of destination)  
Geliefert Terminal (benannter Terminal am Bestimmungshafen oder Bestimmungsort)

„Geliefert Terminal“ bedeutet, dass der Verkäufer seine Lieferverpflichtung erfüllt hat, sobald die Ware von dem ankommenden Beförderungsmittel entladen wurde und dem Käufer an einem benannten Terminal im benannten Bestimmungshafen oder Bestimmungsort zur Verfügung gestellt wird. „Terminal“ kann jeder Ort sein, unabhängig davon, ob überdacht oder nicht, wie z.B. ein Kai, eine Lagerhalle, ein Containerdepot oder ein Straßen-, Schienen- oder Luftfrachtterminal. Der Verkäufer trägt alle Gefahren, die in Zusammenhang mit der Beförderung zum und der Entladung im Terminal entstehen. Außerdem hat er für die Ausfuhrfreimachung zu sorgen.

### **DAP**

Delivered At Place  
Geliefert benannter Ort

Hier hat der Verkäufer die Ware dem Käufer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung zu stellen. Er trägt alle Gefahren, die in Zusammenhang mit der Beförderung bis zum genannten Ort entstehen. Auch hier hat er die Ausfuhrfreimachung zu besorgen.

### **DDP**

Delivered Duty Paid (named place of destination)  
Geliefert verzollt (benannter Bestimmungsort)

Dies ist die Maximalverpflichtung des Verkäufers. Er muss die Ware am benannten Bestimmungsort im Einfuhrland zur Verfügung stellen. Er hat alle Gefahren und Kosten der Lieferung der zur Einfuhr freigemachten Ware bis zu diesem Ort einschließlich Zölle, Steuern und anderen Abgaben zu tragen.

Der Verkäufer muss auf eigene Kosten und Gefahr die Aus- und Einfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigungen beschaffen sowie sämtliche Zollformalitäten erfüllen, die für die Aus- und Einfuhr und gegebenenfalls für die Durchfuhr durch ein drittes Land erforderlich sind.

Der Käufer hat die Ware, sobald sie ihm zur Verfügung gestellt wurde, abzunehmen und für jede spätere Lagerung oder den Weitertransport die Gefahren und die sich ergebenden Kosten zu tragen.

### **FAS**

Free Alongside Ship (named port of shipment)

Frei Längsseite Seeschiff (benannter Verschiffungshafen)

Der Verkäufer hat die Ware längsseits des vom Käufer benannten Schiffes z.B. an einer Kaianlage oder auf einem Binnenschiff im benannten Verschiffungshafen zu verbringen. Die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung der Ware geht über, wenn sich die Ware längsseits des Schiffes befindet. Der Käufer trägt ab diesem Zeitpunkt alle Kosten.

Auch in diesem Fall wird dringend empfohlen, die Ladestelle im benannten Verschiffungshafen so genau wie möglich zu bestimmen, da die Kosten und Gefahren bis zu dieser Stelle zu Lasten des Verkäufers gehen. Dies Kosten und die damit verbundenen Umschlagskosten können entsprechend der Hafenpraxis variieren.

Der Verkäufer ist verpflichtet, die Ware entweder längsseits des Schiffes zu liefern oder bereits so für die Verschiffung gelieferte Ware zu „verschaffen“. Der Ausdruck „verschaffen“ bezieht sich hier auf mehrere hintereinander geschaltete Verkäufe in einer Verkaufskette („string sales“), die insbesondere im Rohstoffhandel vorkommen. Die englische Originalversion dieses Passus lautet: „The seller is required to procure goods already so delivered for shipment.“

Bei containerisierter Ware ist es für den Verkäufer üblich, die Ware nicht längsseits des Schiffes, sondern an den Frachtführer im Terminal zu übergeben. In derartigen Fällen wäre die FAS-Klausel ungeeignet und es sollte die FCA-Klausel verwendet werden. FAS verpflichtet den Verkäufer, falls zutreffend, die Ware zur Ausfuhr freizumachen, mit den Einfuhrformalitäten aber hat er nichts zu tun.

### **FOB**

Free On Board (named port of shipment)

Frei an Bord (benannter Verschiffungshafen)

„Frei an Bord“ bedeutet, dass der Verkäufer die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffs im benannten Verschiffungshafen zu liefern hat. Auch hier wie bei

FAS hat er in einer Verkaufskette die bereits so gelieferte Ware zu beschaffen. Die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung geht über, wenn sich die Ware an Bord des Schiffes befindet. Der Käufer trägt ab diesem Zeitpunkt alle Kosten.

Die Klausel FOB ist ausschließlich für den See- und Binnenschiffstransport geeignet. Sie kann ungeeignet sein, wenn die Ware dem Frachtführer übergeben wird, bevor sie sich auf dem Schiff befindet z.B. bei containerisierter Ware, die üblicherweise am Terminal ausgeliefert wird. In derartigen Fällen sollte die FCA-Klausel verwendet werden. Ausfuhrfreimachung gehört auch hier, falls notwendig, zu den Pflichten des Verkäufers.

### **CFR**

Cost and Freight (named port of destination)

Kosten und Fracht (benannter Bestimmungshafen)

Der Verkäufer hat die Fracht und jene Kosten zu tragen, die für die Beförderung der Ware zum benannten Bestimmungshafen anfallen. Jedoch gehen die Gefahren und die zusätzlichen Kosten, die auf Ereignissen nach Lieferung der Ware an Bord beruhen, auf den Käufer über, sobald die Ware an Bord ist.

Gefahren- und Kostenübergang finden an zwei verschiedenen Orten statt. Die Gefahr geht bereits im Verschiffungshafen auf den Käufer über, während der Verkäufer die Kosten bis zum Bestimmungshafen trägt.

### **CIF**

Cost, Insurance and Freight (named port of destination)

Kosten, Versicherung und Fracht (benannter Bestimmungshafen)

Hier hat der Verkäufer die gleichen Verpflichtungen wie bei der CFR-Klausel, doch hat er zusätzlich die Seetransportversicherung gegen die vom Käufer getragene Gefahr der Ware während des Transports einzudecken. Wie bei der CIP-Klausel muss er nur eine Versicherung zu Mindestbedingungen abschließen und die Polizze dem Käufer übermitteln.