

Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe

Incoterms 2010

Tipps zur Transportversicherung

KRAVAG



Incoterms 2010

Manches hat sich geändert – das Risiko bleibt

Seit 1936 gibt die Internationale Handelskammer in Paris die so genannten INCOTERMS (International Commercial Terms) heraus. Dabei handelt es sich um Lieferklauseln, die international einheitlich interpretiert und ausgelegt werden und so insbesondere im grenzüberschreitenden Handel Rechtssicherheit schaffen. Nach der 7. Revision treten zum 01.01.2011 die Incoterms 2010 in Kraft:



Die Wahl der „richtigen“ Lieferklausel soll durch eine bessere Darstellung der Klauseln erleichtert werden. Statt 13 gibt es nun nur noch 11 Incoterms. Davon sind 7 für jede Transportart, also multimodal anwendbar, während 4, nämlich FAS, FOB, CFR und CIF speziell für Schiffstransporte gelten.

> **FOB, CFR und CIF:** Die Ware muss sich jetzt an Bord des Schiffes befinden, also auf dem Schiff sein, damit Kosten und Gefahren übergehen. Die alte Regelung mit dem Gefahrenübergang bei Überschreiten der Reling wurde abgeschafft.

> **DAF, DES, DEQ und DDU:** Diese Klauseln waren wenig praxisrelevant und wurden gestrichen und durch die zwei neuen Incoterms DAT und DAP ersetzt.

> **DAT:** delivered at terminal... (named terminal at port or place of destination) geliefert Terminal ...(benanntes Terminal im Bestimmungshafen/-ort) Terminal kann jeder Ort sein. Unabhängig davon, ob überdacht oder nicht, wie z.B. ein Kai, ein Containerdepot, eine Lagerhalle oder ein Schienen-, Straßen- oder Luftfrachtterminal. Die Ware muss dem Empfänger nach erfolgter Entladung zur Verfügung gestellt werden.

> **DAP:** delivered at place (named place of destination) geliefert benannter Ort...(benannter Bestimmungsort). Die Stelle innerhalb des benannten Bestimmungsorts sollte so genau wie möglich angegeben werden (z.B. Straße und Hausnummer). Die Ware muss dem Empfänger entladebereit zur Verfügung gestellt werden.

> **CIF und CIP:** Die in den Incoterms vorgesehenen Mindestbedingungen für den Abschluss einer Transportversicherung sind unzureichend. Sie erfüllen zwar die Pflichten, decken aber in der Regel nicht den Bedarf.

Unser Tipp: Wer als Käufer Wert auf ausreichenden Versicherungsschutz legt, kommt an zusätzlichen Vereinbarungen mit dem Lieferanten nicht vorbei. Lassen Sie sich auf jeden Fall die Vorteile unserer Importschutzversicherung darstellen. In idealer Weise hilft sie die Risiken beim CIF- und CIP-Kauf zu mindern.

> Die Gefahrtragung im Hinblick auf den Transport wird fast immer von Verkäufer und Käufer geteilt, d. h., dass der Zeitpunkt des Gefahrenüberganges irgendwo mitten auf der Reise liegt. Das führt meist dazu, dass sowohl der Verkäufer als auch der Käufer eine Transportversicherung abschließt, jeder nur für „seinen“ Reiseabschnitt. Bei „verdeckten“ Schäden lässt sich aber der genaue Ort des Schadeneintritts kaum feststellen, klassische Beispiele sind Bruch oder Nässeschäden an containerisierter Ware. Was dann?

Unser Tipp: Unsere Transportversicherungen gelten grundsätzlich „von Haus zu Haus“, vom Absender bis zum Empfänger. Sie werden dies bei „verdeckten“ Schäden schätzen.

Auch wenn Sie nach der Lieferklausel eigentlich keine Transportversicherung benötigen, kann es in vielen Fällen sinnvoll sein, über zusätzlichen Transportversicherungsschutz nachzudenken. Unsere Spezialisten beraten Sie gern hinsichtlich unserer vielfältigen Versicherungskonzepte.

Was Incoterms regeln, und was nicht:

| Sie regeln insbesondere | Sie regeln insbesondere nicht |
|---|--|
| Gefahrtragung, d.h. wer trägt einen möglichen Transportschaden | Abschluss der Transportversicherung (Ausnahme CIF und CIP) |
| Verpflichtung zum Abschluss einer Transportversicherung (nur bei CIF und CIP) | Eigentumsübergang der Ware |
| Kostentragung | Zahlungsmodalitäten |
| Lieferung und Übernahme der Ware | Gerichtsstand |
| Erforderliche Unterlagen | Welches Recht anzuwenden ist |

Den Überblick
bewahren

Gefahren- und Kostenübergang
für Verkäufer und Käufer

| | Verkäufer | Export/ Zoll | Vereinbarter Zielort | Verladung | Verschiffungshafen | Bestimmungshafen | Entladung | Genannter Be- stimmungsort | Import | Käufer |
|--|--|-----------------|----------------------------|---------------|--------------------|------------------|---------------|---|--------|--------|
| Risiko des Verkäufers | [Icon: Factory] | | | | | | | | | |
| Kosten des Verkäufers | [Icon: Toll barrier] | | | | | | | | | |
| Risiko des Käufers | [Icon: Warehouse] | | | | | | | | | |
| Kosten des Käufers | [Icon: Toll barrier] | | | | | | | | | |
| | | | (Grenze, Terminal, Kai) | [Icon: Crane] | [Icon: Ship] | [Icon: Plane] | [Icon: Crane] | Bestimmungsland (kann das Gebäude des Käufers sein) | | |
| | | | | | An Bord | An Bord | | | | |
| EXW | [Red bar: Risk and Cost from Export to Buyer] | | | | | | | | | |
| FCA | [Red bar: Risk and Cost from Loading to Buyer] | | | | | | | | | |
| Genannter Verladungs- ort (2 Möglichkeiten) | Übergabe auf Betriebsgelände Verkäufer | | | | | | | | | |
| | Übergabe außerhalb Betriebsgelände Verkäufer | | | | | | | | | |
| FAS | [Red bar: Risk and Cost from Shipping Port to Buyer] | | | | | | | | | |
| Verschiffungshafen | | | | | | | | | | |
| FOB | [Red bar: Risk and Cost from Shipping Port to Buyer] | | | | | | | | | |
| Verschiffungshafen | | | | | | | | | | |
| CFR | [Red bar: Risk and Cost from Shipping Port to Buyer] | | | | | | | | | |
| Bestimmungshafen | | | | | | | | | | |
| CIF | [Red bar: Risk and Cost from Shipping Port to Buyer] | | | | | | | | | |
| Bestimmungshafen | Seevericherungspflicht | | | | | | | | | |
| CPT | [Red bar: Risk and Cost from Loading to Buyer] | | | | | | | | | |
| Genannter Ort | | | | | | | | | | |
| CIP | [Red bar: Risk and Cost from Loading to Buyer] | | | | | | | | | |
| Genannter Ort | Versicherungspflicht | | | | | | | | | |
| DAP | [Red bar: Risk and Cost from Unloading to Buyer] | | | | | | | | | |
| Bestimmungsort | | | | | | | | | | |
| DAT | [Red bar: Risk and Cost from Unloading to Buyer] | | | | | | | | | |
| Terminal | | | | | | | | | | |
| DDP | [Red bar: Risk and Cost from Unloading to Buyer] | | | | | | | | | |
| Bestimmungsort | | | | | | | | | | |

Hinweis: In dieser Übersicht lassen sich nicht alle Möglichkeiten abbilden. Entnehmen Sie bitte die genauen Bestimmungen den einzelnen Incoterms.

So viel ist sicher

Kosten- und Gefahrenübergang für die Ware
im Regelfall*

| Klauseln | Übergang der Gefahren vom Verkäufer auf den Käufer | Übergang der Kostenlast vom Verkäufer auf den Käufer |
|---|---|--|
| EXW: ex works (ab Werk) | Mit Bereitstellung der Ware (Konkretisierung) im Werk des Verkäufers. | Mit Bereitstellung der Ware (Konkretisierung) im Werk des Verkäufers. |
| FCA: free carrier (frei Frachtführer) | Wenn die Ware vom Verkäufer dem vom Käufer genannten Frachtführer geliefert ist. Nur am Ort des Verkäufers trägt der Verkäufer auch die Gefahr der Verladung, sonst geschieht die Verladung – und ggf. Umladung – auf Gefahr des Käufers. | Wenn die Ware vom Verkäufer dem vom Käufer genannten Frachtführer geliefert ist. |
| FAS: free alongside ship (frei Längsseite See-/Binnenschiff) | Wenn die Ware übernahmefähig längsseits des Seeschiffes/Binnenschiffes (z. B. auf dem Kai oder dem Leichter) im vereinbarten Verschiffungshafen liegt. | Wenn die Ware übernahmefähig längsseits des Seeschiffes/Binnenschiffes (z. B. auf dem Kai oder dem Leichter) im vereinbarten Verschiffungshafen liegt. Ausfuhrkosten gehen zu Lasten des Verkäufers. |
| FOB: free on board (frei an Bord) | Wenn die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen ist. | Wenn die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen ist. |
| CFR: cost and freight (Kosten und Fracht) | Wenn die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen ist. | Nach Ankunft des Seeschiffes im Bestimmungshafen (fob-Verschiffung einschl. Seefracht). |
| CIF: cost, insurance and freight (Kosten, Versicherung und Fracht) | Wenn die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen ist. | Nach Ankunft des Seeschiffes im Bestimmungshafen (fob-Verschiffung einschl. Seefracht und Seeverversicherung). |
| CPT: carriage paid to ... (frachtfrei) | Mit Übergabe der Ware an den ersten Frachtführer am vereinbarten Abgangsort. | Nach Ankunft der Ware am Bestimmungsort (Kosten für Verladung und Fracht eingeschlossen – ohne Versicherungskosten). |
| CIP: carriage and insurance paid to (frachtfrei versichert) | Mit Übergabe der Ware an den ersten Frachtführer am vereinbarten Abgangsort. | Nach Ankunft der Ware am Bestimmungsort (Kosten für Verladung, Fracht und Versicherung eingeschlossen). |
| DAP: delivered at place (geliefert benannter Ort) | Wenn die Ware am vereinbarten Bestimmungsort entladebereit zur Verfügung des Käufers steht. | Wenn die Ware am vereinbarten Bestimmungsort entladebereit zur Verfügung des Käufers steht. |
| DAT: delivered at terminal (geliefert Terminal) | Wenn die Ware am vereinbarten Bestimmungsort entladen zur Verfügung des Käufers steht. | Wenn die Ware am vereinbarten Bestimmungsort entladen zur Verfügung des Käufers steht. |
| DDP: delivered duty paid (geliefert verzollt) | Wenn die Ware am vereinbarten Bestimmungsort im Einfuhrland verzollt zur Verfügung des Käufers steht. | Wenn die Ware am vereinbarten Bestimmungsort im Einfuhrland verzollt zur Verfügung des Käufers steht. |

* Regelfall bedeutet: bei termingerechter Lieferung durch den Verkäufer und bei ordnungsgemäßer Abnahme durch den Käufer.

Versicherungsempfehlung

Wer hat bei der Lieferklausel die Transportversicherung zu übernehmen?

| Vereinbarte Lieferklausel | Versicherung zu nehmen vom |
|---|--|
| 1. EXW , ab Werk (genannter Ort) | Käufer, für die gesamte Reise.* |
| 2. CIF Kosten, Versicherung und Fracht (genannter Bestimmungshafen) CIP , frachtfrei versichert (genannter Bestimmungsort) DDP , geliefert verzollt (genannter Bestimmungsort) | Verkäufer, für die gesamte Reise bis zum genannten Ort.** |
| 3. FCA , frei Frachtführer (genannter Bestimmungsort) CPT , frachtfrei (genannter Bestimmungsort) | A) Verkäufer, bis Übergabe an Frachtführer. B) Käufer, ab Übergabe an Frachtführer. Ratsam und sinnvoll wäre es, wenn der Käufer den gesamten Transport, also von Haus zu Haus, versichern würde. |
| 4. FAS , frei Längsseite See-/ Binnenschiff (genannter Verschiffungshafen) FOB , frei an Bord (genannter Verschiffungshafen) CFR , Kosten und Fracht (genannter Bestimmungshafen) | A) Verkäufer, bis zum Gefahrenübergang im Verschiffungshafen.* B) Käufer, für die Seereise bis zum Bestimmungsort. Bei Gütern, die in Kisten, Kartons, Containern verpackt sind, sollte der Importeur auch den Gefahrenabschnitt des Verkäufers versichern. |
| 5. DAT , geliefert Terminal (benanntes Terminal im Bestimmungshafen/-ort) DAP , geliefert benannter Ort (benannter Bestimmungsort) | A) Verkäufer, bis zum Gefahrenübergang am genannten Bestimmungsort/Terminal.* B) Käufer, für die Anschlussreise bis zum endgültigen Bestimmungsort. Ratsam und sinnvoll wäre es, wenn der Käufer den gesamten Transport versichern würde. |

* Die Notwendigkeit des Abschlusses einer Export-Schutzversicherung ist vom Verkäufer zu prüfen.

** Die Notwendigkeit des Abschlusses einer Import-Schutzversicherung ist vom Käufer zu prüfen.



Informationen erhalten Sie in den Straßenverkehrsgenossenschaften, den Volksbanken, Raiffeisenbanken, R+V-Agenturen sowie bei der Direktion der R+V Versicherungsgruppe, Raiffeisenplatz 1, 65189 Wiesbaden.

