

Incoterms 1990

Abkürzung für "International Commercial Terms"

Die Incoterms sind ein internationales Regelwerk. Durch die beinhalteten Klauseln in den Incoterms sollen Unsicherheiten, welche vor allem durch die unterschiedlichen Auslegungen von Klauseln in den verschiedenen Ländern entstehen, vermieden werden.

Dies beruht darauf, da meistens auch die Vertragspartner nach deren Zugehörigkeit ihrer Länder auch unterschiedliche Handelsgewohnheiten (Usancen) aufweisen. Um solche Missverständnisse oder gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden hat die Internationale Handelskammer im Jahre 1936 die internationalen Regeln „Incoterms“ zur Regelung von handelsüblichen Vertragsformeln herausgegeben. Rechtlich gesehen sind diese gebräuchlichen Vertragsformeln Bestandteil der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, die nur dann gelten, wenn sie zwischen den Vertragspartnern abgeschlossen und darauf Bezug genommen werden. Die Incoterms wurden dann mehrmals ergänzt und in der Fassung von 1990 an die Regeln der internationalen Handelspraktiken angepasst.

Es war auch notwendig, die Klauseln zu ergänzen bzw. anzupassen, da die Entwicklungen im elektronischen Datenaustausch (EDI) wuchsen. Dies vor allem in Form von Datenaustausch der Handelspartner bei Dokumenten, Handelsrechnungen, Zolldokumente oder Transportdokumente.

Gleichzeitig veränderten sich auch die Transporttechniken bei den Frachtführern, Spediteuren und Logistikern. Die Darstellung der Incoterms gliedert sich daraus resultierend in 4 Gruppen. Diese unterscheiden sich durch die Klauseln „E“ „F“ „C“ und „D“ und bestehen aus 13 Klauseln.

Bei allen angeführten Klauseln sind die jeweiligen Verpflichtungen der Vertragspartner (Parteien) zusammengefasst und geregelt.

In den vier Gruppen der Klauseln sind die unterschiedlichen Verpflichtungen von Verkäufer auf der einen und Käufer auf der anderen Seite festgehalten:

„E“- Klausel	ab Werk	Abholklausel
„F“- Klausel	FCA, FAS und FOB	Verkäufer trägt das Risiko bis „F“
„C“-Klausel	CFR, CIF, CPT und CIP	Käufer trägt das Risiko ab Abgangsland
„D“-Klausel	DAF, DES, DEQ, DDU und DDP	Ankunftsklauseln gemäss Lieferklausel Verkäufer trägt das gesamte Risiko

Die Klauseln zeigen deren Anwendungsbereiche sowie wo der Gefahrenübergang für die Parteien statt findet. (siehe Tabelle)

Sollten zwischen den Vertragspartnern (Handelspartner) die Regeln nach Incoterms Anwendung finden, ist es empfehlenswert diese Vereinbarung schriftlich in den jeweiligen Abschlussverträgen festzuhalten.

Abfertigungsmodalitäten bei Drittländer-Geschäftsabwicklungen

Zwischen den Handelspartnern sollte vereinbart werden, nebst den Verpflichtungen gemäss Incoterms, welche Partei für die Zollabfertigung verantwortlich ist und diese durchführt. Es ist meist sinnvoller und empfehlenswert, die Zollabfertigung (Import) von dem im Handelsland ansässigen Partner durchführen zu lassen, da die Gepflogenheiten und Vorschriften uneingeschränkt bekannt sein können oder sind. (Import-Einfuhrverbot, Export-Ausfuhrverbot)

Der Exporteur zeichnet sich meistens für die Ausfuhr verantwortlich, ausgenommen kann dies jedoch bei „ex works“ sein.

Bei den Klauseln EXW und FAS veranlasst der Käufer im Exportland die Ausfuhr auf seine Kosten im Gegensatz bei DEQ, DDP es der Verkäufer übernimmt, im Importland die Zollabfertigung zu tätigen.

In diesen genannten Fällen trägt daher der Käufer/Verkäufer das Risiko eines Aus- bzw. Einfuhrverbots.

Bei Änderungen der Verpflichtungen zu den jeweiligen Klauseln ist es unabdingbar, diese Vereinbarungen schriftlich zu dokumentieren.

z.B.: Ein Verkäufer kann durchaus bereits sein, die Ware nach der DEQ- oder DDP-Klausel zu liefern, ohne jedoch auf eine Verpflichtung einzugehen oder diese übernehmen zu wollen, Zölle oder eventuelle Abgaben bei der Einfuhr zu bezahlen. Dann müsste bei der Klausel der Zusatz vermerkt werden „unverzollt“ oder „Mehrwertsteuer nicht bezahlt“.

Es ist auch zu beachten, dass in vielen Ländern es für ausländische Handelspartner (Unternehmer, Spediteure etc.) oft schwierig ist, eine Einfuhrbewilligung oder Zollrückerstattungen zu bekommen. (z.B. Einfuhrumsatzsteuer)

Wenn mit dem Titel „Geliefert unverzollt“ die Sendung abgefertigt wird, können diese Probleme beseitigt werden, da der Verkäufer zur Gänze von den Verpflichtungen der Erledigung der Zollformalitäten befreit ist.

Es können durchaus auch Vereinbarungen zwischen den Parteien erfolgen, dass der Verkäufer die Ware bis zum Gelände, Lager oder Haus des Käufers im Importland des Käufers zu liefern hat und auch bereit ist, die Zollformalitäten durchzuführen, nicht jedoch die Zölle zu bezahlen. Da kann die DDU-Klausel ergänzt werden mit dem Vermerk „DDU abgefertigt“, „DDP Mehrwertsteuer nicht bezahlt“ oder „DEQ Zoll nicht bezahlt“.

Bei solchen Vereinbarungen ist es wichtig dies zu beachten und auch zu dokumentieren, ansonsten es zu unliebsamen Überraschungen kommen kann und Kosten und Probleme entstehen können.

C-Klausel vs. D-Klausel

Im Gegensatz zu den C-Klauseln unterscheiden sich die D-Klauseln darin, dass der Verkäufer nach den D-Klauseln sich verantwortlich zeichnet für die Ankunft der Ware (Lieferung) an den vereinbarten Lieferort (Bestimmungsort).

Wie bereits erwähnt, trägt daher der Verkäufer alle Gefahren und Kosten bis zum Eintreffen bzw. Abliefern der Ware an diesem Bestimmungsort. Daher sind die D-Klauseln Ankunftsverträge, wobei die C-Klauseln Absendeverträge darstellen.

Wichtig ist dabei auch zu beachten, dass nach Gruppierung der D-Klauseln nach den Klauseln DAF, DES und DDU es nicht in der Verpflichtung des Verkäufers liegt, die Sendung (Warenlieferung) für die Einfuhr „freizumachen“. Hingegen bei der Klausel DEQ und DDP dies der Fall ist und der Verkäufer in der Verpflichtung steht. Dadurch wurde die DDU-Klausel in die Incoterms 1990 neu aufgenommen und integriert, da sie eine gewichtige Funktion für den Verkäufer der Ware erfüllt. Speziell im Warenhandel außerhalb der EU-Staaten, also im Drittlandverkehr. Vorsicht ist dennoch geboten bei der DDU-Klausel bei Lieferungen in jene Länder, welche besondere Bestimmungen bei der Freimachung der Ware bei der Einfuhr aufweisen.

Konnossement / EDI (electronic data interchange)

Bei den CFR- und CIF-Klauseln wird durch den Verkäufer ein Konnossement beschafft bzw. ausgestellt. Das Konnossement ist ein wichtiges Dokument und beinhaltet:

- den Nachweis der Lieferung der Ware an Bord des Schiffes (on board)
- den Nachweis eines Beförderungsvertrages und
- während des Transportes der Ware Übertragungsrecht an einen Dritten durch die Übergabe des Dokuments

Den Nachweis der Lieferung an Bord und auch eines Beförderungsvertrages können auch andere Transportdokumente erbringen. Hingegen wird beim Konnossement die Auslieferung des Gutes am Bestimmungsort geregelt, was bedeutet, dass der Käufer durch die Übergabe des Konnossements an einen weiteren Käufer die Ware verkaufen kann.

Bei den anderen Transportdokumenten ist nur der ausgestellte Empfänger zur Übernahme der Ware am Bestimmungsort berechtigt.

Das Konnossement wird deshalb trotz EDI notwendig sein, da eine Übernahme der Ware nur durch den Besitz des Dokumentes möglich ist und dieses Originaldokument nicht durch elektronischen Datentransfer ersetzbar ist. Es wird allerdings an Lösungen gearbeitet, dies auch über EDI abwickeln zu können.

Konnossements werden meist auch in 3 Originalen ausgestellt. Der Käufer muss der Bank alle 3 Originale vorlegen zwecks der Zahlung durch das Bankinstitut. Daher ist der Verkäufer verpflichtet und muss sicherstellen, dass alle Originale an den Käufer ausgehändigt werden. Bei Postsendungen wird dies meist durch EMS-Sendungen (in Österreich anwendbar) oder durch Briefsendungen durch ein seriöses Unternehmen im Luftverkehr gehandhabt.

Das Transportdokument hat die Funktion, dass nicht nur der Nachweis der Übergabe des Gutes an den Empfänger erfolgt, sondern dass auch die Ware in ordnungsgemäßem Zustand eintrifft. (siehe CMR etc.)

Konnossement und nicht begehbare Dokumente

Sollte zwischen den Handelspartnern eine Vereinbarung bestehen, dass während des Transportes keine Veräußerung an Dritte erfolgt, kann der Verkäufer von der Verpflichtung zur Ausstellung eines Konnossements befreit werden. Dies kann in Form einer Vereinbarung erfolgen wenn die Lieferklausel CFR oder CIF lautet. Bei den CPT- oder CIP-Klausel ist die Beschaffung eines Konnossements keine Verpflichtung.

Verfügungen durch den Absender

Wenn der Käufer nach den C-Klauseln einkauft und die Ware bezahlt, sollte er auch sicherstellen, dass der Verkäufer nach Bezahlung der Ware nicht weiter über die Ware verfügen kann und nachlaufende Weisungen an den Frachtführer verfügt bzw. erteilt. Dies gilt für den Straßen-, Schienen- oder Lufttransport. Dokumente dieser Art, welche keine Verfügungsbeschränkung aufweisen und anstelle eines Konnessements verwendet werden (Seefracht), sind meist ohne „Sperr-Funktion“ versehen. Wenn keine Zweifel seitens des Käufers gegenüber dem Verkäufer bestehen und dessen Vertrauenswürdigkeit gewährleistet ist, kann der Käufer die Zahlung bei Anwendung von nicht begehbaren Dokumenten leisten.

Gefahrenübergang – Kostenübergang

Bekanntlich regeln die Incoterms den Gefahrenübergang und den Kostenübergang, welche in gesonderter Tabelle dargestellt wird.

Hat der Verkäufer seine Verpflichtung zur Lieferung und Übergabe der Lieferung erfüllt, geht die Gefahr des Verlustes oder einer Beschädigung der Ware vom Verkäufer an den Käufer über. Um den Übergang seitens des Käufers zu verzögern, wird in allen Klauseln festgelegt, dass der Gefahren- und Kostenübergang auch vor der Lieferung liegen kann. Dies auch dann, wenn der Käufer die Lieferung nicht wie vereinbart übernimmt oder die Übernahme versäumt.

Allfällige erteilte Weisungen der richtigen Ablade- oder Ablieferungsorte oder von Lieferterminen sind festzuhalten und dem Verkäufer mitzuteilen, damit er seinen Lieferverpflichtungen nachkommen kann.

Ein gesonderter oder vorgezogener Kostenübergang und Gefahrenübergang kann durchaus vereinbart werden, indem für den Käufer die Lieferung die für ihn bestimmt ist, entsprechend kennzeichnet bzw. kenntlich gemacht wird oder auf Bezug der Klauseln dies konkret vereinbart wird.

Incoterms und ihre Anwendung bei der Auswahl des Transportmittels

EXW ab Werk		jede Transportart, da Käufer entscheidet
FCA frei Frachtführer benannter Ort		jede Transportart einschliesslich multimodaler Transport
CPT frachtfrei benannter Bestimmungsort	- "	
CIP frachtfrei versichert benannter benannter Bestimmungsort	- "	
DAF geliefert Grenze benannter Ort	- "	
DDU geliefert unverzollt benannter Ort	- "	
DDP geliefert verzollt benannter Ort	- "	
FCA frei Frachtführer benannter Ort		Luftfracht – Lufttransport
FCA frei Frachtführer benannter Ort		Eisenbahntransport – Schienenverkehr
FAS frei Längsseite Schiff benannter Verschiffungshafen		Seetransport, Binnenschifffahrt
FOB frei an Bord benannter Verschiffungshafen	- "	
CFR Kosten und Fracht Benannter Bestimmungshafen	- "	
CIF Kosten, Versicherung und Fracht Benannter Bestimmungshafen	- "	
DES Geliefert ab Schiff benannter Bestimmungshafen	- "	
DEQ geliefert ab Kai (verzollt) Benannter Bestimmungshafen	- "	

Lieferklauseln Abkürzungen in Englisch

EXW ex works

FCA free carrier **FAS** free alongside ship **FOB** free on board

CFR cost and freight **CIF** cost, insurance and freight **CPT** carriage paid to

CIP carriage and insurance paid to

DAF delivered at frontier **DES** delivered ex ship **DEQ** delivered ex quay

DDU delivered duty unpaid **DDP** delivered duty paid