



Incoterms 2020 – wichtige Änderungen für die Exportwirtschaft

Regelwerk. Die Handelsklauseln der International Chamber of Commerce (ICC) wurden nach zehn Jahren neu aufgesetzt. Georg Huber von der Rechtsanwaltskanzlei Greiter, Pegger, Kofler & Partner zeigt die wesentlichen Neuerungen auf.

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 definieren bestimmte Rechte und Pflichten der Parteien eines Kaufvertrages und finden nahezu weltweit Anwendung. Sie wurden erstmals im Jahr 1936 veröffentlicht und werden seitdem regelmäßig überarbeitet, zuletzt im Jahr 2010.

Nach nunmehr zehn Jahren hat die ICC mit Experten aus aller Welt die Incoterms 2010 einer Prüfung unterzogen und versucht, die neuen Incoterms 2020 den Erfahrungen der Vergangenheit, aber auch aktuellen Entwicklungen anzupassen.

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

Die Änderungen im Überblick

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

- Das Regelwerk der ICC ist erstmals mit hilfreichen Kommentaren für die Nutzer versehen.
- Die Klausel DPU (Delivered at Place Unloaded) ersetzt die Klausel DAT (Delivered at Terminal).
- Bei der Klausel FCA (Free Carrier) gibt es

die Akkreditiv-Option auf ein Konnossement mit „An-Bord-Vermerk“.

- Bei der Klausel CIP wurde der Umfang des Versicherungsschutzes angehoben.
- Bei den Klauseln FCA, DAP, DPU, DDP 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 ist erstmals explizit geregelt.

Im Folgenden werden die wichtigsten Neuerungen näher erläutert.

Die neue Klausel DPU (Delivered at Place Unloaded)

Die Klausel DPU ersetzt die Klausel DAT (Delivered at Terminal). DAT 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.

Die ICC nennt die neue Klausel daher jetzt DPU – Delivered at Place Unloaded, ohne im Namen der Klausel auf ein „Terminal“ hinzuweisen.

DPU kann für jeden Entladeort – nicht nur für

ein Terminal – verwendet werden. Sie 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 Entladungspflicht wie unter DPU hat.

Versicherung bei CIP (Carriage and Insurance Paid To)

Nach der bisherigen Version der Klausel CIP 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 Clause „A“, einer „all-risks“-Versicherung, sorgen. Aber Achtung: Auch diese Versicherung deckt aufgrund zahlreicher Ausnahmen bei weitem nicht alle Risiken ab.

Bei der Klausel CIF (Cost Insurance and Freight) bleibt die Pflicht zur Mindestdeckung unverändert.

Konnossement mit „An-Bord-Vermerk“ bei FCA (Free Carrier)

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 der Verkäufer gegenüber dem Reeder keinen direkten Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements hat.

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.

Bei Verwendung dieser Option empfiehlt es sich, den Käufer im Kaufvertrag zu verpflichten, den Reeder unwiderruflich zur Ausstellung eines Konnossements anzuweisen und dem Verkäufer darüber vor der Lieferung einen schriftlichen Nachweis beizubringen.

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.

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.

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 ist. Es empfiehlt sich, im Vertrag offen zu legen, wie der Transport organisiert wird.

Bei den C-Klauseln wird weiterhin der Abschluss eines Beförderungsvertrages mit einem unabhängigen Frachtführer verlangt.



© Julia Turtcher, Blickfang

Zum Autor

RA Dr. Georg Huber, LL.M. (Chicago) ist Partner der Kanzlei Greiter Pegger & Kofler in Innsbruck (www.lawfirm.at). Er befasst sich unter anderem schwerpunktmäßig mit Fragen des Vertriebs- und Exportrechts und hat dazu mehrere Publikationen veröffentlicht, zB Huber/Huetz, Handbuch Import- und Exportrecht, Linde Verlag, Wien 2014, und Huber/Grubert/Hellekalek, Gerichtsstand und anwendbares Recht, Linde Praktikerskriptum, Wien 2014. Er ist auch Lektor am MCI für Vertriebsrecht und „EU Enforcement Law“.

▲ E Georg.Huber@lawfirm.at



Vollelektrisch unterwegs.

seat.at/mii-electric

Der neue **Mii electric**.

Ab € 249,- monatlich² im Miibilitäts-Paket der Porsche Bank

inkl.

- KASKO & Haftpflichtversicherung
- 5 Jahre Service
- 5 Jahre Garantie¹
- kein Restwertrisiko



Stromverbrauch: 12,9 – 14,2 kWh/100 km. CO₂-Emission beim Fahren: 0 g/km

¹ 5 Jahre Garantie oder 100.000 km Laufleistung, je nachdem was früher eintritt

² Unternehmer-Angebot im Operating Leasing der Porsche Bank inkl. USt und NoVA zzgl. gesetzl. Vertragsgebühr und Bearbeitungskosten. Inkl. KASKO, Haftpflicht und kostenlosem SERVICE für 5 Jahre und max. Gesamtfahrleistung 100.000 km, Laufzeit 60 Monate, 10.000 KM/Jahr, Eigenleistung in Höhe von € 1.800,- für Einreichung staatliche Förderung. VERSICHERUNG: Stufe 00, Kasko Selbstbehalt € 350,- bei Reparatur in einer Markenwerkstatt, Haftpflicht Anmeldebezirk S.

Bereits berücksichtigt: € 1.800,- E-Mobilitätsbonus, staatliche Prämie/Förderung v. BMLFUW u. bmvit für alle e-Modelle [€ 1.500,- Details unter www.umweltfoerderung.at], 1 % Finanzierungsbonus und € 500,- Versicherungsbonus bei Finanzierung und Versicherung über die Porsche Bank Versicherung. Ausgen. Sonderkalkulationen für Behörden und Europcar. Mindestlaufzeit 36 Monate, Mindest-Nettokredit 50% vom Kaufpreis. Die Boni sind unverbindl., nicht kart. Nachlässe inkl. USt. und NoVA. und wurden vom Listenpreis abgezogen.

