



## Incoterms® 2020

Spielregeln für nationale und internationale Warenlieferungen

Prof. Dr. Markus Hämmerle, Handelsakademie Feldkirch

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	3
<b>1. Lieferkonditionen und Kaufverträge</b>	4
<b>2. Anforderungen an Lieferklauseln</b>	6
<b>3. Systematik der Incoterms</b>	7
<b>4. Klauseln im Detail</b>	11
4.1. EXW (Ex Works) = Ab Werk	11
4.2. FCA (Free Carrier) = Frei Frachtführer	12
4.3. CPT (Carriage Paid To) = Frachtfrei	13
4.4. CIP (Carriage and Insurance Paid to) = Frachtfrei versichert	14
4.5. DAP (Delivered At Place) = Geliefert benannter Ort	15
4.6. DPU (Delivered at Place Unloaded) = Geliefert benannter Ort entladen	16
4.7. DDP (Delivered Duty Paid) = Geliefert verzollt	17
4.8. FAS (Free Alongside Ship) = Frei Längsseite Schiff	18
4.9. FOB (Free On Board) = Frei an Bord	19
4.10. CFR (Cost and Freight) = Kosten und Fracht	20
4.11. CIF (Cost, Insurance and Freight) = Kosten, Versicherung und Fracht	21
<b>5. Gesamtübersicht</b>	22
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	23
<b>Literaturverzeichnis</b>	24

# Vorwort

Eine der grössten Herausforderungen bei internationalen Geschäften sind die rechtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere die Liefer- und Zahlungskonditionen.

In einer Serie von Publikationen beleuchtet PostFinance gemeinsam mit dem Verband swiss export, was beim Aussenhandel zu beachten ist, wo Herausforderungen liegen und welche Hürden im Weg stehen.

Das vorliegende E-Book stellt Ihnen das Thema Lieferkonditionen im Aussenhandel näher vor. Sie erfahren alles Wissenswerte über die Incoterms – die einheitlichen internationalen Klauseln für Liefervereinbarungen – und erhalten nützliche Tipps, die Ihnen helfen, Aussenhandelsgeschäfte sicher und problemlos abzuwickeln.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg beim Aussenhandel und würden uns sehr über Ihr Feedback und Anregungen freuen.



**Carl A. Ziegler**  
swiss export  
Präsident



**Claudia Moerker**  
swiss export  
Geschäftsleiterin  
moerker@swiss-export.com



**Nicole Walker**  
PostFinance AG  
Leiterin Digital Banking & Angebotsmanagement  
nicole.walker@postfinance.ch



**Sinem Di Leta**  
PostFinance AG  
Domestic & International Payments  
sinem.dileta@postfinance.ch

Bern, November 2019

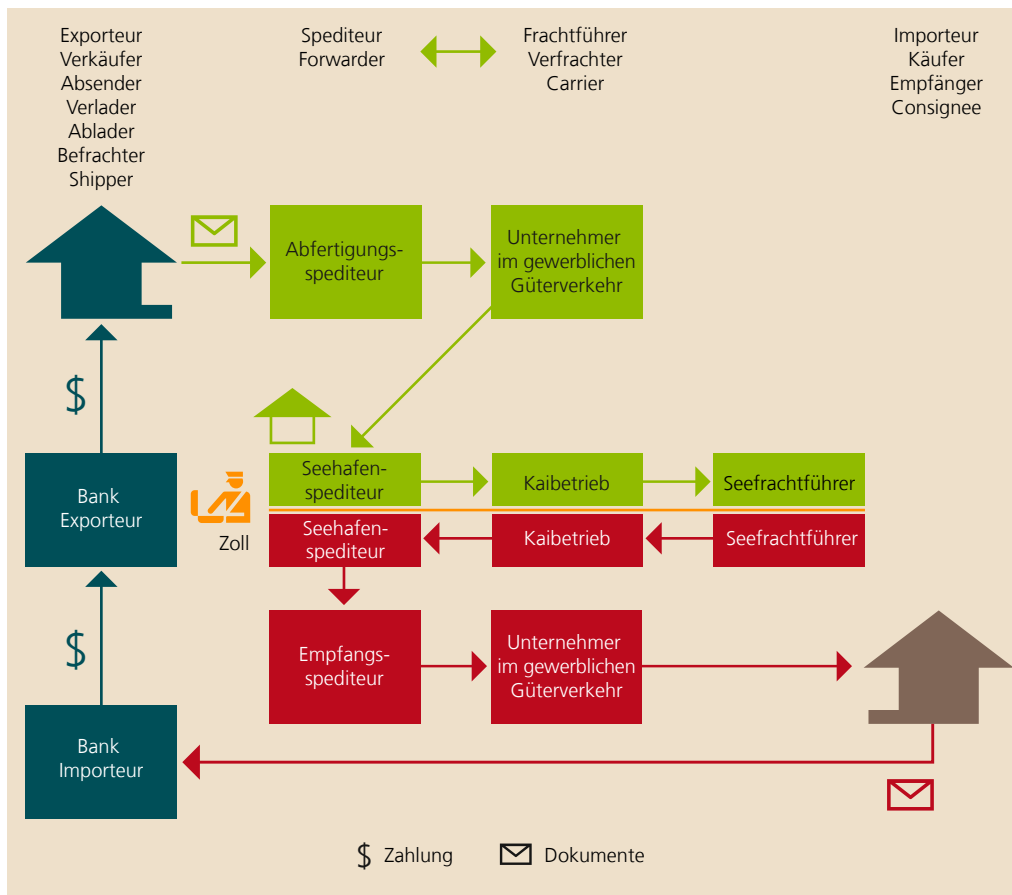
# 1. Lieferkonditionen und Kaufverträge

Wie und zu welchem Zeitpunkt werden die Lieferkonditionen bei internationalen Geschäften festgelegt? Welche Auswirkungen haben sie?

Wenn es zu Problemen bei Kaufverträgen kommt, dann treten diese in der Regel erst bei oder nach der Warenlieferung auf, obwohl die Ursachen dafür meist bereits vor dem rechtsgültigen Abschluss des Kaufvertrags liegen. Die ersten Fehler werden oft in der Angebotsphase gemacht, wenn der Vertrag ausgehandelt, die Offerte unterbreitet wird. Hier ist daher grösstmögliche Sorgfalt angebracht, insbesondere bei der Wahl der Lieferkondition. Die gewählte Lieferkondition hat Auswirkungen auf den Preis, die Verpackung, die Organisation des Transports, die Kosten und Risiken des Transports sowie die Verzollung und vor allem auch auf den Liefertermin.

Die nachfolgende Abbildung skizziert beispielhaft den möglichen Ablauf eines internationalen Geschäfts. Je nachdem, was Verkäufer und Käufer wünschen, kann die Aufteilung der Transportkosten und Risiken zwischen den beiden Parteien sehr unterschiedlich ausfallen. Jedes Transportmittel, jeder Terminal, jeder Kai, jeder Punkt, an dem sich Waren auf dem Weg zum Käufer befinden, kommt grundsätzlich als Lieferort in Betracht.

Abbildung 1: Transportstrecke und Beteiligte



Neben Spediteuren und Frachtführern sind Zollbehörden, Banken und Versicherungen in die Lieferung eingebunden. Sie alle sind mit den konkret vereinbarten Lieferkonditionen befasst, da sie die jeweiligen Vereinbarungen zwischen Verkäufer und Käufer umsetzen müssen. Daher ist es wichtig, nur mit verlässlichen Partnern zu kooperieren, die im Fall von Problemen (Schadensfällen, Verzögerungen usw.) zur Verantwortung gezogen werden können.<sup>1</sup>

Die Wahl einer konkreten Lieferkondition hat immer auch Auswirkungen auf die Dokumentation, ob in Papierform oder elektronisch. Neben Rechnungen (einschliesslich Proforma-Fakturen), Qualitätszertifikaten, Versicherungspolicen, Zollpapieren (für die Ein-, Durch- und Ausfuhr der Waren) und Dokumenten für die Abwicklung der Zahlung (Überweisungsaufträge, Wechsel, Schecks usw.) werden vor allem Speditions- und Transportpapiere benötigt.

In rechtlicher Hinsicht ist zwischen Traditions-/Dispositionsdokumenten und Beweis-/Begleitdokumenten zu unterscheiden. Als Traditions-/Dispositionspapiere gelten (wenn sie «an Order» lauten) der Ladeschein (Binnenschiffkonossement), das Konossement (Bill of Lading, b/l), der Orderlagerschein und die Transportversicherungspolice.<sup>2</sup>

Alle anderen Dokumente sind der Gruppe der Beweis-/Begleitpapiere zuzurechnen. Die Traditions-/Dispositionsdokumente weisen Wertpapiercharakter auf, was bedeutet, dass mit der Übergabe des Dokuments das Eigentum an der Ware auf den Käufer übergeht (ohne dass die Ware selbst physisch übergeben wird).

<sup>1</sup> Vgl. dazu etwa Mantissa E-Learning (2019)

<sup>2</sup> Siehe beispielsweise UGB Österreich, 2019, § 363 (2), HGB Deutschland, 2019, S. 159 § 448 und Obligationenrecht Schweiz, 2017, S. 364 Art. 967 (1) und S. 412 ff. Art. 1145 ff.

## 2. Anforderungen an Lieferklauseln

### Welche Erwartungen haben Exporteure und Importeure bezüglich der Lieferbedingungen?

Exporteur und Importeur sind beide an einer möglichst einfachen, pragmatischen Festlegung der Lieferbedingung interessiert. Je rationeller, desto besser. Zudem sollen Lieferbedingungen für alle Branchen, Waren und Länder der Welt einheitlich geregelt sein. Dies beinhaltet auch, dass ausgehandelte Lieferkonditionen eine hohe Rechtssicherheit bieten und Liefervereinbarungen bei einer nicht ordnungsgemässen Erfüllung überall auf der Welt (notfalls) gerichtlich durchsetzbar sind. Die Lieferbedingungen sollen darüber hinaus objektiv und neutral sein, d. h. nicht den einen oder anderen Vertragspartner a priori bevorzugen.

Ein wesentliches Problem besteht darin, dass im Inlandsgeschäft häufig verwendete Konditionen, wie «ab Werk», «ab Lager», «frachtfrei» oder «frei Haus», bei internationalen Geschäften aufgrund der unterschiedlichen gesetzlichen Bestimmungen und Handelsbräuchen (Usancen) ungeeignet sind. Ganz zu schweigen von exotischen Liefervereinbarungen wie «frei Hafen», «frei Ankunft», «free into store», «free under tackle» oder «door to door». Gefragt sind daher Lieferbedingungen, die sowohl national wie international angewandt werden können, und vor allem solche, die über die generellen rechtlichen Regelungen, wie sie beispielsweise in der UN-Kaufrechtskonvention enthalten sind, hinausgehen.<sup>3</sup>

Aus diesem Grund hat das International Chamber of Commerce (ICC) die Incoterms (**I**nternational **C**ommercial **T**erms) ausgearbeitet, die all diesen Anforderungen weitgehend gerecht werden. Sie werden zudem in regelmässigen Abständen (alle zehn Jahre) in einem Netzwerk von 500 Expertinnen und Experten angepasst, sodass für jeden einzelnen Lieferwunsch detaillierte Regelungen zur Verfügung stehen. Dies erklärt auch, warum diese Klauseln weltweit in über 120 Ländern bei 90 Prozent aller internationaler Kaufverträge und zunehmend auch im Inland in Anwendung sind.<sup>4</sup>

Die Incoterms stellen kein eigenes Gesetz dar, sondern werden als eigenständige Klauseln direkt in den Kaufvertrag und/oder in die Allgemeinen Geschäftsbedingungen aufgenommen und so zum Vertragsgegenstand. Für jede Klausel, die eine bestimmte Lieferverpflichtung zwischen Verkäufer und Käufer definiert, gibt es ein Kürzel (Code) aus drei Buchstaben. Dieses ist zusammen mit dem Vermerk «Incoterms® 2020» und einer präzisen Ortsangabe, in Form einer eindeutigen Adressangabe für den Liefer- und/oder Bestimmungsort, anzugeben. Das Markensymbol kann dabei wegelassen werden.<sup>5</sup>

Die Incoterms® 2020 können und sollen bei Verträgen mit Erfüllung ab dem 1. Januar 2020 zum Vertragsgegenstand gemacht werden. Ältere Incoterms-Versionen können weiterhin verwendet werden, so die Vertragspartner dies wünschen (etwa bei nicht ausreichender Kenntnis der «neuen» Klauseln. Im Vertrag ist die gewünschte Version (z. B. Incoterms® 2010) entsprechend zu vermerken.<sup>6</sup>

Unabhängig von der jeweiligen Fassung der Incoterms ist die Originalsprache immer Englisch. Offizielle Übersetzungen der ICC liegen in mehr als 30 unterschiedlichen Sprachen vor, gelten als präzise und können daher problemlos verwendet werden.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Vgl. UN-Kaufrechtskonvention, 2019, S. 10 ff.

<sup>4</sup> Vgl. ICC Germany e.V., kein Datum und ICC Germany e.V., 2019, S. 1 ff.).

<sup>5</sup> Vgl. Gröske, 2013, S. 25 ff. und ICC Germany e.V., 2019, S. 3 f.

<sup>6</sup> Vgl. Kluge, 2019

<sup>7</sup> Vgl. Gröske, 2013, S. 23 und WKO, 2017.

### 3. Systematik der Incoterms

Welche Überlegungen und welche Logik stehen hinter den Incoterms® 2020? Welche allgemeinen Grundsätze verkörpern die Klauseln?

Die Incoterms® 2020 sind logisch und systematisch aufgebaut, leicht anwendbar und erfordern keine grossen Vorkenntnisse. Wichtig zu wissen ist lediglich, welche Transportart beim konkreten Geschäft zur Anwendung kommt. Es gibt Klauseln für alle Transportarten (vor allem für Container-Transporte geeignet) und solche, die nur für See- und Binnenschiffstransporte in Betracht kommen.<sup>8</sup>

Die erste Gruppe der Klauseln ist auch für multimodale Transporte, bei denen zwei oder mehrere Transportarten miteinander kombiniert werden (beispielsweise Strassen- mit Eisenbahn- oder See-transport), vorgesehen:

- EXW = Ex Works / Ab Werk
- FCA = Free Carrier / Frei Frachtführer
- CPT = Carriage Paid To / Frachtfrei
- CIP = Carriage and Insurance Paid to / Frachtfrei versichert
- DAP = Delivered At Place / Geliefert benannter Ort
- DDU = Delivered at Place Unloaded / Geliefert benannter Ort entladen
- DDP = Delivered Duty Paid / Geliefert verzollt

Klauseln nur für See- und Binnenschiffstransporte:

- FAS = Free Alongside Ship / Frei Längsseite Schiff
- FOB = Free On Board / Frei an Bord
- CFR = Cost and Freight / Kosten und Fracht
- CIF = Cost, Insurance and Freight / Kosten, Versicherung und Fracht

Wie schon bei den früheren Versionen lassen sich die Incoterms® 2020 – dem Transportweg vom Verkäufer zum Käufer folgend – in vier Gruppen unterteilen: Die Bezeichnung der jeweiligen Gruppe resultiert aus dem ersten Buchstaben der zugeordneten Klausel(n). Die *Gruppe E* besteht aus einer einzigen Klausel und stellt eine Minimalverpflichtung für den Verkäufer dar. Es handelt sich hier um eine Departure- oder Abholklausel (in der Abbildung blau markiert). Die *Gruppe F* ist durch einen mehr oder weniger umfangreichen Vortransport des Verkäufers gekennzeichnet, der Haupttransport (Main Carriage Unpaid) wird aber vom Käufer abgewickelt (in der Abbildung ebenfalls blau markiert). Daran schliesst die *Gruppe C* mit einer Kosten- und Gefahreuteilung an: Main Carriage Paid / Haupttransport vom Verkäufer bezahlt (in der Abbildung grün markiert). Diese Gruppe stellt gewissermassen eine Kompromissvariante dar, da der Transportkostenübernahme durch den Verkäufer die Risikoübernahme (für den Haupttransport) durch den Käufer gegenübersteht. Die vierte Gruppe, die *Gruppe D*, führt zu einer Maximalverpflichtung des Verkäufers: Arrival-/Ankunftsklauseln (in der Abbildung orange/golden markiert). Hier trägt der Verkäufer Kosten und Gefahren bis zu einem benannten Ort oder Hafen im Land des Käufers.

<sup>8</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 11

Es kann zudem zwischen Einpunkt- und Zweipunkt Klauseln unterschieden werden. Alle Klauseln der *Gruppen E, F* und *D* stellen Einpunkt Klauseln dar, bei denen Kosten und Gefahren gemeinsam am festgehaltenen Ort vom Verkäufer auf den Käufer übergehen. Bei den Klauseln der *Gruppe C* handelt es sich demgegenüber um Zweipunkt Klauseln, weil hier die Kosten erst zu einem späteren Zeitpunkt vom Verkäufer an den Käufer übergehen, hingegen die Gefahren bereits früher. Demgemäß sind hier sowohl der Lieferort (Gefahrenübergang) als auch der Bestimmungsort (Kostenübergang) präzise anzugeben.<sup>9</sup>

Ein im Kaufvertrag vereinbarter Liefertermin bezieht sich bei den Incoterms immer auf den Gefahrenübergang. Auch wenn der Verkäufer die Kosten maximal bis zur Ankunft beim Käufer trägt, so ist er, im Falle der *C-Klauseln*, nicht für eine verspätete Ankunft der Ware an diesem Ort haftbar zu machen. Er schuldet lediglich eine termingerechte Übergabe bis dorthin, wo der Käufer die Gefahr übernimmt. In der Praxis wünscht der Käufer auch bei den *C-Klauseln* oft ein bestimmtes Ankunftsdatum. Wenn sich der Verkäufer darauf einlässt, so sollte dies auch konkret als Ankunftsdatum (ankommend, Arrival) gekennzeichnet werden.<sup>10</sup>

**Abbildung 2: Incoterms® 2020 – Gruppierung**

<b>Group E</b>	<b>Departure</b>
<b>EXW</b>	Ex Works (... named place of delivery)
<b>Group F</b>	<b>Main Carriage Unpaid</b>
<b>FCA</b>	Free Carrier (... named place of delivery)
<b>FAS</b>	Free Alongside Ship (... named port of shipment)
<b>FOB</b>	Free On Board (... named port of shipment)
<b>Group C</b>	<b>Main Carriage Paid</b>
<b>CPT</b>	Carriage Paid To (... named place of destination)
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination)
<b>CFR</b>	Cost and Freight (... named port of destination)
<b>CIF</b>	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)
<b>Group D</b>	<b>Arrival</b>
<b>DAP</b>	Delivered At Place (... named place of destination)
<b>DPU</b>	Delivered at Place Unloaded (... named place of destination)
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid (... named place of destination)

<sup>9</sup> Vgl. Büter, 2013, S. 225

<sup>10</sup> Vgl. Gröske, 2013, S. 67 und ICC Germany e.V., 2019, S. 6



Bei jeder Klausel gibt es für Verkäufer (= A) und Käufer (= B) zehn Verpflichtungen. Den Verpflichtungen vorangestellt sind immer erläuternde Kommentare. Darin werden die jeweilige Lieferung und der Gefahrenübergang aufgezeigt, die geeignete Transportart, der genaue Ort der Lieferung, die Frage der Aus-, Durch- und Einfuhr der Ware und sonstige Besonderheiten kurz erörtert. Daraus ergibt sich, wofür die betreffende Klausel geeignet ist und wofür eher nicht.<sup>11</sup>

**Abbildung 3: Incoterms® 2020 – Verpflichtungen Verkäufer und Käufer**

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

Zahlreiche Verpflichtungen gelten für alle Lieferklauseln in gleicher Art und Weise. Da mit den Incoterms branchen- und verladespezifische Besonderheiten nicht ausgeschlossen werden sollen, sind bei allen Klauseln allfällige Handelsbräuche (Usancen) zusätzlich zu beachten. Beispielsweise, wenn eine Ware üblicherweise lose (ohne Verpackung) geliefert wird oder die Ware usancemässig in Säcken oder in Holzkisten verpackt wird.

Für den Verkäufer gilt immer die Verpflichtung, dass er die Lieferung der Ware sowie der Handelsrechnung laut Kaufvertrag zu erfüllen hat. Ein allfälliger Transport kann durch Beauftragung eines Frachtführers oder Spediteurs, aber auch selbst (z. B. mit eigenem Camion) vorgenommen werden. Die Möglichkeit, selbst zu transportieren gilt für die Klauseln FCA, DAP, DPU und DDP. Zudem ist der Verkäufer immer für die ordnungsgemässe Verpackung verantwortlich. Die Kosten für die Verpackung kann er dem Käufer in Rechnung stellen (sofern der Käufer darüber bei Vertragsabschluss informiert wurde) bzw. in den Preis einkalkulieren. Das Verstauen der Ware in einem Container gehört nicht zur Verpackungsverpflichtung. Soll der Verkäufer auch das Verstauen im Container übernehmen, so muss dies zusätzlich vereinbart werden.<sup>12</sup>

Analog dazu gilt, dass der Käufer die Ware abnehmen und die Zahlung des Kaufpreises vornehmen muss. Nicht geregelt sind in den Incoterms der Zahlungszeitpunkt, die Zahlungsart und der Eigentumsübergang. Die Regeln der Incoterms beziehen sich immer nur auf die Lieferung der Ware selbst. Um eine rechtzeitige und ausreichende Kommunikation über den Abgangs- oder Ankunftszeitpunkt der Ware, Verzögerungen und Ähnliches sicherzustellen, beinhalten alle Incoterms-Klauseln eine Benachrichtigungsverpflichtung für Verkäufer und Käufer.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 13.

<sup>12</sup> Vgl. ICC Deutschland e.V., 2010, S. 138

<sup>13</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 3 ff.

Alle Dokumente können elektronisch bereitgestellt werden, wenn dies vereinbart oder üblich ist. Der Verkäufer muss zudem eine Hilfestellung bei allen Dokumenten geben, die der Käufer für den Transport, die Aus-, Durch- oder Einfuhr sowie für sicherheitsbezogene Anforderungen benötigt. Er muss alle notwendigen Informationen beschaffen und zur Verfügung stellen, darf dem Käufer aber im Gegenzug die Kosten anlasten.

Bis zum Zeitpunkt der Übergabe der Ware gilt, dass der Verkäufer die Kosten der Warenprüfung (Abwiegen, Warenanalyse usw.) zu übernehmen hat. Wie dies etwa bei der Übergabe der Ware an einen Spediteur oder Frachtführer, bei der Verladung auf ein Transportmittel oder bei der Aus-, Durch- und Einfuhr(-Verzollung) der Fall sein kann. Der Begriff «Ausfuhr» wird ebenso wie die «Einfuhr» umfassend gesehen und beinhaltet bei den Incoterms immer alle Genehmigungen, Sicherheitsfreigaben, Kontrollen, Zölle, Steuern (auch Einfuhrumsatzsteuern) und andere Abgaben, die bei der Aus-, Durch- oder Einfuhr anfallen.

Bei einigen Klauseln sind Wahlmöglichkeiten des Verkäufers und/oder des Käufers vorgesehen. Etwa bei FCA oder FOB, wenn der Käufer ein Transportmittel beschaffen muss und zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses noch nicht weiss, wann und/oder wo dieses konkret zur Verfügung stehen wird. Hier ist es im Hinblick auf Liefer- und Zahlungstermine (etwa bei Akkreditiven) günstig, wenn im Vertrag vorab eine allgemeine Regelung für den Fall der nicht rechtzeitigen Ausübung des Wahlrechts getroffen wird. Etwa wie folgt: «Die Ware wird bis zum 15. Juli 20XX an die Spedition XY (*exakte Adresse*) geliefert, sofern der Käufer nicht bis zum 5. Juli 20XX eine andere Spedition oder einen anderen Frachtführer benannt hat.»

Zusätze zu den Incoterms-Klauseln sollen möglichst vermieden werden. Der Grund liegt darin, dass durch Zusätze die präzisen Regelungen der Incoterms aufgeweicht, abgeändert und/oder missverständlich werden. Dies kann im Streitfall zu grossen Problemen führen.<sup>14</sup>



**Container vereinfachen den Transport, Incoterms bestimmen die Regeln.**

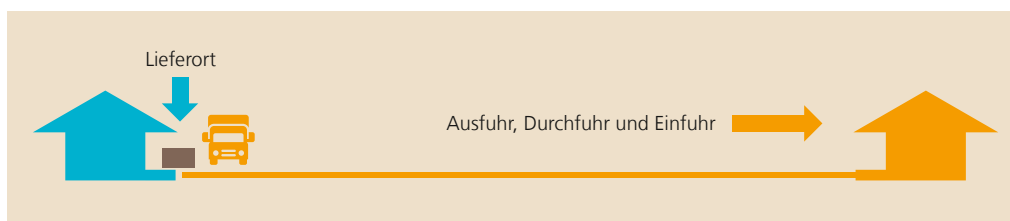
<sup>14</sup> Vgl. Büter, 2013, S. 221 ff., ICC Germany e.V., 2019, S. 20 und Jahrmann, 2016, S. 164 ff.

## 4. Klauseln im Detail

Auf was ist bei den einzelnen Klauseln besonders zu achten?

### 4.1. EXW (Ex Works) = Ab Werk

Abbildung 4: Lieferung EXW



Bei EXW (benannter Lieferort) Incoterms® 2020 ist der Lieferort gleichzeitig der Kosten- und Gefahrenübergang (Einpunktklausel). Die Klausel stellt eine Mindestverpflichtung für den Verkäufer dar. EXW eignet sich primär für den nationalen Warenhandel und innerhalb einer Zollunion (z. B. EU). Für den internationalen Handel sollte besser FCA verwendet werden.

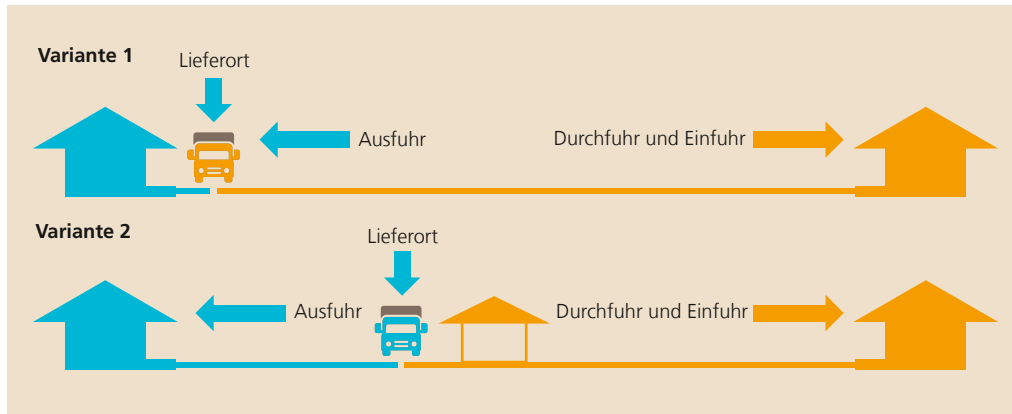
Die Lieferverpflichtung des Verkäufers beinhaltet die Übergabe der Ware beim Verkäufer an geeigneter Stelle. Sie umfasst jedoch nicht den Verlad der Ware am Lieferort und ist daher mit Vorsicht anzuwenden. Verlädt der Verkäufer doch, dann erfolgt dies auf Gefahr und Kosten des Käufers. Hier ist nochmals auf die Benachrichtigungsverpflichtung hinzuweisen. Der Verkäufer sollte mit dem Käufer in Kontakt treten und ihn über die Folgen vorab informieren. Dies gilt vor allem dann, wenn der Käufer die Ware abholen lässt und sein Transporteur die Ware nicht selbst verladen kann oder will.

Zudem ist bei EXW der Verkäufer nicht verpflichtet, die Ware für die Ausfuhr freizumachen. Der Käufer muss die Ausfuhr, Durchfuhr und Einfuhr übernehmen. Demgegenüber hat der Käufer bei EXW nur eine eingeschränkte Informationspflicht hinsichtlich der Ausfuhr gegenüber dem Verkäufer. Dies kann vor allem umsatzsteuerlich relevant sein, wenn dem Verkäufer Belege über die erfolgte Ausfuhr der Ware fehlen und dadurch umsatzsteuerlich gar kein Ausfuhrgeschäft vorliegt.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 25 ff.

## 4.2. FCA (Free Carrier) = Frei Frachtführer

Abbildung 5: Lieferung FCA



Auch bei FCA (benannter Lieferort) Incoterms® 2020 entspricht der Lieferort dem Kosten- und Gefahrenübergang (Einpunktklausel). Für den Lieferort kommen bei FCA zwei Varianten in Betracht:

- Variante 1 = Lieferung beim Verkäufer: Der Verkäufer hat dabei die Beladung und die Ausfuhr der Ware vorzunehmen.
- Variante 2 = Lieferung an einem anderen Ort (z. B. Frachtführer, Spediteur, Terminal): Der Verkäufer muss die Ware an den vom Käufer benannten Frachtführer auf dem Beförderungsmittel entladebereit übergeben und hat die Ausfuhr zu übernehmen.

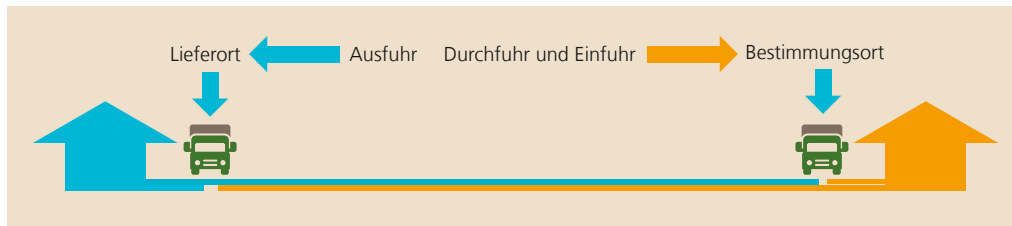
Bei beiden Varianten hat der Käufer den Beförderungsvertrag für den Haupttransport abzuschließen sowie die Kosten und Gefahren dafür zu tragen. Ebenso ist der Käufer für die Durchfuhr und Einfuhr der Ware zuständig.

Eine besondere Regelung gibt es für den Fall, dass der Verkäufer bei einem Seetransport die Ware einem Frachtführer übergibt und für die Zahlungsabwicklung (vor allem im Rahmen eines Akkreditivs) ein «On Board Bill of Lading» benötigt. Dieses Dokument wird erst ausgestellt, wenn sich die Ware an Bord des Schiffs befindet (also zu einem späteren Zeitpunkt als die Übergabe an den Frachtführer). Dann ist der Käufer verpflichtet, dem Verkäufer dieses Dokument auszuhändigen.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 16 f. und 33 ff.

### 4.3. CPT (Carriage Paid To) = Frachtfrei

Abbildung 6: Lieferung CPT



Bei CPT (benannter Lieferort) Incoterms® 2020 fallen der Lieferort und der Bestimmungsort auseinander (Zweipunkt Klausel). Daher ist es notwendig, Lieferort und Bestimmungsort so genau wie möglich anzugeben. Die Lieferverpflichtung des Verkäufers besteht bei CPT in der Übergabe der Ware an den (ersten) Frachtführer, wenn kein anderer Lieferort benannt wurde. Am Lieferort erfolgt der Gefahrenübergang. Der Verkäufer muss den Beförderungsvertrag (bis zum Bestimmungsort) zu den üblichen Bedingungen auf eigene Kosten abschließen. Die Beförderung hat auf der üblichen Route, in üblicher Weise mit einem geeigneten Transportmittel zu erfolgen. Die Regelungen sind hier analog zur UN-Kaufrechtskonvention.<sup>17</sup>

Falls es handelsüblich ist, muss ein Transportdokument mit Übertragungsfunktion (Traditions-/ Dispositionspapier) bereitgestellt werden. Das Transportdokument muss immer aus einem vollen Satz, also allen ausgestellten Originalen, bestehen.

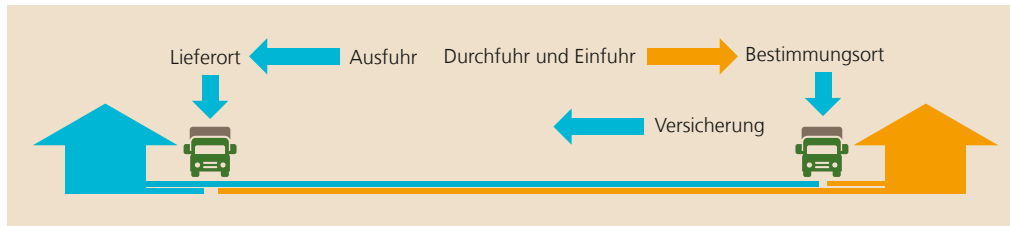
Der Kostenübergang erfolgt am Bestimmungsort. Der Verkäufer hat die Ausfuhr zu übernehmen. Des Weiteren muss er die Entladekosten am Bestimmungsort tragen, wenn dies im Beförderungsvertrag so vereinbart ist. Wenn dies nicht der Fall ist, dann muss der Käufer die Entladekosten tragen. Die Durchfuhr und Einfuhr müssen vom Käufer übernommen werden (kosten- und abwicklungsmässig).<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Vgl. UN-Kaufrechtskonvention, 2019, S. 11 Art. 32 (2).

<sup>18</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 47 ff.

#### 4.4. CIP (Carriage and Insurance Paid to) = Frachtfrei versichert

Abbildung 7: Lieferung CIP



Die Klausel CIP (benannter Lieferort Incoterms® 2020 ist bis auf die Versicherungspflicht identisch mit der Klausel CPT. Lieferort und Bestimmungsort fallen auch bei CIP auseinander (Zweipunkt-klausel). Daher ist es notwendig, Lieferort und Bestimmungsort so genau wie möglich anzugeben. Die Lieferverpflichtung des Verkäufers besteht bei CIP in der Übergabe der Ware an den (ersten) Frachtführer, wenn kein anderer Lieferort benannt wurde. Hier erfolgt der Gefahrenübergang. Zudem muss der Verkäufer den Beförderungsvertrag zu den üblichen Bedingungen auf eigene Kosten abschließen. Die Beförderung hat auf der üblichen Route, in üblicher Weise mit einem geeigneten Transportmittel zu erfolgen. Falls es den Usancen entspricht, muss ein Transportdokument mit Übertragungsfunktion (Traditions-/Dispositions-papier) bereitgestellt werden. Das Transportdokument muss immer aus einem vollen Satz, also allen ausgestellten Originalen, bestehen.

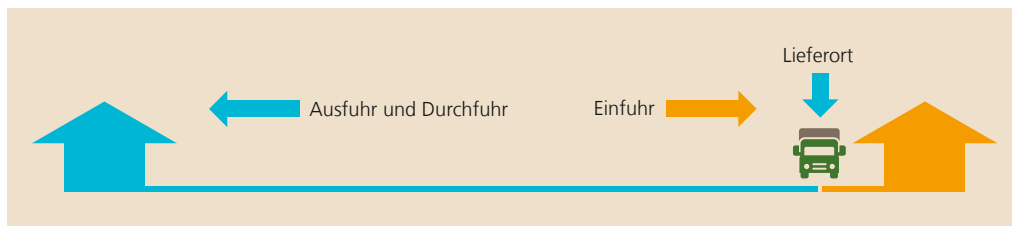
Zusätzlich muss vom Verkäufer ein Versicherungsvertrag bei einer Versicherungsgesellschaft mit einwandfreiem Leumund abgeschlossen werden. Die Versicherung muss einen Deckungsumfang von 110 Prozent des Warenpreises in der Vertragswährung umfassen. Der Versicherungsschutz muss einen umfassenden Schutz (*All Risks*) entsprechend den internationalen Klauseln (A) der Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association / International Underwriting Association) aufweisen. Im Schadensfall muss sich jedenfalls der Käufer an die Versicherung wenden, um seine Schadensansprüche geltend zu machen.

Der Kostenübergang für die Lieferung der Ware erfolgt am Bestimmungsort. Der Verkäufer hat die Ausfuhr zu übernehmen. Des Weiteren muss er die Entladekosten am Bestimmungsort tragen, wenn dies im Beförderungsvertrag so vereinbart ist. Wenn dies nicht der Fall ist, dann muss der Käufer die Entladekosten tragen. Die Durchfuhr und Einfuhr müssen vom Käufer übernommen werden.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 17 f. und 57 ff.

#### 4.5. DAP (Delivered At Place) = Geliefert benannter Ort

Abbildung 8: Lieferung DAP



Bei DAP (benannter Lieferort) Incoterms® 2020 ist der Lieferort identisch mit dem Bestimmungsort (Einpunkt Klausel). An diesem Ort gehen Kosten und Gefahren auf den Käufer über. Dieser Lieferort kann bei DAP beim Käufer liegen (wie in der Skizze dargestellt). Es kommt bei DAP aber auch ein Terminal (im Strassen-, Schienen-, See- oder Luftverkehr) in der «Nähe» des Käufers in Betracht. Zum Unterschied von FCA hat bei DAP der Verkäufer den Haupttransport zu organisieren (= Beförderungsvertrag abschliessen), zu bezahlen und die Risiken zu übernehmen.

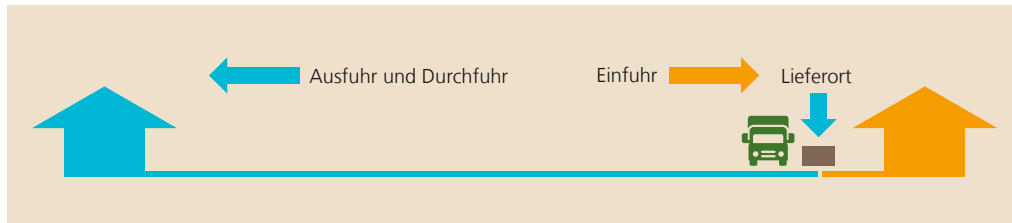
DAP ist auch für einen Weitertransport (Warenumschlag) über einen Terminal hinaus konzipiert. Die Lieferpflicht des Verkäufers endet immer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Lieferort.

Der Verkäufer hat die Ausfuhr und Durchfuhr zu übernehmen, die Entladekosten aber nur, wenn diese im Beförderungsvertrag enthalten sind. Der Käufer ist für die Kosten und Risiken des Entladens sowie für die Einfuhr verantwortlich.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 69 ff.

#### 4.6. DPU (Delivered at Place Unloaded) = Geliefert benannter Ort entladen

Abbildung 9: Lieferung DPU



DPU (benannter Lieferort) Incoterms® 2020 ist eine neue Incoterms-Klausel. Sie ersetzt und erweitert die Klausel DAT der Incoterms® 2010, indem der Lieferort nicht auf einen Terminal beschränkt ist, sondern jeder beliebige Ort sein kann. Der Lieferort ist identisch mit dem Bestimmungsort (Einpunkt Klausel), an dem der Kosten- und Gefahrenübergang erfolgt.

Die Lieferverpflichtung des Verkäufers beinhaltet das Entladen der Ware. Der Verkäufer sollte daher vorab abklären, ob ihm dies am benannten Ort auch tatsächlich möglich ist. Jedenfalls hat der Verkäufer auf eigene Kosten den Beförderungsvertrag abzuschließen. Der Lieferort kann, muss aber nicht, beim Sitz des Käufers liegen. In Betracht kommt hier vor allem auch ein Terminal (im Strassen-, Schienen-, See- oder Luftverkehr), der in der «Nähe» des Käufers liegt. Sodass jedenfalls der Verkäufer den Haupttransport hinsichtlich Kosten- und Gefahren zu übernehmen hat.

Falls die Ware für einen Weitertransport auf dem Beförderungsmittel vorgesehen ist, dann sollte besser DAP oder allenfalls DDP vereinbart werden. Die Ausfuhr und Durchfuhr sind hier vom Verkäufer zu besorgen. Der Käufer muss die Einfuhr übernehmen.<sup>21</sup>



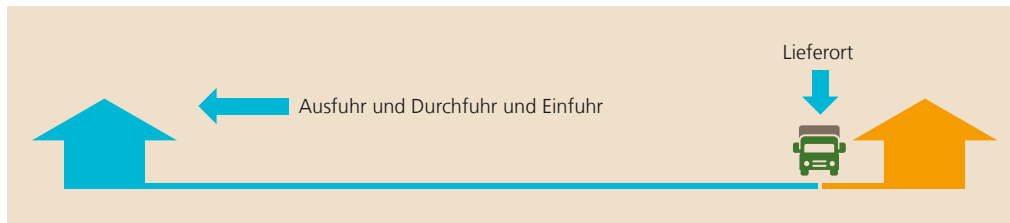
**Bei den Entladungskosten besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen DAP und DPU.**

<sup>21</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 19 und 79 ff.



## 4.7. DDP (Delivered Duty Paid) = Geliefert verzollt

Abbildung 10: Lieferung DDP



DDP (benannter Lieferort) Incoterms® 2020 ist mit der Klausel DAP bis auf die Durchführung der Einfuhr identisch, die hier vom Verkäufer zu übernehmen ist. Der Lieferort ist auch der Bestimmungsort (Einpunktklausel). Es handelt sich um eine Maximalverpflichtung für den Verkäufer. Daher wird empfohlen, die Klausel nicht anzuwenden, falls der Verkäufer die Einfuhr nicht durchführen kann (z. B., wenn die Importlizenz fehlt).

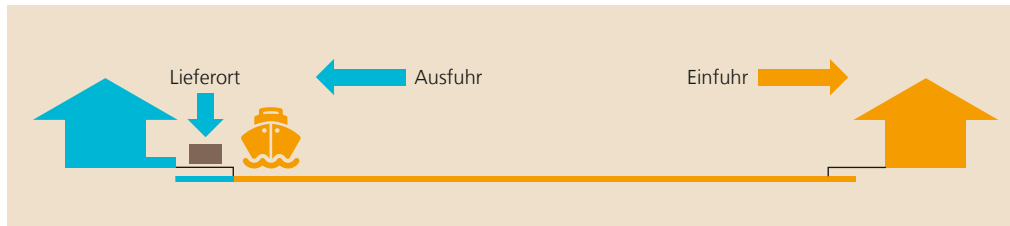
Die Lieferpflicht des Verkäufers endet auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am Bestimmungsort. Er muss den Beförderungsvertrag auf eigene Kosten abschliessen. Die Entladekosten aber nur dann, wenn sie im Beförderungsvertrag inkludiert sind. Wenn es im Beförderungsvertrag keine entsprechende Bestimmung gibt, muss der Käufer diese tragen.

Der Bestimmungsort ist in den meisten Fällen (vertraglich vereinbart) beim Käufer, kann aber auch davor liegen. Dies kann auch ein Terminal (im Strassen-, Schienen-, See- oder Luftverkehr) sein. Zu beachten ist, dass gerade die letzte Teilstrecke bis zum Firmensitz des Käufers aufgrund geografischer Gegebenheiten kostspielig sein kann. Der Verkäufer hat die Ausfuhr, Durchfuhr und die Einfuhr zu übernehmen. Wenn bestimmte Einfuhrabgaben (beispielsweise die Einfuhrumsatzsteuer) vom Käufer zu tragen sind, dann muss dies ergänzend vereinbart werden.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 89 ff.

#### 4.8. FAS (Free Alongside Ship) = Frei Längsseite Schiff

Abbildung 11: Lieferung FAS



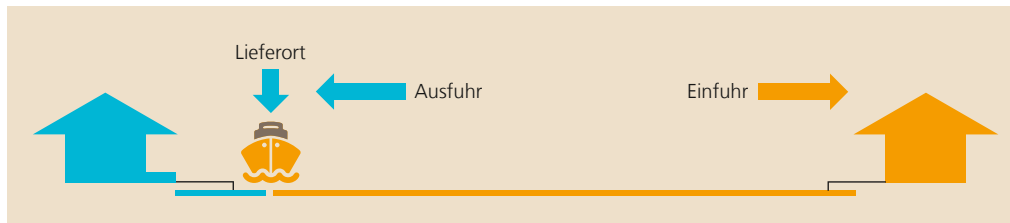
FAS (benannter Verschiffungshafen) Incoterms® 2020 ist ausschliesslich für See- oder Binnenschifftransporte zu verwenden. Der Lieferort bestimmt den Kosten- und Gefahrenübergang (Einpunktklausel). Die Lieferung hat längsseits des vom Käufer benannten Schiffs zu erfolgen. Dies kann an einem Kai (abgeladen vor dem Schiff) oder auf einem Binnenschiff erfolgen.

FAS ist primär für Rohstofflieferungen geeignet. Bei Ware in Containern ist eine Lieferung längsseits des Schiffs unüblich, Container werden in aller Regel in einem Containerterminal (davor) übergeben. Daher sollte hier besser FCA verwendet werden. Bei FAS muss der Verkäufer die Ausfuhr, der Käufer die Einfuhr übernehmen.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 101 ff.

## 4.9. FOB (Free On Board) = Frei an Bord

Abbildung 12: Lieferung FOB



Auch bei FOB (benannter Verschiffungshafen) Incoterms® 2020 bestimmt der Lieferort den Kosten- und Gefahrenübergang (Einpunkt Klausel). Die Klausel ist nur für See- und Binnenschifftransporte geeignet. Die Lieferung ist erfüllt, wenn die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffs im Verschiffungshafen abgesetzt ist. Bei FOB muss der Verkäufer die Ausfuhr, der Käufer die Einfuhr übernehmen.

FOB ist ebenfalls (wie FAS) primär für Rohstofflieferungen geeignet. Bei Ware im Container ist die Übergabe in einem Terminal zweckmäßiger, da sich hier bei der Lieferung sowohl der Zustand der Ware als auch der Termin exakt überprüfen lassen. Daher ist bei Containerlieferungen FCA besser geeignet.<sup>24</sup>

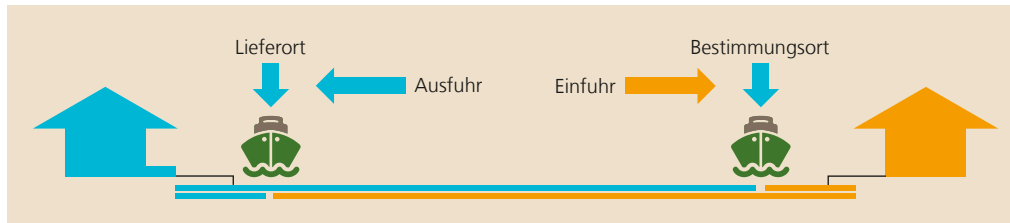


**Container oder Rohstoff? Dies beeinflusst die Wahl der Incoterms.**

<sup>24</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 111 ff.

#### 4.10. CFR (Cost and Freight) = Kosten und Fracht

Abbildung 13: Lieferung CFR



Auch CFR (benannter Bestimmungshafen) Incoterms® 2020 ist nur für See- und Binnenschifftransporte geeignet. Lieferort (= Verschiffungshafen) und Bestimmungsort (= Bestimmungshafen) fallen auseinander (Zweipunkt Klausel). Zur Lieferpflicht des Verkäufers gehört, dass die Ware an Bord des Schiffs abgesetzt wird. Hier erfolgt der Gefahrenübergang (wie bei FOB).

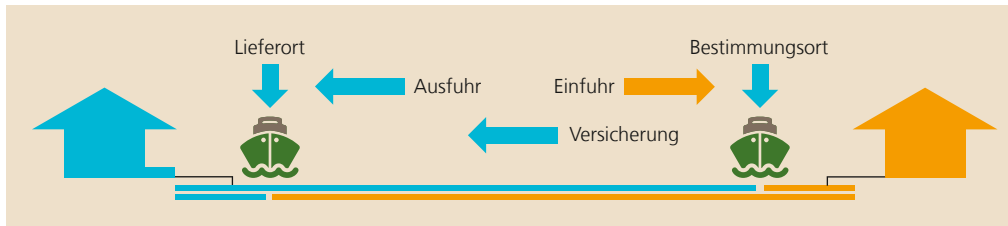
Die Klausel ist ungeeignet, wenn mehrere Transportarten kombiniert werden (multimodale Transporte) und/oder die Ware einem Frachtführer übergeben wird, bevor sie sich auf dem Schiff befindet, wie dies bei Ware im Container meist der Fall ist. Dafür eignet sich CPT besser. Der Verkäufer muss bei CFR den Beförderungsvertrag zu den üblichen Bedingungen abschließen. Die Beförderung muss auf der üblichen Route und mit einem Schiff durchgeführt werden, das normalerweise für den Transport der Ware geeignet ist. Hier ist ein Transportdokument mit Übertragungsfunktion (= Traditions-/Dispositionspapier) vorgeschrieben, wobei immer der volle Satz übergeben werden muss. Wird dieses Dokument (üblicherweise ein Bill of Lading) nicht gewünscht, dann muss es im Kaufvertrag anders vereinbart werden.

Hinsichtlich des Kostenübergangs ist der Verkäufer für die Frachtkosten bis zum Bestimmungshafen sowie die Ausfuhr verantwortlich. Die Entladekosten trägt er nur, wenn diese im Beförderungsvertrag inkludiert sind. Sonst muss der Käufer die Entladekosten übernehmen. Der Käufer muss die Einfuhr durchführen und bezahlen.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 121 ff.

#### 4.11. CIF (Cost, Insurance and Freight) = Kosten, Versicherung und Fracht

Abbildung 14: Lieferung CIF



Die Klausel CIF (benannter Bestimmungshafen) Incoterms® 2020 entspricht der Klausel CFR, bis auf die Versicherungspflicht des Verkäufers. Auch CIF ist nur für See- und Binnenschifftransporte geeignet. Lieferort (= Verschiffungshafen) und Bestimmungsort (= Bestimmungshafen) fallen auseinander (Zweipunkt Klausel). Der Gefahrenübergang vom Verkäufer an den Käufer erfolgt demgemäß auch bei CIF mit der Lieferung an Bord des Schiffs abgeladen. Die Klausel ist ungeeignet, wenn es sich um multimodale Transporte handelt und/oder die Ware einem Frachtführer übergeben wird, bevor sie sich auf dem Schiff befindet (z. B. bei Containern). Dafür ist CIP besser geeignet.

Der Verkäufer muss den Beförderungsvertrag zu den üblichen Bedingungen abschließen. Die Beförderung muss auf der üblichen Route und mit einem Schiff durchgeführt werden, das normalerweise für den Transport der Ware geeignet ist. Hier ist wiederum ein Transportdokument mit Übertragungsfunktion (= Traditions-/Dispositionspapier) vorgeschrieben, wobei immer der volle Satz übergeben werden muss. Wird dieses Dokument (üblicherweise ein Bill of Lading) nicht gewünscht, dann sind im Kaufvertrag anderweitige Vereinbarungen zu treffen.

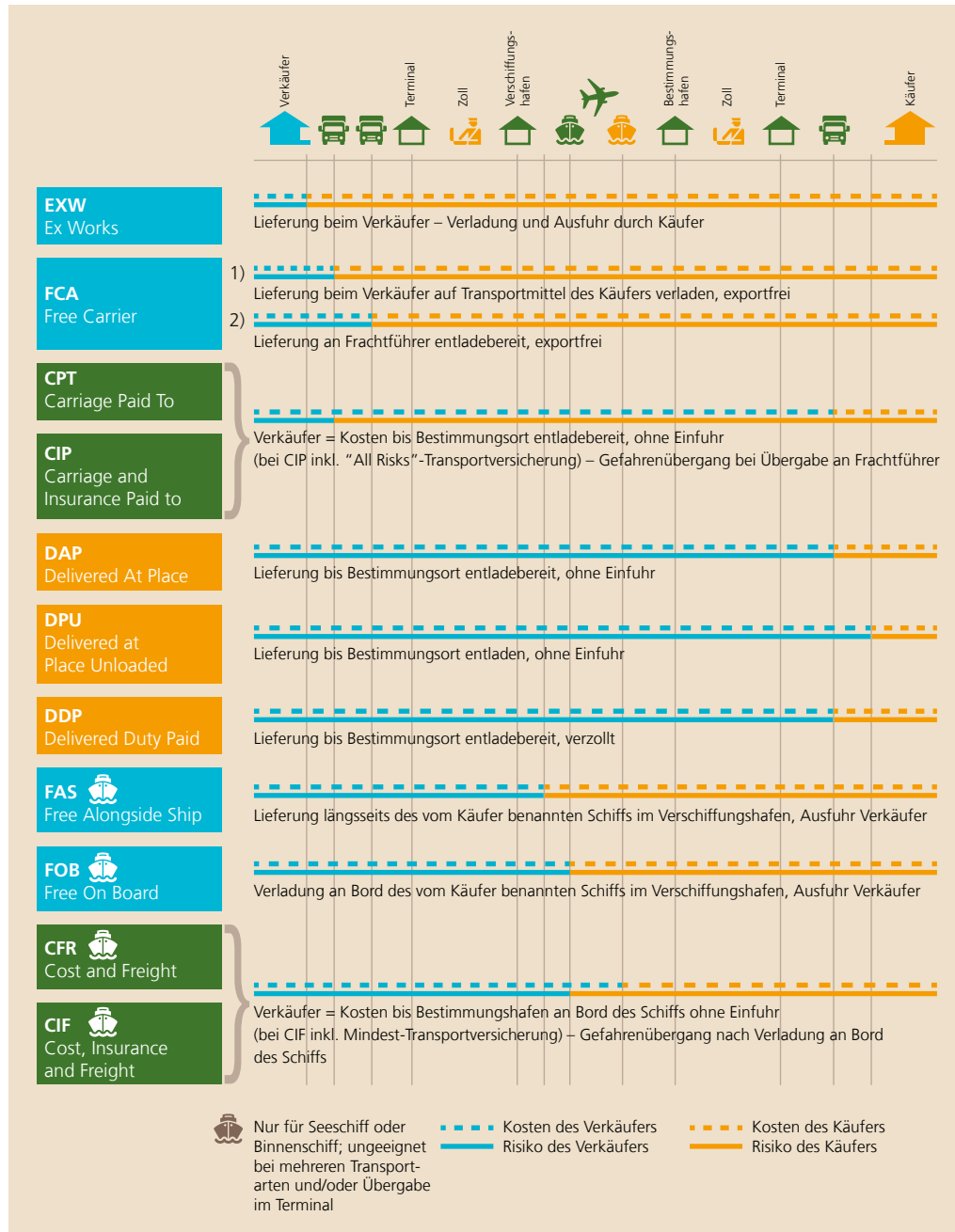
Zusätzlich muss bei CIF vom Verkäufer ein Versicherungsvertrag bei einer Versicherungsgesellschaft mit einwandfreiem Leumund abgeschlossen werden. Die Versicherung muss einen Deckungsumfang von 110 Prozent des Warenpreises in der Vertragswährung umfassen. Der Versicherungsschutz muss hier (zum Unterschied von CIP) aber lediglich eine Mindestdeckung aufweisen. Diese Mindestdeckung ist entsprechend den internationalen Klauseln (C) der Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association / International Underwriting Association) nachzuweisen. In den meisten Fällen wollen die Vertragsparteien auch hier einen höheren oder gar umfassenden Schutz (All Risks). Dies muss dann gesondert im Kaufvertrag festgehalten werden. Im Schadensfall muss sich der Käufer an die Versicherung wenden, um seine Schadensansprüche geltend zu machen.

Hinsichtlich des Kostenübergangs hat der Verkäufer (zusätzlich zur Versicherung) die Frachtkosten bis zum Bestimmungshafen sowie die Ausfuhr zu übernehmen. Die Entladekosten wiederum nur, wenn sie im Beförderungsvertrag enthalten sind. Sonst muss der Käufer die Entladekosten tragen. Der Käufer muss die Einfuhr durchführen und bezahlen.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Vgl. ICC Germany e.V., 2019, S. 131 ff.

# 5. Gesamtübersicht

Abbildung 15: Kosten- und Gefahrenübergang Incoterms® 2020 – Übersicht



# Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Transportstrecke und Beteiligte	4
<b>Abbildung 2:</b> Incoterms® 2020 – Gruppierung	8
<b>Abbildung 3:</b> Incoterms® 2020 – Verpflichtungen Verkäufer und Käufer	9
<b>Abbildung 4:</b> Lieferung EXW	11
<b>Abbildung 5:</b> Lieferung FCA	12
<b>Abbildung 6:</b> Lieferung CPT	13
<b>Abbildung 7:</b> Lieferung CIP	14
<b>Abbildung 8:</b> Lieferung DAP	15
<b>Abbildung 9:</b> Lieferung DPU	16
<b>Abbildung 10:</b> Lieferung DDP	17
<b>Abbildung 11:</b> Lieferung FAS	18
<b>Abbildung 12:</b> Lieferung FOB	19
<b>Abbildung 13:</b> Lieferung CFR	20
<b>Abbildung 14:</b> Lieferung CIF	21
<b>Abbildung 15:</b> Kosten- und Gefahrenübergang Incoterms® 2020 – Übersicht	22

# Literaturverzeichnis

Büter, W. (2013). *Außenhandel. Grundlagen internationaler Handelsbeziehungen*. Berlin u. a.

Grüske, W. (2013). *Incoterms® 2010 – Praxishandbuch: Praxis-Know-how für Anwender zum offiziellen Regelwerk der Incoterms® 2010*. Torgau.

HGB Deutschland. (21. Juni 2019). *Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt geändert durch Art. 8 Abs. 4 des Gesetzes vom 8. Juni 2019 (BGBl. I S. 1002)*. (B. d. Justiz, Hrsg.) Abgerufen am 5. Oktober 2019 von: <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/HGB.pdf>

ICC Deutschland e. V. (2010). *Incoterms® 2010 - ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln (ICC-Publikation 715 ED)*. Berlin.

ICC Germany e. V. (2019). *Incoterms 2020 – Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln*. Berlin.

ICC Germany e.V. (kein Datum). *Warum Incoterms®?* Abgerufen am 5. Oktober 2019 von: <https://www.incoterms2020.de/>

Jahrmann, F.-U. (2016). *Außenhandel* (Bde. Kompakt-Training Praktische Betriebswirtschaft). (K. Olfert, Hrsg.) Herne.

Kluge, S. (20. September 2019). *Incoterms 2020*. (BEX Components AG) Abgerufen am 5. Oktober 2019 von <https://www.bex.ag/blog/incoterms-2020/>

Mantissa E-Learning. (2019). *Ten common mistakes in using the Incoterms rules*. Abgerufen am 5. Oktober 2019 von IncotermsExplained.com: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/common-mistakes/>

Obligationenrecht Schweiz. (1. April 2017). *Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911*. (Bundesrat, Hrsg.) Abgerufen am 5. Oktober 2019 von: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19110009/201704010000/220.pdf>

UGB Österreich. (5. Oktober 2019). *Bundesgesetz über besondere zivilrechtliche Vorschriften für Unternehmen (Unternehmensgesetzbuch – UGB), StF: dRGBl. S 219/1897 (GBlÖ Nr. 86/1939)*. Abgerufen am 5. Oktober 2019 von: RIS: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001702>

UN-Kaufrechtskonvention. (5. Oktober 2019). *Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf, StfF: BGBl. Nr. 96/1988 (NR: GP XVII RV 94 AB 271 S. 38. BR: AB 3371 S. 494)*. Abgerufen am 5. Oktober 2019 von: RIS: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/10002854/%C3%9Cbereinkommen%20der%20Vereinten%20Nationen%20%C3%BCber%20Vertr%C3%A4ge%20%C3%BCber%20den%20internationalen%20Warenkauf%2c%20Fassung%20vom%2006.09.2017.pdf>

WKO. (20. Oktober 2017). *Incoterms 2010. Regelungen im Kaufvertrag zu wesentlichen Verkäufer- und Käuferpflichten*. Abgerufen am 5. Oktober 2019 von: [https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/Incoterms\\_2010\\_allgemein.html](https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/Incoterms_2010_allgemein.html)



## **Impressum**

### **Autor**

Prof. Dr. Markus Hämmerle

### **Herausgeber**

PostFinance AG und swiss export

Datum: November 2019

PostFinance AG

[postfinance.ch/aussenhandel](https://postfinance.ch/aussenhandel)

[www.swiss-export.com](https://www.swiss-export.com)

ISBN 978-3-906201-34-4



9 783906 201344 >