CASTON
www.caston.info
Die Datenbank im Internet.
Compact

Die neue Incoterms 2000

- No. 133 -

Jens-Uwe Heuer, Rechtsanwalt in Hannover

Zum 1. Januar 2000 hat die Internationale Handelskammer in Paris (ICC) eine Neufassung der "International rules for the interpretation of trade terms" (Incoterms) vorgelegt. Diese löst die Incoterms 1990 ab.

Die aktuelle Fassung ist innerhalb von zwei Jahren unter Einbeziehung von Wirtschaftsvertretern erarbeitet worden und hat im Vorfeld erhebliche Diskussionen über eine grundlegende Revision der Incoterms ausgelöst. Im Ergebnis hat sich die ICC gegen eine grundlegende Revision und für den Weg der Kontinuität entschieden.

Diese Überarbeitung ist zugleich Anlaß, einen kurzen Überblick zu den Incoterms in der rechtlichen Praxis zu geben.

Modifikationen durch die Incoterms 2000

Der Schwerpunkt der Modifikationen durch die Incoterms 2000 liegt nicht in den Änderungen der Klauseltexte, sondern in der teilweisen Neugestaltung des Erläuterungsabschnitts. Dieser Erläuterungsabschnitt bildet gewissermaßen einen offiziellen Kommentar zu den Klauseln und enthält einige grundlegende Begriffsdefinitionen.

Beibehalten wurde in den Incoterms 2000 das Matrixsystem der Incoterms 1990, bei welchem dem dreiteiligen Buchstabencode, z.B. CIF, ein konkreter Inhalt durch zehn Grundpflichten für Verkäufer und Käufer zugeordnet wird; soll eine Grundpflicht nicht bestehen, so ist dies durch den Begriff "no obligation" zum Ausdruck gebracht.

Beispielsweise ist unter A2/B2 zu jedem Buchstabencode festgehalten, wer die Formalitäten zu Ein- und Ausfuhr der Ware vorzunehmen hat.

Änderungen in den Klauseln

In der Klausel FAS (frei Längsseite Schiff) ist die Verpflichtung zur Exportfreimachung, z.B. Abgabe der notwendigen Zollerklärung, vom Käufer auf den Verkäufer verlagert worden. Hintergrund dieser Änderung ist, daß für den ortsfremden Käufer die Durchführung von Formalitäten im Ausfuhrland häufig mit einem erheblich größeren Aufwand verbunden ist, als für den dort ansässigen Verkäufer.

Mit der gleichen Intention ist nunmehr der Käufer statt der Verkäufer bei DEQ (geliefert ab Kai) verpflichtet, die Einfuhrmodalitäten abzuwickeln.

Bei der Lieferung nach FCA (frei Frachtführer) geht die Verantwortung für die Ware am Ort der Übergabe (Ort der Lieferung) auf den Käufer über. Die Definition des Ortes der Lieferung ergibt sich bei FCA nicht ohne weiteres, wie z.B. bei FOB (die Lieferung ist mit dem Transport über die Schiffsreling abgeschlossen) aus der Klausel selbst. Bisher waren für die unterschiedlichen Transportwege unterschiedliche Lieferorte vorgesehen.

Nunmehr ist folgende, generelle Regelung getroffen: Findet die Lieferung unmittelbar beim Verkäufer statt, endet seine Verantwortung erst mit der Verladung. Bestimmt der Käufer einen Lieferort, ist die Lieferung mit der Herstellung der Verladebereitschaft abgeschlossen. Erfolgt keine Bestimmung des Lieferortes, kann der Verkäufer den Lieferort selbst wählen.

Ferner wird die Lieferverpflichtung des Käufers über FCA hinaus in den Klauseln EXW, DAF, DDU und DDP klargestellt.

Laut A 4 des Klauseltextes zu EXW (frei ab Werk) umfaßt die Lieferverpflichtung des Verkäufers

nicht die Verladung auf das vom Käufer bereitgestellt Beförderungsmittel. Ebenso beinhalten die Ziffern A 4 bei DAF geliefert bis Grenze), DDU (geliefert unverzollt) sowie DDP (geliefert verzollt) nun den Zusatz, daß nur die Zurverfügungsstellung der unentladenen Ware und nicht mehr die Verladung der Ware auf ein weiteres Transportmittel des Käufers Gegenstand der Lieferverpflichtung des Verkäufers ist.

Neugestalteter Erläuterungsteil

In dem teilweise neugestalteten Erläuterungsteil sind folgende Punkte erwähnenswert:

Definitionen

Der Begriff "Shipper" bezeichnet im Rahmen der Incoterms einerseits denjenigen, der die Versendung des Gutes vornimmt und andererseits denjenigen, der mit dem Transporteur den Verfrachtungsvertrag abschließt.

Mit dem Ausdruck "Delivery" ist die Transportverpflichtung zum Kunden bezeichnet. Die ICC weist ergänzend darauf hin, daß im Zusammenhang mit dem Transport die Abnahmeverpflichtung des Käufers besteht. Die Abnahmepflicht ergibt sich, soweit die Ware auf die vereinbarte Weise geliefert wurde. Der Käufer ist damit verpflichtet, mangelhafte Ware zunächst anzunehmen.

Unterläßt er die Annahme, kann der Verkäufer ihn auf Schadensersatz z.B. auf zusätzlich anfallende Frachtkosten durch Verlängerung der Containermiete oder eine Zwischenlagerung in Anspruch nehmen.

Ferner stellen die Erläuterungen klar, daß mit dem Ausdruck "delivery" die Übergabe der Ware, d.h. die tatsächliche Verschaffung der Gewalt über die Ware gemeint ist. Konkret führt dies dazu, daß der Verkäufer bei der Klausen EXW (frei ab Werk) für die Verladebereitschaft der Ware zu sorgen hat und im Bereich der D-Klauseln seine Lieferverpflichtung z.B. bei DAF bis zur Grenze des Bestimmungslandes erst mit Herstellung der Entladebereitschaft z.B. durch Entfernen von Ladesicherungen erfüllt wird.

Erläuterungen zu den C-Klauseln

Die ICC gibt zu den einzelnen Klauseln aus dem Bereich C (Gefahrübergang beim Käufer am Lieferort z.B. nach Passieren der Schiffsreling) folgende Hinweise:

- bei CFR / CIF wird häufig der Zusatz "shipment (dispatch) not later than ... " verwendet; in diesem Zusammenhang empfiehlt sich die Klarstellung, ob mit diesem Zusatz das Versende- oder das Ankunftsdatum gemeint ist;

- üblich ist der Zusatz bei CFR / CIF "afloat"; die Definition des Begriffes "verschifft" hängt dabei nach Auffassung der ICC vom Recht des Kaufvertrages ab; gemäß Art. 68 UN-Kaufrecht geht beispielsweise die Gefahr bei schwimmender Ware mit dem Zeitpunkt des Vertragsabschlusses auf den Käufer über;

- die Transportdokumente dürfen keine Zusätze insbesondere zur Beschaffenheit der Ware erhalten ("clean documents");

- CIF/CIP decken nur den minimalen Versicherungsschutz nach den Institute Cargo Clauses "C" ab; dieser Versicherungsschutz reicht nach Auffassung der ICC in der Regel nicht aus; eine Zusatzversicherung wird empfohlen

Konkretisierung der Lieferverpflichtung des Verkäufers

Die Lieferverpflichtung des Verkäufers im Bereich der Klauselgruppen C-D wird dort nicht konkret definiert. Auf welche Weise dies geschieht und insbesondere welche Transportwege in diesem Zusammenhang akzeptabel sind, wird nicht geregelt. Beispielsweise definiert CIF nicht, auf welche Weise und vor allem zu welchen Kosten die Verschiffung in den Bestimmungshafen erfolgen soll.

Um die konkreten Anforderungen zu ermitteln, empfiehlt der Erläuterungstext zunächst, auf die innerhalb einer laufenden Geschäftsbeziehungen üblichen "course of dealing" zurückzugreifen. Soweit diese nicht bestehen, sollen einschlägige Handelsbräuche ("customs of trade") Anwendung finden. Dies gelte insbesondere für die Usancen in den jeweiligen Seehäfen.

Gefahrenübergang

Die Klauseln regeln unter Abschnitt A 5 jeweils ausdrücklich den Gefahrenübergang unabhängig von der Übernahme der Fracht- und Versicherungskosten. Beispielsweise übernimmt unter CIF der Verkäufer die Fracht- und Versicherungskosten; die Gefahr geht jedoch auf den Käufer bereits im Verschiffungshafen über, wenn die Ware die Schiffsreling überquert.

Neben den ausdrücklichen Regelungen zum Gefahrenübergang ist ein Gefahrenübergang möglich, sobald der Verkäufer die Ware für den Käufer aussondert. Dies betrifft - abgesehen von EXW (dort der Regelfall) - die Fälle, in denen der Käufer von der mit dem Verkäufer vereinbarten Transportart abweicht oder es versäumt, die notwendigen Anweisungen z.B. unter FOB (dort Abschnitt B3) zum Transport zu geben

Der im Zusammenhang mit dem Gefahrenübergang benutzte Begriff der Aussonderung umfaßt alle Maßnahmen zur Transportvorbereitung, soweit sie bereits die Ware einem Käufer individuell zuordnen. Bei den Fällen des Massentransports soll - wie in Art. 69 Abs. 3 CISG - eine Aussonderung erst vorliegen, wenn die Ware "dem Vertrag zugeordnet worden ist". Wie dies geschehen kann, bleibt offen.

Modifizierte Verwendung von Incoterms

In der Praxis der Incoterms ist festgestellt worden, daß die Vertragsparteien zu Modifikationen der Incoterms neigen oder aber Klauseln außerhalb ihres Anwendungsbereiches benutzen (siehe Erläuterungen Ziffer 18, wo die ICC ausdrücklich darauf hinweist, daß FCA und FOB nur für den Seeverkehr Verwendung finden). Üblich sind beispielsweise "FOB stowed" oder "EXW loaded". Die ICC merkt dazu zu Recht an, daß diese Zusätze für eine nicht unerhebliche Rechtsunsicherheit sorgen.

Die ICC billigt jedoch folgende Zusätze als Klarstellung:

- EXW: zusätzliche Verpflichtung des Verkäufers, die Ware auf die vom Käufer bereitgestellten Transportfahrzeuge zu bringen

- CIF/CIP: Hinweis darauf, daß der Käufer eine zusätzliche Versicherung benötigt

- DEQ: zusätzliche Verpflichtung des Verkäufers, Kosten nach der Verladung z.B. Lagerkosten zu übernehmen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, daß häufig eine Abstimmung mit den Vertragsbedingungen der Frachtunternehmen notwendig ist.

Abwicklung von Zollformalitäten

In den Abschnitten A 2 bzw. B 2 ist jeweils geregelt, wer für die Durchführung der Export- bzw. Importabwicklung verantwortlich ist. Die ICC stellt dazu klar, daß mit dem Ausdruck "customs formalities" bzw. "customs clearance" nicht nur die Abwicklung der reinen Zollformalitäten wie z.B. der Verzollung (soweit überhaupt notwendig) gemeint ist.

Eingeschlossen ist vielmehr die Durchführung aller "administrative matters". Dies würde beispielsweise die Durchführung von staatlichen Inspektionen einschließen. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang z.B. die Verpflichtung zur Durchführung der CE-Kennzeichnung bei der Einfuhr in den europäischen Markt.

Verpackung der Ware

Nach Art. 35 Abs. 1 d) CISG ist die Verpackung der Ware ein Kriterium für deren Vertragsgemäßheit; gemäß Abschnitt A 9 gehört die Verpackung unter den Incoterms zu den Vertragspflichten des Verkäufers.

Der Maßstab der Verpackung bestimmt sich nach Auffassung der ICC zum einen anhand der Art des Transports und zum anderen anhand der vom Käufer an den Verkäufer vor Vertragsschluß übermittelten Informationen. Entschließt sich der Käufer beispielsweise einen anderen als den zuvor vereinbarten Bestimmungshafen zu bestimmten, was die Seereise erheblich verlängert, stellt sich die Frage, ob dies der Verkäufer berücksichtigen muß. Die Kommentierung der ICC gibt hierzu keinen Aufschluß.

Elektronische "bill of lading"

Die "bill of lading" dient u.a. zur Übertragung von Rechten an der Waren während des Transports auf See. Es besteht technisch die Möglichkeit einer elektronischen Form der "bill of lading". Die ICC stellt klar, daß auch diese elektronische Form anerkannt wird.

Die Bedingungen, unter denen eine elektronische Form zur Übertragung von Rechten sind festgelegt in den CMI Rules for Electronic Bills of Lading und in Art. 16, 17 des UNCITRAL Model Law on Eletronic Commerce.

Diese rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich allerdings noch nicht durchgesetzt; eine breite Anerkennung durch die nationalen Rechtsordnungen besteht nicht. Es obliegt daher den Parteien beim Einsatz der elektronischen "bill of lading" sich selbst rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Instruktion des Verfrachters

Im Rahmen der C-Klauseln schließt der Verkäufer die für den Transport notwendigen Verträge. Das Transportrisiko geht nach der Verladung jedoch auf den Käufer über, so daß bei ihm ein Interesse daran besteht, auch über den Ablauf des Transports zu bestimmen.

Die ICC weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die C-Klauseln keine Aussage über das Bestimmungsrecht in Bezug auf den Transportvorgang enthalten. Soweit nicht Seeverkehrsklauseln Anwendung finden, die einen entsprechenden Ausschluß des Bestimmungsrechtes enthalten, sollte der Kaufvertrag Regelungen treffen.

Incoterms in der rechtlichen Praxis

Die rechtliche Einordnung der Incoterms ist nach deutschem Recht noch nicht abschließend geklärt. In der neueren Literaturzum deutschen Recht werden die Incoterms als AGB behandelt.

In diesem Zusammenhang stellt sich weiter die Frage, welche Bedeutung der Incoterms im Rahmen des UN-Kaufrechts zukommt. Dabei bieten sich zwei Möglichkeiten: die Behandlung als individuelle Absprache gemäß Art. 6 CISG oder die Qualifizierung als Handelsbrauch. Läßt sich weder eine individuelle Absprache noch ein Handelsbrauch bejahen, bleibt nur die Möglichkeit der Einbeziehung als AGB. Hierbei stellt sich das Problem, daß die Einbeziehung als AGB sich nach dem jeweiligen nationalen Recht beurteilt. Die Behandlung als individuelle Absprache gemäß Art. 6 CISG wird bejaht, soweit eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Incoterms vorliegt. Es gelten dann die Abkürzungen und die Klauseln; die Erläuterungen der Klauseln sind jedoch als Handelsbrauch einzubeziehen (Art. 9).

Problematisch ist dagegen die Einordnung als individuelle Absprache bzw. Handelsbrauch, soweit nur die Buchstaben-Codes Verwendung finden. Hier bleibt nur die Einbeziehung als AGB mit der Anwendung nationaler Rechtsnormen.

15. Januar 2000

www.caston.info

Mehrere tausend Beiträge zu Recht & Wirtschaft International finden Sie kostenfrei im Internet bei caston.info. Dort können Sie nach Schlagwort und Sachgebieten recherchieren.

Unsere Titelliste erhalten Sie auch per Fax.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
HERFURTH & PARTNER, Rechtsanwälte GbR
Hannover · Göttingen · Brüssel; www.herfurth.de
REDAKTION (Hannover)
verantw.: Ulrich Herfurth, Rechtsanwalt (D), Klaus J. Soyka, Dipl. rer. pol.; Heike Thürnagel, Rechtsanwältin; Kenneth S. Kilimnik, Attorney at Law (USA); Claudia Beckert, Rechtsanwältin; Jens-Uwe Heuer, Rechtsanwalt; Véronique Demarne, Juriste (F); Cécile Teissier, Juristin (D), D.E.U.G. Droit (F); Dr. jur. Konstadinos Massuras, Rechtsanwalt u. Dikigoros (GR); Susana Crizol Díaz, Abogada (S); Tomas Gabriel, Rechtsanwalt; Michail B. Chidekel, LL.M., Advokat (RUS); JUDr. Yvona Rampákova, Kommerzanwältin (ČR); Girana Anuman-Rajadhon, Rechtsanwältin; Lijun Cao, Bac. lur (CHIN), Mag. Jur. (D)
KORRESPONDENTEN (Ausland)
in Amsterdam, Athen, Barcelona, Brüssel, Budapest, Bukarest, Helsinki, Istanbul, Kopenhagen, Lissabon, London, Luxemburg, Madrid, Mailand, Moskau, Oslo, Paris, Prag, Sofia, Stockholm, Warschau, Wien, Zagreb, Zug, New York, Washington, Toronto; Sao Paulo, Santiago, Dubai, Bombay, Bangkok, Peking, Hongkong, Singapur, Sydney, Tokio, Kairo, Johannesburg.
VERLAG
CASTON Wirtschaftsdienst GmbH,
Luisenstr. 5, D - 30159 Hannover,
Telefon 0511 - 30756-50, Telefax 0511 - 30756-60
eMail info@caston.info; Internet www.caston.info

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen; die Haftung ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Herausgeber.