



Internationales Handelsrecht

Zeitschrift für das Recht des internationalen Warenkaufs und Warenvertriebs

Aufsätze

RA Prof. Dr. Burghard Piltz, Hamburg

Incoterms® 2020

Die neuen Incoterms® 2020 treten zum 1.1.2020 in Kraft. Ein wesentliches Anliegen der Überarbeitung war, die Arbeit mit den Incoterms für den Praktiker leichter zugänglich zu machen.

Einleitung

Nach mehrjährigen Vorarbeiten, internationalen Konferenzen in Peking und London und Auswertung von mehr als 3.000 Kommentaren aus der Handelspraxis¹ hat die International Chamber of Commerce (ICC) mit den Incoterms® 2020² eine neue Fassung der von ihr erstmals im Jahre 1936³ herausgegebenen Regeln zur Auslegung international gebräuchlicher Handelsklauseln aufgelegt. Die Bedeutung für die Handelspraxis ist enorm. Nach Erkenntnissen der ICC kommen die Klauseln der Incoterms® in 90 % aller internationalen Kaufverträge zum Einsatz, werden täglich mehr als 200.000-mal zu Rate gezogen und haben sich damit als internationaler Standard durchgesetzt.⁴ Die neuen Incoterms® 2020 treten zum 1.1.2020 in Kraft.

Ein wesentliches Anliegen der Überarbeitung war, die Arbeit mit den Incoterms für den Praktiker leichter zugänglich zu machen. Die Incoterms® 2020 bringen im Vergleich zu der Vorgängerversion keine grundlegend umwerfenden Neuerungen, so dass mit der gebotenen Vorsicht auch weiter auf die bisher erschienen Erläuterungen und Kommentare zu den Incoterms zurückgegriffen werden kann.⁵ Stattdessen passen die Incoterms® 2020 die bisherige Fassung der Incoterms an die Entwicklung und Bedürfnisse der Geschäftspraktiken an, strukturieren neu, ergänzen oder straffen bisherige Aussagen und formulieren viele ihrer Regeln jetzt klarer als zuvor. Im Folgenden werden die wesentlichen Neuerungen gegenüber der derzeit noch maßgeblichen Version Incoterms® 2010 erläutert sowie

einige Folgerungen für die Praxis und Hinweise zur Anwendung der Incoterms® 2020 zusammengestellt.

1. Ins Auge fallende Neuerungen

Die Incoterms® 2020 haben die aus der Fassung 2010 bekannte Struktur grundsätzlich beibehalten, verwenden weiter die bisherigen Gruppeneinteilungen und bestehen entgegen allen Spekulationen⁶ unverändert aus elf, jeweils durch Drei-Buchstaben-Kombinationen individualisierten Klauseln. Mit der durch die Incoterms® 2010 eingeführten Aufteilung nach Klauseln einerseits für jede Transportart und multimodale Transporte (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU und DDP) und andererseits für Transporte nur per Schiff (FAS, FOB, CFR und CIP) soll vorgebeugt werden, dass speziell für den Schiffstransport konzipierte Klauseln bei anderen Transportmodalitäten eingesetzt werden.⁷ Allerdings ist die 2010 eingeführte, aus der Klausel

- 1 Näher dazu *Radtke*, ICC Germany-Magazin 8/2019, 38 ff.
- 2 Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC), als ICC-Publikation 723 DE (ISBN 978-3-929621-73-0) herausgegeben von ICC Germany e.V., 10117 Berlin, Wilhelmstrasse 43 G.
- 3 Zur Entwicklungsgeschichte der Incoterms s. *Ramberg* in FS Albert H. Kritzer, 2008, 394 ff.
- 4 <https://www.incoterms2020.de>.
- 5 Näher zu den Incoterms® 2010 s. etwa *Oertel* in Mankowski, Commercial Law, Article-by-Article Commentary, 2019; *Piltz/Bredow*, Incoterms, 2016; *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2010, 4. Aufl. 2017; *Piltz*, IHR 2011, 1 ff.
- 6 Siehe etwa *Pirrong*, ZVerR 2019, 219 ff. sowie <https://deutschland.taylorwessing.com/de/insight/incoterms-2020-was-andert-sich>, https://www.gl-obalnegotiator.com/blog_en/incoterms-2020-main-changes/und <https://www.bex.ag/blog/incoterms-2020>.
- 7 Etwa „FOB Flughafen ...“, näher dazu *Grüske*, INCOTERMS® 2010 – Praxishandbuch, 2011, 42 f.

DEQ (Delivered Ex Quay) hervorgegangene Klausel DAT (Delivered at Terminal) abgesehen von der Entfernung des Begriffes „Terminal“ ansonsten ohne inhaltliche Änderungen umbenannt worden in DPU (Delivered at Place Unloaded). Wie schon bisher bei der Klausel DAT besteht der einzige Unterschied zu der Klausel DAP (Delivered at Place) weiterhin darin, dass der Verkäufer die Ware dem Käufer am Bestimmungsort entladen zur Verfügung zu stellen hat,⁸ während die Klausel DAP den Verkäufer nicht zur Entladung verpflichtet.⁹ Dieser Unterschied wird von der Praxis immer wieder verkannt, die sich stattdessen an dem Begriff „Terminal“ festhält und fälschlicherweise¹⁰ daraus ableitet, dass Endpunkt der Lieferung bei Verwendung der Klausel DAT ein Terminal im Sinne einer technischen Anlage („Abfertigungsgebäude“) sein müsse.¹¹ Zur noch deutlicheren Hervorhebung dieses allein durch die Pflicht zur Entladung begründeten Unterschiedes ist zudem die Reihenfolge von ehemals DAT bzw. jetzt DPU und DAP getauscht worden. Auf diese Weise wird dem der Darstellung der Klauseln innerhalb der beiden Transportartgruppen¹² zugrunde liegenden Prinzip entsprochen, dass die Pflichten des Verkäufers von der Minimalverpflichtung bei EXW ausgehend mit jeder weiteren Klausel zunehmen, bis bei DDP die Maximalverpflichtung des Verkäufers erreicht ist, während sich die Verantwortung des Käufers entsprechend reduziert. Diskutierbar wäre, ob nicht auch DDP vor DPU zu lokalisieren ist, weil der DDP-Verkäufer anders als der DPU-Verkäufer nicht zu entladen hat. Dem steht jedoch gegenüber, dass der Verkäufer nur bei Geltung der Klausel DDP zusätzlich für die Einfuhrfreimachung in das Importland verantwortlich ist. Da diese Pflicht in der Praxis in aller Regel mehr Aufwand erfordert als die Pflicht zur Entladung, reflektiert die jetzt gesetzte Reihenfolge die mit den Klauseln zunehmende Verantwortung des Verkäufers.

Wie bisher sind auch in den Incoterms® 2020 unter zehn, bei allen Klauseln identischen Überschriften die Auslegungsregeln für die mit der jeweiligen Klausel verbundenen Pflichten des Verkäufers (A1–A10) und die Pflichten des Käufers (B1–B10) zusammengestellt. Allerdings hat es neben sprachlichen Anpassungen in der Reihenfolge der Überschriften und in der Zuordnung der Regelungen zu den Überschriften Änderungen gegeben. So sind die bisher unter einer einzigen Überschrift angesprochenen Beförderungs- und Versicherungsverträge nunmehr unter zwei separaten Überschriften geführt. Auf der anderen Seite sind die bisher unter der Überschrift „A10/B10 Unterstützung bei Informationen und damit verbundene Kosten“ getroffenen Aussagen kontextorientiert auf die Regelungen des jeweiligen Sachzusammenhangs in A4 und A7/B7 aufgeteilt worden. Besonders auffällig ist die neue Reihenfolge der Überschriften. Nach den „Allgemeinen Verpflichtungen“ wie bisher unter A1/B1 folgen anders als in den Incoterms® 2010 nun unter A2/B2 die Regeln zu „Lieferung/Übernahme“.¹³ Mit dieser Umstellung soll auf die besondere Bedeutung der unter dieser Überschrift geregelten Aspekte¹⁴ für die Unterscheidung der Incoterms-Klauseln hingewiesen werden.¹⁵ Die Praxis belegt, dass häufig vor allem in die Regelungen zu den Kosten geschaut wird und diese dann das ausschlaggebende Kriterium sind, nach denen die Entscheidung für eine der Klauseln der Incoterms getroffen wird.¹⁶ Im Kern unterscheiden sich die Klauseln jedoch nach den in A2/B2 formulierten unterschiedlichen Regelungen zum Lieferort und zum Übernahmeort und den sich daraus, unter A3/B3 ausgewiesen für den „Gefahrübergang“¹⁷ und unter A4/B4 dargestellt für den „Transport“¹⁸

ergebenden Folgerungen.¹⁹ Die unter den nachfolgenden Überschriften niedergelegten Regelungen sind in erster Linie Konsequenz der zu A2/B2 getroffenen Entscheidung und daher nicht als primäres Kriterium für die Auswahl unter den 11 Klauseln der Incoterms® 2020 geeignet. Sie regeln unter A5/B5 die Versicherung,²⁰ unter A6/B6 die Liefer-/Transportdokumente²¹ und unter A7/B7 mit im Vergleich zu A2/B2 der Incoterms® 2010 neuer Überschrift²² die Ausfuhr-/Einfuhrabfertigung. Es folgen unter A8/B8 Prüfung/Verpackung/Kennzeichnung,²³ unter A9/B9 Kostenverteilung²⁴ und unter A10/B10 Benachrichtigungen.²⁵

Anstelle der bisherigen, recht kurzen Einführung enthält die Broschüre der Incoterms® 2020 nun eine umfassendere, von Charles Debattista erstellte „Einführung in die Incoterms® 2020“, die alle Klauseln überspannend Hinweise zur Arbeit mit den Klauseln der Incoterms vermittelt. Mit Beachtung des dort Ausgeführten dürfte den – in der Praxis häufig vorkommenden – Fehlverwendungen der Klauseln hinreichend vorgebeugt werden. Zudem sind den Regeln zu jeder Klausel mit grafischen Darstellungen unterlegte „Erläuternde Kommentare für Nutzer“ vorangestellt, die ausführlicher als in der Version Incoterms® 2010 die Spezifika der jeweiligen Klausel herausstellen, insbesondere die mit jeder Klausel verbundenen Konsequenzen im Hinblick auf Lieferung und Gefahrübergang aufzeigen und Tipps für die Verwendung der Klausel anführen. Während die „Anwendungshinweise“ der Incoterms® 2010 nicht Bestandteil der eigentlichen Auslegungsregeln sind,²⁶ ist eine solche Aussage zu den „Erläuternde Kommentare für Nutzer“ nicht getroffen worden. Abgerundet wird die Broschüre der Incoterms® 2020 mit einer – erstmalig von der ICC so aufgemachten – horizontalen Darstellung, die unter der jeweiligen Überschrift A1 bis B10 alle dazu in den unterschiedlichen Klauseln ausgeführten Regelungsinhalte zusammenstellt und somit un schwer erkennen lässt, welches die Unterschiede der Klauseln

8 Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 74 f.

9 Zu DAT und DAP s. auch Piltz/Bredow, Incoterms, München 2016, D-101.

10 O'Connor (eds), Incoterms 2010 Q&A, Paris 2013, 84 f.

11 So zuletzt besonders deutlich Pirrong, ZVertrR 2019, 219 ff., 222 sowie Bergami, VJ 2012, 157 ff., 166.

12 Klauseln für alle Transportarten und Klauseln für den Schiffstransport.

13 Entspricht A4/B4 der Incoterms® 2010.

14 Lieferhandlung, Lieferort und Übernahmeort sowie Verweis auf Lieferzeitabsprachen.

15 Näher dazu Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 52 ff., 56.

16 Näher dazu Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 51 sowie Jolivet, ICC International Commercial Arbitration Bulletin, 21/2, 43 ff., 48.

17 Entspricht A5/B5 der Incoterms® 2010.

18 Entspricht A3/B3 „Beförderungsverträge“ der Incoterms® 2010.

19 Piltz/Bredow, Incoterms, München 2016, D-410.

20 Entspricht A3/B3 „Versicherungsverträge“ der Incoterms® 2010.

21 Entspricht A8/B8 der Incoterms® 2010.

22 Entspricht A2/B2 „Lizenzen, Genehmigungen, Sicherheitsfreigaben und andere Formalitäten“ der Incoterms® 2010.

23 Entspricht A9/B9 der Incoterms® 2010.

24 Entspricht A6/B6 der Incoterms® 2010.

25 Entspricht A7/B7 der Incoterms® 2010.

26 ICC-Publikation 715 ED, 10, 134.

zu den unter einer spezifischen Überschrift ausgeführten Regelungsinhalten sind.

2. Inhaltliche Neuerungen

A1/B1 Abs. 1 bestätigen unverändert wie bisher wesentliche Grundelemente eines jeden Kaufvertrages.²⁷ Während jedoch **A1/B1** Abs. 2 Incoterms® 2010 die elektronische Übermittlung nur für die in **A1-A10** bzw. **B1-B10** erwähnten Dokumente vorsah, gilt **A1/B1** Abs. 2 Incoterms® 2020 weiterreichend für jedes Dokument, das eine der Parteien des Kaufvertrages zu stellen hat. Zudem ist in diesem Zusammenhang das Verhältnis einer Parteivereinbarung zu einer Handelsüblichkeit präzisiert worden.

Aus den oben bezeichneten Gründen²⁸ werden in den Incoterms® 2020 die Regeln zu „Lieferung/Übernahme“ nach vorne gezogen und nunmehr unter **A2/B2** dargestellt. Wie bisher unterscheiden die Incoterms® 2020 ebenso wie Art. 31 CISG weiterhin zwischen den Lieferhandlungsvarianten Zurverfügungstellen und Übergabe. Die bei den Schiffsklauseln FOB, CFR und CIF vorgesehene Verbringung an Bord ist als Übergabe an den Verfrachter zu verstehen.²⁹ Anders als die Liefervariante Zurverfügungstellen³⁰ schließt die Pflicht zur Übergabe die Verladung auf das jeweilige Beförderungsmittel mit ein. Die Übergabe bzw. die Verbringung an Bord sind erfolgt, sobald die Ware auf dem Beförderungsmittel abgesetzt und ihre physische Position von der Ladeeinrichtung unabhängig ist.³¹ Der Verkäufer ist kaufvertragsrechtlich³² nicht verpflichtet, die Ladung auf dem Beförderungsmittel zu sichern.³³ Anders als § 433 BGB und anders als viele andere nationale Rechte³⁴ geht nach wie vor keine Klausel der Incoterms soweit, eine Pflicht des Verkäufers vorzusehen, die Ware an den Käufer übergeben zu müssen. Die Incoterms enthalten weiterhin auch keine auf die spezifischen Besonderheiten der Paketzustellung ausgerichtete Klausel, da diese Art der Erfüllung von Lieferpflichten typisch für B2C-Geschäfte ist, die Incoterms jedoch B2B-Transaktionen fokussieren. Um die Handhabung in Lieferketten wiederzugeben, gestatten sämtliche Klauseln außer EXW dem Verkäufer nunmehr auch, die Lieferverpflichtung durch Verschaffung entsprechend der jeweiligen Klausel gelieferter Ware zu erfüllen. FCA A4 letzter Absatz Incoterms® 2010 wurde ersatzlos gestrichen.

Die Bestimmungen zum Lieferort sind unverändert geblieben. Bei der E- und den F-Klauseln ist der Lieferort vor und bei den D-Klauseln nach dem Haupttransport lokalisiert. Diese 3 Klauselgruppen erwarten, dass die Parteien den Lieferort im Zusammenhang mit der Vereinbarung der für sie geltenden Klausel bezeichnen.³⁵ Der Lieferort ist bei diesen Klauseln zugleich der Ort, an dem nach B2 der Käufer die Ware zu übernehmen hat,³⁶ und kann als Erfüllungsort i.S.v. Art. 7 Nr. 1 b) EuGVO oder § 29 ZPO zu einem Gerichtsstand führen.³⁷ Bei den C-Klauseln hingegen sind der vor dem Haupttransport liegende Lieferort und der räumlich davon abgesetzte, örtlich nach dem Haupttransport zu vereinbarenden Bestimmungsort zu unterscheiden,³⁸ an dem der Käufer die Ware tatsächlich zu übernehmen hat, B2 der C-Klauseln. Bei Verwendung einer C-Klausel wird nicht der Lieferort, sondern der Bestimmungsort der von dem Verkäufer zu organisierenden Beförderung angegeben. Neben der Vereinbarung des jeweiligen Ortes sollten die Parteien auch die – nunmehr auch in B2 bei CPT und CIP an-

gesprochen – konkrete Stelle (point) bezeichnen, an der die Liefer- bzw. Übernahme-Handlungen vorzunehmen sind.³⁹ Abgesehen von den F-Klauseln, nach denen der Käufer zur Bestimmung der Lieferstelle bzw. des Ladeplatzes berechtigt ist, kann ansonsten vorbehaltlich anderer Umstände in der Regel der Verkäufer die für den Leistungsaustausch maßgebliche Stelle an dem vereinbarten Liefer- bzw. Bestimmungsort festlegen.

Wie auch schon bisher treffen die Incoterms keine Aussage zur Lieferzeit und überlassen deren Bestimmung den Parteien. Folglich entscheiden die Absprachen der Parteien auch darüber, welche Bedeutung einem vereinbarten Liefertermin zukommt.⁴⁰ Anders als in der Fassung 2010 stellen die Incoterms® 2020 nun aber unmissverständlich klar, dass bei Geltung einer der F-Klauseln und Vereinbarung einer Lieferfrist grundsätzlich der Käufer berechtigt ist, das konkrete Lieferdatum festzulegen.⁴¹ Bei allen anderen Klauseln erschließt sich das Recht zur näheren Präzisierung des Liefertermins innerhalb einer vereinbarten Lieferfrist nicht aus den Incoterms, sondern entweder aus den Absprachen des Kaufvertrages oder aus dem jeweils maßgeblichen Kaufrecht wie etwa aus Art. 33 CISG.

Die Regeln zum Gefahrübergang in **A3/B3** knüpfen wie bisher und anders als die Rechtsordnungen, die auf den Zeitpunkt des

27 *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, 64. Zum Anspruch des Käufers auf Erteilung einer Rechnung s. *Piltz*, IHR 2012, 192 f., 193 sowie *Oertel* in *Mankowski*, Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rz. 50.

28 Siehe oben Text zu Fn. 13 ff.

29 *Renck*, Der Einfluss der INCOTERMS 1990 auf das UN-Kaufrecht, 1995, 80.

30 *O'Connor* (eds), Incoterms 2010 Q&A, 2013, 94.

31 Vgl. hierzu auch Rechtbank Rotterdam v. 15.11.2017 (C/10/501711/HA ZA 16-492), <http://rechtspraak.nl>.

32 Transportrechtlich kann sich die Situation anders darstellen, vgl. etwa §§ 412 Abs. 1, 486 Abs. 2 HGB.

33 OLG Nürnberg v. 22.2.2017, TranspR 2017, 382 ff. = IHR 2017, 203 ff.; ebenso *Bergami*, VJ 2012, 157 ff., 168.

34 Vgl. etwa § 1061 ABGB (Österreich); Art. 7:9 Abs. 2 Burgerlijk Wetboek (Niederlande); Art. 1604 Code Civil (Frankreich); Art. 1476 Abs. 1 Codice Civile (Italien); Art. 1462 Abs. 1 Código Civil (Spanien).

35 Zum Beispiel „EXW Aachen Incoterms® 2020“, „FCA Nürnberg Incoterms® 2020“ oder „DPU Buenos Aires Incoterms® 2020“.

36 Vgl. BGH v. 7.11.2012, IHR 2013, 15 ff. = NJW-RR 2013, 309 ff.; EuGH v. 9.6.2011, EuZW 2011, 603 f. = IHR 2011, 221 ff.; BGH v. 22.4.2009, IHR 2009, 222 ff. = EuZW 2010, 72 ff.

37 Vgl. OLG Stuttgart v. 7.8.2017, ZVertriebsR 2018, 131 ff.; OLG Celle v. 29.1.2015, BeckRS 2015, 10743 = IHR 2015, 247 ff.; OLG Köln v. 29.2.2012, BeckRS 2012, 18430; EuGH v. 9.6.2011, EuZW 2011, 603 f. = IHR 2011, 221 ff.; BGH v. 22.4.2009, IHR 2009, 222 ff. = EuZW 2010, 72 ff.; House of Lords v. 20.2.2008, IHR 2009, 76 ff. sowie *Leible*, EuZW 2011, 604 ff. und *Oertel* in *Mankowski*, Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rz. 67; a.A. *Widmer* in *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter*, Kommentar zum UN-Kaufrecht (CISG), 7. Aufl. 2019, Rz. 90 zu Art. 31 sowie teilweise a.A. von *Bernstorff*, AW-Prax 2019, 320 ff.

38 Vgl. OLG Düsseldorf v. 25.1.2018, IHR 2018, 209 ff.; OLG Hamm v. 26.3.2012, BeckRS 2012, 11809. Zum Erfüllungsort i.S.v. Art. 7 Nr. 1 b) EuGVO s. EuGH v. 25.2.2010, NJW 2010, 1059 ff.

39 „FCA Hamburg Incoterms® 2020“ lässt unklar, wo genau in Hamburg der Verkäufer die zu liefernde Ware zur Verfügung zu stellen und der Käufer die Ware zu übernehmen hat.

40 Vgl. dazu *Ostendorf*, IHR 2009, 100 ff. und *Magnus/Lüsing*, IHR 2007, 1 ff.

41 Siehe zu den Incoterms® 2010 *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-158 f., F-347 und F-547.

Vertragsabschlusses⁴² oder des Eigentumsübergangs⁴³ abstellen, an den Vollzug der Lieferhandlung an⁴⁴ und entsprechen damit im Kern Art. 67 ff. CISG und §§ 446, 447 BGB ohne dass es jedoch und insoweit anders als nach Art. 69 CISG und § 446 BGB auf eine Übernahme der Ware durch den Käufer ankommt. Allerdings regeln A3/B3 nur den Zeitpunkt des Gefahrübergangs, nicht aber die sich aus dem Gefahrübergang für die Parteien ergebenden Konsequenzen.⁴⁵ Wie bisher geht die Gefahr zudem unabhängig von dem Vollzug der dem Verkäufer obliegenden Lieferhandlung auf den Käufer über, wenn die Ware hinreichend konkretisiert ist und der Verkäufer aus bestimmten, in B3 näher aufgeführten Umständen, die letztlich dem Verantwortungsbereich des Käufers zuzurechnen sind, die ihm obliegende Lieferhandlung nicht erbringen kann. Da bei Geltung der F-Klauseln der Käufer berechtigt ist, das konkrete Lieferdatum innerhalb einer vereinbarten Lieferfrist zu bestimmen,⁴⁶ wird für den lieferungsunabhängigen Gefahrübergang bei den F-Klauseln der maßgebliche Zeitpunkt differenzierter als bei den anderen Klauseln vorgegeben. Das Abstellen in der Vorgängerversion unter B5 ii. auf die Mitteilung des „Verkäufers“⁴⁷ ist in den Incoterms® 2020 korrigiert und jetzt in B3 b) (ii) auf den „Käufer“ umgestellt worden. Zudem ist der lieferungsunabhängige Gefahrübergang zu FAS jetzt ebenso wie zu FOB formuliert. Bei den D-Klauseln ist aufgrund der Verweisung nach B7 als neuer Tatbestand hinzugekommen, dass der Gefahrübergang auch lieferungsunabhängig erfolgt, wenn der Käufer den Verkäufer trotz dessen Anforderung nicht in der gebotenen Weise bei der Ausfuhr- und Transitfreimachung unterstützt. Nach wie vor bleibt allerdings für alle Klauseln unklar, ob überhaupt und wenn ja wie der lieferungsunabhängige Gefahrübergang erfolgt, wenn die Parteien keinerlei Absprachen zur Lieferzeit getroffen haben.⁴⁸

Die Verantwortung für die unter **A4/B4** geregelte Beförderung der Ware orientiert sich abgesehen von den C-Klauseln nach den in A2 zum Lieferort getroffenen Regelungen und bleibt im Prinzip wie bei den Incoterms® 2010 zugeordnet. Nach allen Klauseln hat der Verkäufer für die Lieferung der Ware an dem Lieferort zu sorgen. Nach den E-, F- und D-Klauseln ist von da ab der Käufer für die Beförderung der Ware verantwortlich. Bei den C-Klauseln hat der Verkäufer jedoch ebenso wie auch schon bisher über die Erfüllung der Lieferpflicht am Lieferort hinaus auf eigene Kosten die Beförderung der Ware an den benannten Bestimmungsort zu besorgen. Die Regelungen zur Beförderung in A4/B4 sind nicht immer nach juristisch-dogmatischen Überlegungen konstruiert. Vielmehr soll dem mit den Incoterms arbeitenden Praktiker eine nachvollziehbare Darstellung vermittelt werden. So ist es zu erklären, dass die D-Klauseln ausdrücklich eine Verpflichtung des Verkäufers vorsehen, einen Vertrag für die Beförderung der Ware an den benannten Bestimmungsort abzuschließen, obwohl die Beförderung an den Bestimmungsort bei den D-Klauseln schlicht Teil der Lieferpflicht des Verkäufers ist,⁴⁹ so dass es einer zusätzlichen Pflicht zum Abschluss eines Beförderungsvertrages zum Lieferort eigentlich nicht bedarf. Die F-Klauseln wiederum sehen eine Pflicht des Käufers gegenüber dem Verkäufer zum Abschluss eines Beförderungsvertrages vor ungeachtet der Tatsache, dass mit Lieferung des Verkäufers an dem benannten Lieferort und Übernahme der Ware durch den Käufer an eben dem gleichen Ort⁵⁰ der Kaufvertrag erfüllt ist.⁵¹ Nachvollziehbar ist diese Regelung für die Klausel FCA mit einem Lieferort auf dem Gelände des Verkäufers, FCA A2a), und für die Klausel

sel FOB, da ohne das von dem Käufer zu stellende Beförderungsmittel der Verkäufer die ihm obliegende Übergabe der Ware, also die Verladung der Ware auf das Beförderungsmittel nicht vollziehen kann.⁵² Die in der Fassung der Incoterms® 2010 noch recht kompliziert formulierte Regelung zu den F-Klauseln, dass der Verkäufer den Beförderungsvertrag auf Kosten und Risiko des Käufers abzuschließen hat („additional service“),⁵³ ist in den Incoterms® 2020 verschlankt und Zweifel beseitigend nur noch an eine dahingehende Vereinbarung der Parteien geknüpft. Auch wenn der Verkäufer danach für den Käufer einen Beförderungsvertrag abschließt, wird der Kaufvertrag dadurch aber nicht zu einem Beförderungsverkauf im Sinne der C-Klauseln oder des Art. 31 Buchst. a CISG,⁵⁴ da anders als bei den C-Klauseln und bei Art. 31 Buchst. a CISG⁵⁵ der Ort der Übernahme der Ware durch den Käufer nicht verändert wird⁵⁶ und der Verkäufer anders als im Falle des Art. 31 Buchst. a CISG⁵⁷ seine Zustimmung erteilen muss, damit für ihn die Pflicht zum Abschluss eines Beförderungsvertrages entsteht. Soweit die Regelungen in A4/B4 eine Pflicht zum Abschluss eines Beförderungsvertrages konstatieren, stellen die Incoterms® 2020 nunmehr abgesehen von den Klauseln FAS und FOB heraus, dass alternativ die Beförderung auch anderweitig, wie z.B. durch Einsatz eigener Beförderungsmittel organisiert werden kann.

Als grundlegende Neuerung hatten die Incoterms® 2010 in die Überschrift zu A2/B2 den Begriff „Sicherheitsfreigabe“ (security clearance) eingefügt, allerdings ohne diesen Terminus in den Regeln näher zu erläutern. Damit sollten jedoch die Kontrollen und Prüfungen erfasst werden, die Handelsware namentlich als Reaktion auf die Anschläge vom 11.9.2001 zur Verhinderung terroristischer Anschläge durchlaufen muss.⁵⁸ Schon bald stellte sich heraus, dass diese Kontrollen nicht immer Teil der in den Incoterms® 2010 unter A2/B2 geregelten Ausfuhr- bzw. Einfuhrfreimachung, sondern zum Teil schlechthin Voraussetzungen für eine Beförderung der Ware und nicht Teil der zollrechtlichen Freimachung sind und folglich den Frachtführer

42 So etwa Art. 185 OR (Schweiz).

43 So etwa section 20 Sale of Goods Act (Vereinigtes Königreich).

44 Vgl. Rechtbank Rotterdam v. 15.11.2017 (C/10/501711/HA ZA 16-492), <http://rechtspraak.nl> sowie *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, 114, 129, 140, 152.

45 Näher dazu etwa *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-165 f.

46 Siehe oben Text zu Fn. 41.

47 „Bei dieser Aussage handelt es sich entweder um ein redaktionelles Versehen oder um einen missglückten Regelungsversuch“ *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-171, F-558.

48 Näher dazu etwa *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-168.

49 Siehe die Erläuterungen unter A2 der D-Klauseln.

50 Siehe die Erläuterungen unter B2 der F-Klauseln.

51 Siehe auch *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, 166.

52 Siehe oben Text zu Fn. 31.

53 Vgl. OLG Hamburg v. 16.7.2009, TranspR 2010, 337 ff., 340.

54 Vgl. *Railas*, Vestnik International Commercial Arbitration Review 2011, 63 ff., 69; a.A. *Widmer* (s. oben Fn. 37), Art. 31 Rz. 68.

55 Vgl. *Widmer* (s. oben Fn. 37), Art. 31 Rz. 14.

56 Siehe die Erläuterungen unter B2 der F-Klauseln.

57 Vgl. *Widmer* (s. oben Fn. 37), Art. 31 Rz. 14.

58 Vgl. dazu ICC-Publikation 715 ED, 11, 135 sowie *O'Connor* (eds), Incoterms 2010 Q&A, 2013, 47 ff.

adressieren.⁵⁹ Als typisches Beispiel für diese Variante sind die in der EU geltenden Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt⁶⁰ zu nennen,⁶¹ die den „Reglementierten Beauftragten“⁶² sowie den „Bekanntem Versender“⁶³ und den „Geschäftlichen Versender“ vorsehen, die von Erleichterungen bei den für den Luftverkehr vorgeschriebenen Sicherheitskontrollen profitieren. Ebenfalls zählen hierzu die Regelungen des International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).⁶⁴ Der ISPS Code sieht ein umfangreiches Paket von Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr bei Schiffen und Hafenanlagen vor. Aufgrund der von den Sicherheitsfreigaben in den Incoterms® 2010 herrührenden Entwicklung sind die jetzt in A4 geregelten beförderungsbezogenen Sicherheitsanforderungen ungeachtet der in dieser Hinsicht nicht eindeutig abgegrenzten Begrifflichkeit als Vorkehrungen zu verstehen, die den Transport gemeingefährlicher Ware unterbinden sollen, so dass z.B. nicht darunter fallen Regelungen, die der verkehrstechnischen Transportsicherheit oder der Vermeidung von Ladungsdiebstahl (cargo theft) dienen. Der Unterscheidung der in diesem Sinne eher eng konzipierten beförderungsbezogenen Sicherheitsanforderungen zu den anlässlich zollrechtlicher Freimachungen vorgesehenen Sicherheitsüberprüfungen⁶⁵ wird in den Incoterms® 2020 nunmehr Rechnung getragen. Grundsätzlich ist der Verkäufer nach A4 bis zur Lieferung und bei den C-Klauseln bis zum Bestimmungsort in diesem Sinne für beförderungsbezogene Sicherheitsanforderungen der Ware verantwortlich. Zudem ist er bei Geltung von EXW oder einer der F-Klauseln verpflichtet, dem Käufer auf dessen Anforderung die in seinem Besitz befindlichen Informationen einschließlich beförderungsbezogener Sicherheitsanforderungen zur Verfügung zu stellen, die der Käufer für die Organisation des Transports der Ware benötigt. Will z.B. der in den USA ansässige Käufer die Ware mit dem Flugzeug befördern, hat der Verkäufer, der mit Luftfracht nicht völlig unerfahren ist, ihn folglich von den EU-Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt in Kenntnis zu setzen.

Die Regelungen zur Versicherung sind in den Incoterms® 2020 zwar unter eigener Überschrift **A5/B5** ausgeführt, entsprechen in den Detailfragen jedoch in weitem Umfang dem Bisherigen. Wegen der unterschiedlichen Schnittstellen für Lieferort und Gefahrübergang einerseits und Übernahmeort und Kostenübergang andererseits besteht namentlich bei den C-Klauseln ein Bedarf, im Interesse des Käufers eine Transportversicherung abzuschließen. Während jedoch nach den Incoterms® 2010 sowohl die Klausel CIF wie auch die Klausel CIP lediglich eine Mindestdeckung nach Maßgabe der Klauseln (C) der Institute Cargo Clauses⁶⁶ vorsahen, gilt diese Mindestdeckung nach den Incoterms® 2020 nur noch für die Klausel CIF, die überwiegend bei Füll- und Schüttgütern eingesetzt wird. Damit wird der in diesem Segment vorherrschenden Praxis Rechnung getragen.⁶⁷ Da die Deckung nach Maßgabe der Klauseln (C) der Institute Cargo Clauses jedoch lediglich die ausdrücklich benannten Schadensereignisse wie Transportmittelunfall, Explosion, See- und Erdbeben versichert, diese Absicherung in der Regel aber nicht den Bedürfnissen der mit Industrieprodukten handelnden Unternehmen entspricht,⁶⁸ schreiben die Incoterms® 2020 nunmehr für die Klausel CIP eine Deckung nach Maßgabe der deutlich weiterreichenden Klauseln (A) der Institute Cargo Clauses oder einem ähnlichen Klauselwerk vor. Um gleichwohl den Parteien individuelle Gestaltungsfreiheit aufzuzeigen, ist in den Incoterms® 2020 ausdrücklich heraus-

gestellt, dass andere Vereinbarungen der Parteien oder andere Handelsüblichkeiten vorgehen. Wie auch bereits in der Vergangenheit ist der Praxis weiterhin nahezu legen, gebrochene Versicherungen tunlichst zu vermeiden. Je nach Vermeidungslösung werden sich daraus häufig Konsequenzen für die Ausgestaltung der kaufvertraglichen Gewährleistungsregeln ergeben.⁶⁹

Die Überschrift zu **A6/B6** ist präzisiert worden. Nach A6 der Auslegungsregeln hat der Verkäufer bei Geltung einer F-Klausel wie bisher dem Käufer den üblichen Liefernachweis zu besorgen und ihn auf sein Verlangen, Kosten und Risiko bei der Beschaffung eines Transportdokuments zu unterstützen. Die C-Klauseln führen die mit den Incoterms® 2010 getroffenen Regelungen zu den von dem Verkäufer zu stellenden Transportdokumenten unverändert fort. Ebenso verpflichtet die D-Klauseln den Verkäufer wie bisher, dem Käufer die zur Übernahme der Ware berechtigenden Dokumente zu verschaffen. Auch die Pflichten des Käufers nach B6 sind praktisch unverändert geblieben.⁷⁰ Nach wie vor ist der Käufer nicht verpflichtet, dem Verkäufer ein Dokument für die umsatzsteuerliche Behandlung des Geschäfts zur Verfügung zu stellen.⁷¹ Nach wie vor bleiben auch die Modalitäten der Dokumentenübergabe ungeregelt.⁷² Art. 34 CISG sieht dazu keine autonome Lösung vor und verweist vielmehr auf Absprachen der Parteien. Neu sind hingegen die ergänzenden Regelungen zu FCA. Diese wurden aus der Situation geschaffen, dass die Klausel FCA aus Sicht des Verkäufers im Hinblick auf die ihm danach zuzurechnenden Kosten und Risiken ungleich besser für den Containerversand geeignet ist als FOB, andererseits die Honorierung eines dem Verkäufer gestellten Akkreditivs häufig von der Vorlage eines die Verladung an Bord des Schiffes bestätigenden Dokuments abhängig gemacht wird.⁷³ Für diesen Fall sieht FCA B6

59 Näher dazu *Debattista* in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 76 und *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-122 f. Vgl. auch *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten*, Incoterms anders bekeken, 2. Aufl., Antwerpen, 2013, 97 f.

60 Verordnung (EG) Nr. 300/2008 vom 11.3.2008.

61 Näher dazu *Piltz*, IHR 2013, 61 ff.

62 Näher dazu *Müller-Rostin*, *TranspR* 2014, 209 ff., 212 ff.; *Abele/Boettge*, *TranspR* 2013, 317 ff.; *Ovie*, *TranspR* 2013, 326 ff.

63 Näher dazu *Giemulla*, *TranspR* 2014, 217 ff.; *Hellmann*, *AW-Prax Service-Guide* 2013, 49 ff.

64 Näher dazu <https://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/isps>.

65 Siehe unten Text zu Fn. 81.

66 Näher zu den Institute Cargo Clauses s. *Oertel* in *Mankowski*, *Commercial Law*, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rz. 297-301 und *Graf von Bernstorff*, *Incoterms® 2010*, 4. Aufl. 2017, Rz. 128.

67 Näher dazu *Debattista* in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 72.

68 *Ramberg*, *ICC Guide to Incoterms 2010*, 2011, 55.

69 Siehe dazu *Piltz* in *Schütze/Weipert/Rieder*, *Münchener Vertragshandbuch*, Band 4. Wirtschaftsrecht III, 8. Aufl. 2018, Art. 11.4 von Formular V. 1 (Export Contract).

70 Kritisch dazu *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten*, Incoterms anders bekeken, 2. Aufl., Antwerpen, 2013, 213.

71 Voraussetzung der Umsatzsteuer-Freiheit innergemeinschaftlicher Lieferungen ist die Erfüllung von Nachweispflichten, vgl. §§ 17a ff. UStDV.

72 Zu den von dem Verkäufer bei nach den D-Klauseln zu beschaffenden Dokumenten zu beachtenden Modalitäten der Dokumentenübergabe s. *Piltz/Bredow*, *Incoterms*, München 2016, D-380.

73 Näher dazu *Debattista* in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 63 ff.

in der Fassung der Incoterms® 2020 nun vor, dass auf Basis einer zwischen den Parteien des Kaufvertrages, zweckmäßigerweise in der Akkreditivabrede getroffenen Vereinbarung der Käufer den von ihm beauftragten Frachtführer anweist, das Transportdokument mit dem An-Bord-Vermerk an den Verkäufer auszustellen. Nach FCA A6 ist der Verkäufer dann gehalten, dieses Dokument – z.B. durch Einreichung bei der Akkreditivbank – dem Verkäufer zukommen zu lassen. Da der FCA-Verkäufer auch in dieser Konstellation das Dokument mit dem An-Bord-Vermerk nicht Zug-um-Zug gegen die Aushändigung des Containers im Terminal, sondern erst nach Verladung des Containers auf das Schiff und damit zu späterem Zeitpunkt erhält und er die sich bis dahin einstellende Zeitspanne rechtlich nicht kontrollieren kann, bleiben für ihn Risiken, die er sorgfältig abwägen sollte. Als Alternativen bieten sich an, dass der Verkäufer und der Käufer nach FCA A4 übereinkommen, dass der Verkäufer den Beförderungsvertrag auf Kosten und Risiko des Käufers abschließt,⁷⁴ und/oder einfacher und naheliegender für die Inanspruchnahme des Akkreditivs anstelle eines An-Bord-Vermerks die Vorlage eines Übernahmekonnossements (Received for Shipment Bill of Lading)⁷⁵ vorsehen.

Die in den Incoterms® 2010 unter A2/B2 bzw. A10/B10 aufgeführten Regeln zu den Ausfuhr-, Transit- und Einfuhrfreimachungen werden in den Incoterms® 2020 inhaltlich im Prinzip unverändert, aber unter neuer Überschrift, neu strukturiert, neu formuliert und deutlich übersichtlicher unter **A7/B7** zusammengefasst. Dem Regelungstext ist ausnahmslos der Zusatz „Gegebenenfalls“ (Where applicable) vorangestellt. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass zum einen die Incoterms® 2020 wie schon die Vorgängerversion auch für den nationalen Geschäftsverkehr konzipiert sind,⁷⁶ der keine Freimachungen erfordert, und zum andern die in A7/B7 angesprochenen Formalitäten bei grenzüberschreitenden Geschäften in internationalen Binnenmärkten wie etwa der Europäischen Union (innergemeinschaftliche Lieferungen) weitgehend entfallen. Auch die bislang unter A9/B9 geregelten, behördlich angeordneten Warenkontrollen (pre-shipment inspections) sind nunmehr systemgerecht⁷⁷ den Freimachungsregelungen zugeordnet, die damit alle Genehmigungen, Lizenzen, Erlaubnisse, Formalitäten usw. umfassen, die von Seiten der zuständigen Behörden für die Ausfuhr, den Transit durch ein drittes Land und die Einfuhr verlangt werden. Bei Geltung der F- sowie der C-Klauseln obliegt wie bisher dem Verkäufer die Export- und dem Käufer die Transit- und die Importfreimachung. Die Vereinbarung der Klauseln DAP oder DPU hat zur Folge, dass der Verkäufer neben der Export- nun auch die Transitfreimachung zu besorgen und der Käufer sich nur noch um die Importfreimachung zu kümmern hat. Im Verhältnis der Parteien des Kaufvertrages zueinander ist bei Vereinbarung der Klausel EXW die gesamte Freimachung für Export, Transit und Import Angelegenheit des Käufers und bei Vereinbarung von DDP⁷⁸ obliegt sie dem Verkäufer. Wie bereits zu den Incoterms® 2010 wird auch in den Incoterms® 2020 darauf hingewiesen, dass die Erfüllung der nach EXW bzw. DDP vorgesehenen Freimachungspflichten rechtlich schwierig oder gar unmöglich sein kann.⁷⁹ Dies gilt namentlich für europäische Im- bzw. Exporteure, da das europäische Zollrecht (UZK) sowohl für den Export wie auch für den Import zwingend die Mitwirkung in der EU ansässiger Beteiligter erfordert.⁸⁰ Im innergemeinschaftlichen Handel sprechen auch umsatzsteuerliche Konsequenzen

gegen die Verwendung dieser Klauseln. Abweichend von der Vorgängerversion sind die bislang unter A10/B10 ausgeführten Unterstützungspflichten nunmehr kontextbezogen den Regelungen zur Export- und Importfreimachung in A7/B7 zugeordnet. Danach ist jeweils die Partei des Kaufvertrages, der die jeweiligen Freimachungspflichten nicht obliegen, gehalten, die andere Partei auf deren Anforderung, Risiko und Kosten bei der Beschaffung der Dokumente und Informationen zu unterstützen, die für die von dieser Partei vorzunehmenden Freimachungen erforderlich sind.

Die Incoterms® 2010 hatten in die Überschrift zu A2/B2 den Begriff „Sicherheitsfreigabe“ (security clearance) eingefügt.⁸¹ Soweit die mit der Sicherheitsfreigabe verbundenen Kontrollen Teil der amtlichen Ausfuhr- bzw. Einfuhrfreimachung und nicht an den Frachtführer gerichtet Voraussetzung für eine Beförderung der Ware sind, bleiben sie A7/B7 zugeordnet und werden im Text der Regelungen nun ausdrücklich angesprochen. Typische Beispiele für solche, von den für die Einfuhr- bzw. Ausfuhrabfertigung zuständigen Behörden zu beachtenden Sicherheitsfreigaben sind die bei Importen in die EU vorgeschriebene summarische Eingangsanmeldung (ESumA, ENS Filing), Art. 127 UZK, das US-amerikanische Importer Security Filing (ISF) sowie die Vorgaben der Container Security Initiative (CSI). Die unter A7/B7 zu Lasten der Partei, die nicht freimachungspflichtig ist, vorgesehenen Pflichten zur Unterstützung der anderen Vertragspartei gelten gleichermaßen in Bezug auf Sicherheitsfreigaben. Anders als die unter A4 vorgeschriebene Unterstützung im Hinblick auf Informationen zu beförderungsbezogenen Sicherheitsanforderungen sehen die Unterstützungspflichten nach A7/B7 keine Einschränkung auf im Besitz befindliche Informationen vor. Zudem umfasst die Unterstützung nach A7/B7 anders als nach A4 auch die Besorgung von Dokumenten. Abgesehen von der Unterstützung mit Dokumenten und Informationen regeln die Incoterms allerdings nach wie vor nicht die Situation, dass nach Vertragsabschluss, aber vor Lieferung der Ware die Ausfuhr oder die Einfuhr als Reaktion auf veränderte Umstände in dem Bestimmungs- oder Herkunftsland der Ware deutliche Restriktionen erfährt oder gänzlich suspendiert wird.⁸² Bei Lieferungen in politische Spannungsgebiete und einer längeren Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss einerseits und Lieferung andererseits sollten die Parteien daher geeignete Vorsorgen in ihrem Kaufvertrag treffen.

74 Siehe oben Text zu Fn. 53.

75 Siehe dazu § 514 Abs. 1 HGB.

76 So auch der Untertitel der ICC-Publikation 723 DE, 2019: „Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln“.

77 Näher dazu Piltz/Bredow, Incoterms, München 2016, F-198.

78 Vgl. dazu ICC Arbitration Case No. 7903 of 09/1995, ICC International Commercial Arbitration Bulletin, 21/2, 74 ff., 76.

79 Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 22 sowie Erläuternde Kommentare für Nutzer zu der Klausel EXW Nr. 6 und zu der Klausel DDP Nr. 7.

80 Näher dazu Kurt/Sieben, AW-Prax 2017, 127 ff. sowie Ritz, AW-Prax 2015, 115 ff.

81 Siehe oben Text zu Fn. 58 ff.

82 Siehe dazu Ramberg, Guide to INCOTERMS 2000, 1999, 53 sowie Piltz/Bredow, Incoterms, München 2016, F-125.

Die Regeln zu Prüfung, Verpackung und Kennzeichnung der Ware unter **A8/B8** sind für alle Klauseln der Incoterms gleichlautend und adressieren ausschließlich den Verkäufer. Dem Käufer werden im Hinblick auf Prüfung, Verpackung und Kennzeichnung der Ware durch keine Klausel der Incoterms Pflichten gegenüber dem Verkäufer auferlegt. Die zur Lieferung erforderlichen Prüfungen und Maßnahmen des Messens, Wiegens und Zählens der Ware obliegen wie bislang dem Verkäufer, A8. Aus rechtlicher Sicht ist diese Aussage nicht erforderlich, weil alle zur Erfüllung der Lieferpflicht nach A2 erforderlichen Veranlassungen Teil der Lieferpflicht sind und folglich ohnehin den Verkäufer treffen. Die Regelung ist gleichwohl beibehalten worden, um dem mit den Incoterms arbeitenden Praktiker eine nachvollziehbarere Darstellung zu vermitteln. Die in A8 geregelten Prüfungspflichten sind jedoch deutlich zu unterscheiden von den nach Lieferung dem Käufer obliegenden kaufrechtlichen Untersuchungsobliegenheiten, wie sie etwa Art. 38 CISG und § 377 HGB vorschreiben. Letztere werden in den Incoterms nicht angesprochen. Sofern die Ware üblicherweise nicht unverpackt befördert wird, ist der Verkäufer für die Verpackung der Ware und ihre Kennzeichnung verantwortlich. Während nach dem Wortlaut von A9 der Incoterms® 2010 der Verkäufer besondere Verpackungserfordernisse zu befolgen hatte, die ihm von dem Käufer vor Vertragsabschluss mitgeteilt wurden,⁸³ wird in den Incoterms® 2020 nun als entscheidend herausgestellt, dass die Parteien zu besonderen Verpackungs- oder Kennzeichnungsanforderungen eine Vereinbarung getroffen haben. Da nicht gerechte Verpackung zum Verlust des Versicherungsschutzes führen kann, empfehlen sich klare Absprachen zur Verpackung bereits in dem Kaufvertrag. Ansonsten gilt als Maßstab für Verpackung und Kennzeichnung der Ware bzw. deren Verpackung die Eignung für den Transport.⁸⁴ Wenn der Verkäufer um die Beförderung der Ware mittels Flugzeugs weiß oder wissen musste, hat die Verpackung auch den besonderen Sicherheitsanforderungen für Luftfracht zu genügen.⁸⁵ Die Incoterms® 2010 sahen demgegenüber wenig aussagekräftig eine Kennzeichnung lediglich „in geeigneter Weise“ vor.⁸⁶

Auch bei der Kostenverteilung unter **A9/B9** hat es keine substantiellen Verschiebungen gegenüber der Fassung Incoterms® 2010 gegeben. Wie bereits angesprochen⁸⁷ sind die Kostenregelungen nunmehr jedoch nach hinten gerückt worden, um weniger Anlass zu geben, dass die Auswahl für eine Klausel der Incoterms an den Kostenregelungen orientiert wird. Die Kostenzuordnung ist Folge der insbesondere zu A2/B2 zu treffenden Entscheidungen. Zudem lässt sich die in A9/B9 getroffene Kostenverteilung unschwer modifizieren, wenn die Parteien eine Kostenaufteilung anders als für die gewählte Incoterms-Klausel in A8/B9 ausgeführt wünschen.⁸⁸ Ungeachtet der Erwähnung von Kosten in dem jeweiligen Regelungszusammenhang⁸⁹ sind mit der Fassung Incoterms® 2020 nun alle Kosten in einer einzigen Klausel zusammengefasst worden. Zölle, Steuern und sonstige Abgaben sowie Kosten für Unterstützungsleistungen im Hinblick auf Freimachungen sind entsprechend den Verantwortungen für die Ausfuhr-, Transit- und Einfuhrfreimachung bzw. der Inanspruchnahme von Unterstützung zugeordnet.⁹⁰ Der gesonderte Verweis auf die bei der Einfuhr zu entrichtenden Steuern in dem Anwendungshinweis zu der Klausel DDP Incoterms® 2010⁹¹ ist entfallen; maßgebend ist die Regel in A9 d) zu der Klausel DDP Incoterms® 2020.

Für die Verteilung sonstiger Kosten ist der Vollzug der dem Verkäufer obliegenden Lieferhandlung an dem jeweils maßgeblichen Lieferort die entscheidende Schnittstelle. Die Kosten der Containergestellung hat unter der Klausel FCA demzufolge der Verkäufer, die Terminal Handling Charges jedoch der Käufer zu tragen. Anders ist es hingegen, wenn Container unter der Klausel FOB versandt werden. Bei Geltung der C-Klauseln obliegen dem Verkäufer zusätzlich die Kosten des Transports der Ware an den vereinbarten Bestimmungsort, die sich aus dem nach A4 von dem Verkäufer abzuschließenden Beförderungsvertrag ergeben, einschließlich der Kosten für beförderungsbezogene Sicherheitsanforderungen und bei Vereinbarung der Klauseln CIF oder CIP die Kosten der danach abzuschließenden Versicherung. Hinzu kommen unabhängig davon, welche Klausel der Incoterms die Parteien vereinbart haben, die Kosten für nach A6 zu beschaffende Liefer-/Transportdokumente sowie für von dem Verkäufer nach B5 und B7 angeforderte Unterstützung durch den Käufer. Soweit aufgrund des von dem Verkäufer abgeschlossenen Transportvertrages bei den C-Klauseln oder bei den Klauseln DAP oder DDP auch die Kosten der Entladung sowie bei den C-Klauseln während der Beförderung aufkommende Kosten den Verkäufer treffen, bleibt es bei dieser beförderungsvertragsrechtlich vereinbarten Kostenzuordnung auch für den Kaufvertrag, obwohl dieser Aufwand nach der vereinbarten Klausel kaufvertragsrechtlich eigentlich von dem Käufer zu tragen wäre.

Alle nach Vollzug der dem Verkäufer obliegenden Lieferhandlung anfallenden Kosten gehen grundsätzlich zu Lasten des Käufers, soweit sie nicht nach A9 dem Verkäufer zugewiesen sind. Bei Vereinbarung der Klauseln CIF oder CIP hat der Käufer die Kosten einer von ihm gewünschten zusätzlichen Versicherung selbst zu tragen. Hinzu kommen die Kosten für nach A4, A5, A6 und A7 von dem Käufer angeforderte Unterstützung durch den Verkäufer und bei den C-Klauseln die Kosten der Entladung und während der Beförderung aufkommende Kosten sowie bei den Klauseln DAP oder DDP die Kosten der Entladung, soweit sie nicht nach dem von dem Verkäufer abgeschlossenen Beförderungsvertrag von ihm zu tragen sind. Unter B9 ist zudem bei allen Klauseln wie bisher eine Pflicht des Käufers zur Übernahme solcher Kosten festgeschrieben, die infolge ausbleibender, im Einzelnen aufgeführter Mitwirkungshandlungen entstehen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um nach B10 von dem Käufer vorzunehmende, tatsächlich aber nicht erfolgte Benachrichtigungen. Bei EXW und den F-Klauseln hat der Käufer auch die Kosten zu tragen, die dadurch entstehen, dass die Ware nicht vertragsgemäß übernommen

83 Zur Problematik dieser Formulierung s. *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-205.

84 So bereits *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten*, Incoterms anders bekeken, 2. Aufl., Antwerpen 2013, 234.

85 Dazu *Piltz*, IHR 2013, 61 ff., 63.

86 Zur Problematik dieser Formulierung s. *Piltz/Bredow*, Incoterms, München 2016, F-207.

87 Siehe oben Text zu Fn. 16.

88 Zum Beispiel durch den Zusatz „... THC for seller's account ...“, wenn der Verkäufer bei Vereinbarung der Klausel FCA gleichwohl die Terminal Handling Charges zahlen soll.

89 Siehe die Erwähnungen in A4/B4, A5/B5, A6/B6, A7/B7 und A8.

90 Siehe oben zu A7/B7.

91 ICC-Publikation 715 ED, 73, 205.

wird, und bei Geltung einer der D-Klauseln kommen die Kosten hinzu, die durch unzureichende Mitwirkung des Käufers bei der Freimachung ausgelöst werden. Weitere Voraussetzung für die in B9 für alle Klauseln vorgesehene Pflicht des Käufers zur Übernahme dieser Kosten ist in jedem Fall, dass die zugehörige Ware eindeutig identifiziert ist. Die die Pflicht des Käufers zur Kostenübernahme auslösenden Umstände sind letztlich kaufrechtliche Vertragsverletzungen des Käufers, die einen Ersatzanspruch des Verkäufers zur Folge haben. Ein Verschulden des Käufers ist nicht Erfordernis für die Entstehung der Pflicht des Käufers zur Kostenübernahme respektive des Kostenerstattungsanspruchs des Verkäufers.⁹² Dem Grunde nach handelt es sich bei dem Kostenerstattungsanspruch um einen Schadensersatzanspruch des Verkäufers, der ebenso wie der Schadensersatz nach dem UN-Kaufrecht,⁹³ jedoch anders als nach deutschem Recht möglich,⁹⁴ verschuldensunabhängig ausgestaltet ist und für den im Zweifel ergänzend auch die Art. 74, 77 und 79 CISG herangezogen werden sollten.

Unter A10/B10 sehen die Auslegungsregeln zu den Incoterms® 2020 Benachrichtigungspflichten vor. Nach allen Klauseln ausgenommen die F-Klauseln hat der Verkäufer dem Käufer die zur Übernahme der Ware erforderlichen Informationen zukommen zu lassen. Bei Verwendung einer F-Klausel oder der Klauseln CPT oder CIP und nun nach Incoterms® 2010 auch bei den Klauseln CFR und CIF ist der Verkäufer zudem verpflichtet, die erfolgte Lieferung bzw. bei Geltung der Klauseln FAS, FOB und FCA auch die nicht rechtzeitige Übernahme der Ware durch den Frachtführer oder Übernehmer an den Käufer mitzuteilen. Der Käufer wiederum hat dem Verkäufer bei Vereinbarung der Klausel EXW oder einer der D-Klauseln nähere Angaben zum Lieferdatum innerhalb einer vereinbarten Lieferfrist sowie zu der maßgeblichen Stelle an dem vereinbarten Liefer- bzw. Bestimmungsort zu machen, wenn er aufgrund des zugrunde liegenden Kaufvertrages dazu berechtigt ist. Gleiches gilt für die C-Klauseln mit der Abweichung, dass der Käufer das Lieferdatum unabhängig von einer vereinbarten Lieferfrist bestimmt. Die F-Klauseln verlangen von dem Käufer, dass er dem Verkäufer den Frachtführer oder Übernehmer der Ware bzw. den Namen des Schiffs, das gewählte Lieferdatum innerhalb der vereinbarten Lieferfrist und die gewählte Stelle am vereinbarten Lieferort mitteilt. Zusätzlich hat der Käufer den Verkäufer bei Geltung der Klausel FCA von der Beförderungsart, die zum Einsatz kommt, und bei Maßgeblichkeit jeder der F-Klauseln stets zu den beförderungsbezogenen Sicherheitserfordernissen zu informieren. Allerdings ist offengeblieben, ob der Verkäufer nach Erhalt einer Mitteilung des Käufers zu beförderungsbezogenen Sicherheitserfordernissen zu deren Umsetzung verpflichtet ist. Nach wie vor nicht geregelt ist, ob für die nach den Incoterms® 2020 vorzunehmenden Benachrichtigungen das Absende- oder das Zugangsprinzip gilt.⁹⁵ A7 der F-Klauseln in der Fassung der Incoterms® 2010 sah noch vor, dass die dem Verkäufer obliegenden Informationen auf Kosten und Risiko des Käufers erfolgen.

3. Folgerungen für die Praxis

Die Incoterms® 2020 sind – wie schon ihre Bezeichnung indiziert – für die Zeit ab 1.1.2020 vorgesehen.⁹⁶ Da die Incoterms keine Gesetzeskraft haben und Grundlage für ihre Geltung letztlich die Absprachen der Parteien des Kaufvertrages sind,⁹⁷ ist nicht ausgeschlossen, dass die Parteien die Geltung der In-

coterms® 2020 auch bereits für vor dem 1.1.2020 abgeschlossene Verträge vorsehen, ebenso wie es möglich ist, auch nach dem 1.1.2020 weiterhin mit den Incoterms® 2010 oder einer anderen Version der Incoterms zu arbeiten. Im Zweifel werden für alle nach dem 31.12.2019 abgeschlossenen Verträge sonst jedoch die Incoterms® 2020 zum Einsatz kommen.⁹⁸ Zur Vermeidung jeglichen Missverständnisses sollte bei Verwendung einer Klausel der Incoterms® immer der Zusatz auf die maßgebliche Fassung, also etwa „Incoterms® 2020“ hinzugefügt werden.

Nach wie vor regeln die Incoterms® 2020 nur einige der Primärpflichten eines Kaufvertrages sowie unter B9 ausgewählte sekundäre Konsequenzen, enthalten jedoch beispielsweise keine Aussagen zum Vertragsabschluss, zur Einbeziehung von AGB, zur Eigentumsübertragung, zur Zahlungsabwicklung und Zahlungssicherung und auch nicht zu den Leistungsstörungen.⁹⁹ Wie auch die vorhergehenden Versionen der Incoterms ergänzen und modifizieren die Incoterms® 2020 lediglich das an sich maßgebliche Kaufrecht, können und wollen es aber nicht ersetzen. Vielmehr setzen die Incoterms den Abschluss eines Vertrages zwischen den Kaufvertragsparteien gerade voraus.¹⁰⁰ Der besondere Reiz der Incoterms besteht darin, dass es sich bei den Klauseln um international anerkannte Standards handelt, so dass mit nur 3 Buchstaben unschwer eine Fülle von namentlich bei internationalen Handelsverträgen immer wieder auftretenden Rechtsfragen gelöst werden kann. Allerdings begründen die Incoterms verbindliche Pflichten nur für die selbst an dem Kaufvertrag beteiligten Verkäufer und Käufer¹⁰¹ und schaffen keine unmittelbar geltenden Rechte oder Pflichten im Verhältnis zu anderen Personen wie etwas Frachtführern, Banken, Versicherungsunternehmen usw. Vielmehr haben der Verkäufer bzw. Käufer die zur Umsetzung der kaufvertraglich übernommenen Pflichten erforderlichen Verträge mit Frachtführern, Banken, Versicherungsunternehmen usw. gesondert abzuschließen.

Die Incoterms® 2020 treffen keine ausdrückliche Aussage zu der VGM-Problematik (verifiziertes Containergewicht im Seehandel).¹⁰² Da die VGM-Vorgaben nicht unter den Begriff der eher eng konzipierten beförderungsbezogenen Sicherheitsanforderungen¹⁰³ zu subsumieren sind, dürfte der richtige Ansatzpunkt zur Lösung der VGM-Problematik in den Aussagen

92 Ebenso Oertel in Mankowski, Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rz. 79.

93 Näher dazu s. Schwenzler in Schlechtriem/Schwenzler/Schroeter, Kommentar zum UN-Kaufrecht (CISG), 7. Aufl. 2019, Rz. 3 f. zu Art. 74.

94 Vgl. BGH v. 5.10.2005, NJW 2006, 47 ff., 50 sowie BGH v. 18.10.2017, BeckRS 2017, 133089 = ZVertrR 2018, 22 ff.

95 Näher dazu Piltz, RIW 2000, 485 ff., 487.

96 Siehe <https://www.incoterms2020.de>.

97 Näher dazu Piltz/Bredow, Incoterms, München 2016, A-300 ff.

98 Vgl. auch Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 11.

99 Näher dazu Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 6 ff.

100 Näher dazu Piltz/Bredow, Incoterms, München 2016, A-240.

101 Siehe OLG Stuttgart v. 26.11.2003, BeckRS 2003, 30334298.

102 Debattista in ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rz. 60 f. Näher zu der Problematik Piltz, IHR 2016, 191 ff.

103 Siehe Text oben zu Fn. 58 ff.

unter A2/B2 zur Lieferung, unter A4/B4 zum Transport und den zugehörigen Kostenregelungen in A9/B9 zu finden sein.

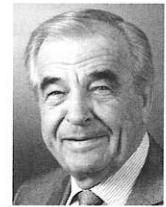
Die E-, F- und D-Klauseln erfordern, dass die Parteien den Lieferort bezeichnen. Bei den C-Klauseln ist der Übernahmeort anzugeben. Zudem empfiehlt sich, zusätzlich die Stelle zu spezifizieren, an der die Ware geliefert oder übernommen werden soll. Sämtliche Klauseln gehen zudem davon aus, dass die Parteien ein Lieferdatum oder eine Lieferfrist vereinbaren. Wenn zwar eine Lieferfrist, aber kein Lieferdatum bestimmt ist, legt bei Geltung der F-Klauseln der Käufer das Lieferdatum fest. Nach den anderen Klauseln kann der Käufer das Lieferdatum innerhalb einer vereinbarten Lieferfrist nur festlegen, wenn er dazu nach dem Kaufvertrag oder dem maßgeblichen Kaufrecht berechtigt ist.

Bei der Entscheidung für eine der Klauseln der Incoterms ist stets die konkrete Transportmodalität zu berücksichtigen. Die Klauseln FAS, FOB, CFR und CIF sind für den Fall konzipiert, dass die Ware im Rahmen des Kaufvertrages nur per Schiff transportiert wird und sind namentlich bei Versendung von Containern nicht geeignet.¹⁰⁴ Die übrigen Klauseln passen für alle Transportarten. Da aber in der EU ansässige Exporteure oder Importeure die Klauseln EXW und DDP wegen der damit verbundenen zollrechtlichen Implikationen vermeiden sollten,¹⁰⁵ stehen für Containerlieferungen aus dem oder in das EU-Ausland eigentlich nur die Klauseln FCA, CPT, CIP, DAP und DPU zur Auswahl. Die weitere Entscheidung unter diesen Klauseln ist in erster Linie danach zu treffen, welche Partei unter den gegebenen Umständen am zweckmäßigsten die nach A2/B2 zugewiesenen Funktionen und die sich daraus für den Gefahrübergang nach A3/B3 und den Transport nach A4/B4 ergebenden Konsequenzen übernimmt.

Vor abschließender Vereinbarung einer der Klauseln der Incoterms® 2020 empfiehlt sich anhand der für die Klausel aufgestellten Auslegungsregeln eine detaillierte Überprüfung auf Angemessenheit und Durchführbarkeit der in der Klausel vorgesehenen Pflichten. Besonderes Augenmerk ist dabei auch auf die unter A10/B10 ausgewiesenen Benachrichtigungspflichten zu richten, die in der Praxis häufig nicht hinreichend berücksichtigt werden. Gegebenenfalls können auch einschlägige Handelsüblichkeiten von Bedeutung sein. Die Regelungsinhalte zu den Klauseln sind in keiner Weise zwingend und können daher ganz auf die konkrete Situation und Wünsche der Parteien angepasst werden. Modifikationen sollten aber eindeutig und unmissverständlich formuliert werden¹⁰⁶ und unbedingt die Struktur-Prinzipien der jeweiligen Klausel-Gruppe respektieren.¹⁰⁷

RA Prof. Dr. Burghard Piltz

ist Mitglied der von der ICC Paris international zusammengestellten, 9-köpfigen Drafting Group und hat in den vergangenen drei Jahren die Incoterms® 2020 mitgearbeitet. Er ist Mitherausgeber dieser Zeitschrift und als Rechtsanwalt bei Ahlers & Vogel im Schwerpunkt mit Rechtsfragen des internationalen Warenhandels befasst.



104 Näher dazu *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2010, 4. Aufl. 2017, Rz. 582 und Rz. 586; *O'Connor* (eds), Incoterms 2010 Q&A, Paris 2013, 82; *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, 22.

105 Siehe oben Text zu Fn. 79 f.

106 So bleibt etwa bei dem Zusatz „CIF landed“ unklar, ob damit lediglich eine andere Zuordnung der Kosten oder auch weitergehende Konsequenzen etwa im Hinblick auf die Risikotragung oder sonstiger Art beabsichtigt sind.

107 So ist „CIF New York arrival not later than ...“ der falsche Ansatz, wenn es beiden Parteien darauf ankommt, dass der Verkäufer die Verantwortung für das rechtzeitige Eintreffen der Ware in New York übernimmt. In diesem Fall sollte einer der D-Klauseln ausgewählt werden.