



Auf den Punkt gebracht

Die neuen Incoterms 2020

Wichtige Änderungen für die Exportwirtschaft

GEORG HUBER*)

Die ICC hat nach zehn Jahren erneut die *International Commercial Terms*, bekannt unter dem Kürzel „*Incoterms*“, überarbeitet und dabei versucht, den Erfahrungen und den Erfordernissen der Praxis Rechnung zu tragen. Das Ergebnis sind einige doch wesentliche Änderungen, wie etwa die Einführung eines Konnossements mit „An-Bord-Vermerk“.

1. Allgemeines zu Incoterms

EXW, FOB, CIF, DDP und andere Kurzbezeichnungen gehören im Exportgeschäft zum „täglichen Brot“. Dabei handelt es sich um die Handelsklauseln der *International Chamber of Commerce* (ICC) mit Sitz in Paris, kurz als *Incoterms®* (*International Commercial Terms*) bezeichnet. Sie wurden erstmals im Jahr 1936 veröffentlicht und werden seitdem regelmäßig überarbeitet, zuletzt im Jahr 2010.

Die Incoterms dienen der Erleichterung des weltweiten Handels, weil sie es Handelspartnern aus unterschiedlichen Ländern und Rechtskreisen ermöglichen, ohne lange Vertragsverhandlungen Verträge mit einem genau definierten Inhalt abzuschließen. Die Klauseln genießen in über 120 Ländern Anerkennung, obwohl sie weder Gesetz noch Verordnung, sondern *soft law* sind. Aufgrund dieser universellen Akzeptanz ist es daher nicht überraschend, dass rund 90 % aller internationalen Kaufverträge Incoterm-Klauseln enthalten. Sie sind im Exportgeschäft unentbehrlich geworden.

Incoterms regeln bestimmte Rechte und Pflichten von Käufer und Verkäufer bei Warengeschäften:

- Gefahrtragung (Wer haftet für Beschädigungen oder Verlust der Ware beim Transport?);
- Kostentragungspflicht (Transport, Versicherung, Steuern, Zölle etc);
- Organisationspflichten (Transport, Versicherung, Be- und Entladung, Transportdokumente, Verzollung, Aus-, Durch- und Einfuhrgenehmigungen etc).

Nach nunmehr zehn Jahren hat die ICC mit Experten aus aller Welt die Incoterms 2010 einer neuerlichen Prüfung unterzogen und versucht, sie den Erfahrungen der Vergangenheit, aber auch aktuellen Entwicklungen anzupassen. Größere systematische Änderungen, wie es sie vor zehn Jahren bei Einführung der Incoterms 2010 gab, wurden in der aktuellen Version aber nicht vorgenommen.

Das neue Regelwerk kann bei der *ICC Austria* (<https://www.icc-austria.org>) bestellt werden. Die ICC stellt auch eine App (*Incoterms 2020*) bereit, die jedoch die ausführlichere gedruckte Broschüre nicht ersetzen kann.

2. Neue Reihenfolge der A/B-Regeln

Die zehn A/B-Regeln innerhalb der einzelnen Klauseln wurden neu angeordnet und zum Teil einzelne Verpflichtungen innerhalb der Regeln verschoben. Dadurch sollte die

*) RA Dr. Georg Huber, LL.M. (University of Chicago), CIPP/E ist Partner der Kanzlei Greiter Pegger & Kofler in Innsbruck, Fachbuchautor sowie Lektor am MCI für Vertriebsrecht und „EU Enforcement Law“.



Wirtschaft

Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit der einzelnen Incoterm-Klauseln verbessert werden. Die nunmehrigen Kapitel sehen wie folgt aus:

- A1/B1 Allgemeine Verpflichtungen;
- A2/B2 Lieferung/Übernahme;
- A3/B3 Gefahrenübergang;
- A4/B4 Transport;
- A5/B5 Versicherung;
- A6/B6 Liefer-/Transportdokument;
- A7/B7 Ausfahr-/Einfuhrabfertigung;
- A8/B8 Prüfung/Verpackung/Kennzeichnung;
- A9/B9 Kostenverteilung;
- A10/B10 Benachrichtigungen.

3. Änderungen im Überblick

Im Vergleich zu den Incoterms 2010 gibt es im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Das Regelwerk der ICC ist erstmals mit hilfreichen Kommentaren und Grafiken für die Nutzer versehen.
- Die DPU-Klausel (*delivered at place unloaded*) ersetzt die DAT-Klausel (*delivered at terminal*).
- Bei der FCA-Klausel (*free carrier*) gibt es die Akkreditiv-Option auf ein Konnossement mit „An-Bord-Vermerk“.
- Bei der CIP-Klausel (*carriage and insurance paid to*) wurde der Umfang des Versicherungsschutzes angehoben.
- Bei den Klauseln FCA (*free carrier*), DAP (*delivered at place*), DPU (*delivered at place unloaded*), DDP (*delivered duty paid*) kann die Beförderung der Ware mit eigenen Verkehrsmitteln organisiert werden.
- Sämtliche Regeln über die Kostentragung sind nun vollständig und übersichtlich jeweils in den Kapiteln A9/B9 aufgezählt. Bisher waren sie über die einzelnen Kapitel verstreut.
- Die Pflichten zur Übernahme sicherheitspolitischer Anforderungen sind erstmals explizit geregelt.

Im Folgenden werden die wichtigsten Neuerungen näher erläutert.

4. Die neue DPU-Klausel (*Delivered at Place Unloaded*)

Die DAT-Klausel (*delivered at terminal*) wurde in der Praxis wenig verwendet, weil vielfach die (falsche) Ansicht herrschte, dass DAT nur für Lieferungen zu Schiffs- und Flughäfen, die über ein Terminal verfügen, geeignet sei. DAT war aber für jeden Entladeort geeignet. Um dieser Irrmeinung entgegenzutreten, hat die ICC die Klausel einfach umbenannt, sie heißt jetzt DPU (*delivered at place unloaded*). Im Klauselnamen findet sich also kein Hinweis mehr auf ein „Terminal“. Damit kommt klarer zum Ausdruck, dass DPU für jeden Entladeort verwendet werden kann. Die Klausel entspricht bis auf den Namen der alten DAT-Klausel.

Neben DPU gibt es weiterhin die auch bisher schon bestehenden Ankunfts klauseln DAP (*delivered at place*) und DDP (*delivered duty paid*), bei denen der Verkäufer die Ware am Beförderungsmittel entladebereit liefern muss, er aber keine Entladepflicht wie unter DPU hat.



5. Versicherung bei CIP (Carriage and Insurance Paid To)

Nach der bisherigen Version der CIP-Klausel musste der Verkäufer nur für eine Versicherung mit Mindestdeckung gemäß der *institute of cargo clause „C“* sorgen. Unter der neuen Version der Incoterms 2020 muss er für den höheren Versicherungsschutz nach Klausel „A“, einer All-Risks-Versicherung, sorgen. Aber Achtung: Auch diese Versicherung deckt aufgrund zahlreicher Ausnahmen bei Weitem nicht alle Risiken ab.

Bei der CIF-Klausel (*cost insurance and freight*) bleibt die Pflicht zur Mindestdeckung unverändert.

6. Konnossement mit An-Bord-Vermerk bei FCA (Free Carrier)

6.1. Asiatische Praxis

Vor allem Banken aus dem asiatischen Raum verlangen bei Dokumentenakkreditiven oft ein Konnossement mit „An-Bord-Vermerk“ als Nachweis der Lieferung, und zwar auch bei Verwendung der Klausel FCA (*free carrier*). Bei FCA ist die Transportverpflichtung des Verkäufers aber schon vor der Verladung auf das Schiff abgeschlossen. Der Abschluss des Seefrachtvertrags ist einzig Sache des Käufers, weshalb nur der Käufer, hingegen nicht der Verkäufer, gegenüber dem Reeder einen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements hat. Trotzdem muss der Verkäufer das Konnossement bei Inanspruchnahme des Akkreditivs vorlegen.

Die ICC hat auf diese asiatische Praxis reagiert und bei FCA die Option vorgesehen, dass der Käufer seinen (See-)Frachtführer anweisen muss, dem Verkäufer ein Konnossement mit An-Bord-Vermerk auszustellen (FOB, Kapitel B6).

6.2. Vertragliche Anweisungsverpflichtung

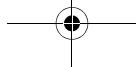
Bei Verwendung dieser Option empfiehlt es sich, den Käufer im Kaufvertrag zu verpflichten, dem Verkäufer vor der Lieferung einen schriftlichen Nachweis beizubringen, dass er seine Verpflichtung zur Anweisung des Reeders über die Ausstellung des Konnossements erfüllt hat. Der Verkäufer ist nämlich bei Inanspruchnahme des Akkreditivs vom Konnossement abhängig. Hat der Käufer den (See-)Frachtführer nicht zur Ausstellung eines Konnossements verpflichtet oder treten Verzögerungen auf, verliert der Verkäufer unter Umständen seinen Zahlungsanspruch aus dem Akkreditiv.

6.3. Nicht beherrschbares Risiko

Ein weiteres Problem bei FCA mit An-Bord-Vermerk liegt darin, dass das Konnossement vom Reeder erst dann ausgestellt und übergeben wird, wenn das Schiff beladen wurde. Die Lieferverpflichtung des Verkäufers unter FCA endet jedoch bereits vorher, nämlich mit Bereitstellung der Ware zur Entladung am Terminal. Der Verkäufer hat ab diesem Zeitpunkt keinen Einfluss mehr darauf, was mit der Ware am Terminal passiert. Trotzdem erhält er das Konnossement erst bei Verladung auf das Schiff. Den Verkäufer trifft also *de facto* das von ihm nicht beherrschbare und in die Sphäre des Käufers fallende Risiko, dass die Ware im Terminal vor der Verladung aufs Schiff beschädigt wird oder verloren geht.

7. Transport mit eigenen Transportmitteln

Ältere Versionen der Incoterms gingen davon aus, dass der Transport mit unabhängigen Frachtführern organisiert wird. In der Praxis wird der Transport aber häufig vom Verkäufer oder Käufer selbst bewerkstelligt. Die E-, F- und D-Klauseln sehen daher jetzt vor, dass die Organisation des Transportes mit eigenen Transportmitteln zulässig



Wirtschaft

ist. Es empfiehlt sich daher, im Vertrag offenzulegen, wie der Transport organisiert wird.

Bei den C-Klauseln wird weiterhin der Abschluss eines Beförderungsvertrags mit einem unabhängigen Frachtführer vorausgesetzt.

8. Zuordnung der Sicherheitsfreigaben

Seit 9/11 sind die sicherheitspolitischen Anforderungen zunehmend gestiegen. In den Incoterms 2020 wurden deshalb in den Kapiteln A4/B4 und A7/B7 Neuregelungen zu diesem Thema getroffen. Es geht dabei um sicherheitspolitische Fragen iZm dem Transport (A4/B4) und der Aus-, Durch- und Einfuhr (A7/B7). Die sicherheitspolitischen Pflichten sind je nach Ware und Land unterschiedlich, weshalb sie in den Incoterms 2020 nicht im Einzelnen aufgezählt sind. Jener Vertragspartner, der nach den Incoterms 2020 für die sicherheitspolitischen Fragen verantwortlich ist, muss sich daher informieren, welche Pflichten auf ihn zukommen. Solche Pflichten bestehen insbesondere im Dokumentationsbereich (zB *ENS filing, ESumA, ISF*). In der Regel ist der andere Vertragspartner zur Unterstützung verpflichtet.

9. Verified Gross Mass (VGM)

Container dürfen nur dann auf ein Schiff verladen werden, wenn ein Dokument über das zertifizierte Bruttogewicht (*verified gross mass, VGM*) vorhanden ist. Das ist für die Gewichtsverteilung am Schiff wichtig. In der Einführung zu den Incoterms 2020 wird erwähnt, dass man sich bei der Neufassung nicht darauf einigen konnte, die Pflichten zur Ermittlung des VGM einer der Parteien des Kaufvertrags zuzuweisen. Bei FOB, CFR und CIF wird das zur Folge haben, dass die entsprechenden Kosten und Pflichten den Verkäufer treffen. Bei den F-Klauseln dürfte diese Regelung von der gängigen Praxis abweichen.

10. Tipps zur richtigen Verwendung von Incoterms

Immer wieder werden Incoterms fehlerhaft verwendet. Daher abschließend noch einige Tipps zur Fehlervermeidung:

- Jeder Incoterm erfordert einen benannten Ort, an den geliefert wird oder bis zu dem der Transport organisiert werden muss. Geben Sie daher immer einen benannten Ort an.
- Wählen Sie Ortsbezeichnungen präzise, dh mit einer genauen Adresse. Wenn Sie zB nur „*DDP Innsbruck*“ vereinbaren, kann sich der Verkäufer bzw der Frachtführer aussuchen, an welcher Adresse in Innsbruck er den LKW zur Entladung bereitstellen will (zB an einem Parkplatz am Ortsrand). Dort müssen Sie dann entladen (oder einen weiteren Transport zu Ihrem Unternehmen extra bezahlen).
- Nicht *jeder* Incoterm ist für alle Transportarten geeignet. Manche Incoterms eignen sich nur für den Seetransport und sollten nur dafür verwendet werden. Das sind FAS, FOB, CFR und CIF (Schiffsklauseln).
- Die Schiffsklauseln sind für den Containertransport ungeeignet. Der Grund liegt darin, dass der Verkäufer ab Übergabe der Ware an den Hafenlogistiker keine Verfügungsgewalt mehr über die Ware hat. Dennoch trägt er weiterhin das Risiko. Lässt sich nicht nachweisen, wann genau ein Schaden eingetreten ist, zB bei FOB im Container vor Beladung oder nach Beladung des Schiffes, leistet unter Umständen der Versicherer nicht.
- Wenn ein Dokumentenakkreditiv vereinbart wird, muss der Incoterm so gewählt werden, dass der Verkäufer tatsächlich die Akkreditivdokumente erhält. Wird zB ein



Wirtschaft

Frachtbrief gefordert, ist die Klausel EXW nicht geeignet, da bei EXW der Verkäufer keinen Anspruch auf einen Frachtbrief hat.

- Der gewählte Incoterm muss auch zum Beförderungs- bzw Speditionsvertrag passen.
- Geben Sie immer an, auf welche Fassung der Incoterms Sie sich beziehen, also zB Incoterms 2010 oder Incoterms 2020.
- Wenn Sie als Verkäufer EXW verwenden, sollten Sie beim Verladevorgang nicht mitwirken. Sie könnten sonst gegebenenfalls für Schäden, die durch eine unsachgemäße Beladung entstehen, haften. Lässt sich eine Mithilfe nicht vermeiden, wählen Sie einen anderen Incoterm, zB FCA, und prüfen Sie, ob ihre Versicherung auch Haftungen für Verladefehler deckt.
- Grundsätzlich ist es möglich, nicht gewünschte oder weitergehende Regelungsinhalte von einzelnen Klauseln im Kaufvertrag zu vereinbaren. Dabei ist aber Vorsicht geboten, um Unklarheiten oder Widersprüche zu vermeiden. Oft zeigt sich, dass statt der ursprünglich gewählten Klausel eine andere Klausel passender ist (zB statt EXW besser FCA, wenn der Verkäufer bei der Beladung des LKW hilft oder diese sogar selbst vornimmt).



Auf den Punkt gebracht

Bitte noch eine kurze Zusammenfassung ergänzen – Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse des Beitrags in drei bis fünf Zeilen.

...

...

...

