

INCOTERMS 2020

Incoterms 2020 in der Praxis

Umfassende Darstellung für die interne Anwendung - mit den wichtigsten Praxisempfehlungen

Praxis statt Theorie

Keine Rechtsberatung

Die Empfehlung in einem Satz

Incoterms nicht als drei Buchstaben behandeln, sondern als vertragliche Risikosteuerung.

- 1 EXW meiden**
Bei grenzüberschreitenden Sendungen führt EXW oft zu Zoll-, Sicherheits-, Haftungs- und Dokumentationsproblemen. FCA am Verkäuferstandort ist meist sauberer.
- 2 FCA statt FOB für Container**
FOB, CFR und CIF sind See-/Binnenschifffahrtsregeln. Container werden in der Praxis meist vor der Verladung an den Carrier übergeben; FCA/CPT/CIP passen besser.
- 3 Exakten Ort nennen**
Nicht nur DAP, FOB oder CPT schreiben. Formulierung immer mit Präzision: Regel + benannter Ort/Port + Incoterms 2020.
- 4 C-Regeln richtig verstehen**
Bei CPT/CIP/CFR/CIF bezahlt der Verkäufer Fracht bis zum Ziel, aber das Risiko geht viel früher über.
- 5 DDP nur mit Importfähigkeit**
DDP verlangt, dass der Verkäufer im Zielland Import, Abgaben und Compliance beherrscht. Ohne Importer-of-record-Fähigkeit besser DAP/DPU prüfen.
- 6 L/C und Incoterm synchronisieren**
Akkreditive dürfen keine Dokumente verlangen, die der Verkäufer unter dem gewählten Incoterm praktisch nicht beschaffen kann.

Auswertung, kein Ersatz fuer ICC-Regeln

Quellen, Grenzen und Sprache sauber ausweisen.

Genutzte Quellen

ICC / ICC Academy: offizielle Incoterms-2020-Hinweise und Praxis-Artikel.

Trade Finance Global: Praxis-Kommentare, Incoterms Resource Centre und Podcast-Serie.

Ergänzende Logistikquellen nur zur Plausibilisierung und Praxisstruktur.

Rechtlicher Rahmen

Keine wörtliche Übernahme längerer ICC-Passagen.

Incoterms(R) ist eine ICC-Marke; bei öffentlicher Nutzung Quellenhinweis aufnehmen.

Die offizielle ICC-Publikation bleibt massgeblich.

Die Präsentation ist Orientierungsmaterial und ersetzt keine Rechtsberatung.

"Diese Darstellung fasst öffentlich verfügbare Schulungsinhalte und Praxisempfehlungen zusammen. Sie ersetzt nicht die offizielle ICC-Publikation Incoterms 2020 und keine individuelle Rechts-, Zoll- oder Transportberatung."

TEIL 1

Grundlagen

Was Incoterms 2020 leisten - und was nicht.

Incoterms sind keine Gesetze, sondern Vertragsbausteine

Sie werden nur wirksam, wenn sie im Kaufvertrag sauber referenziert werden.

Sie klären vor allem

wer liefert und wo Lieferung vertraglich erfolgt
wann das Risiko von Verlust oder Beschädigung übergeht
wer welche Transport-, Zoll-, Sicherheits- und
Dokumentationspflichten trägt
wer welche Kosten nach der Incoterms-Logik trägt

Sie klären nicht

Eigentumsübergang / title
Zahlungsbedingungen, Preisfälligkeit und Akkreditivdetails
Rechtswahl, Gerichtsstand, Haftungsregeln bei Vertragsbruch
Produktqualität, Spezifikation, Gewährleistung, Compliance
ausserhalb der Regel

Kernpunkt: Wer Incoterms nur als Preisformel benutzt, riskiert Lücken in Vertrag, Transport, Zoll und Zahlungsabwicklung.

Die saubere Incoterms-Formel

Regel + genauer Ort/Port + Version - sonst entstehen Streit und Auslegungslücken.

CPT Hamburg CY, Incoterms 2020

CPT

die gewählte Regel

Hamburg CY

exakter benannter Ort

Incoterms 2020

gültige Version

Nicht ausreichend

"DAP" ohne Ort und ohne Version
"FOB China" oder "CIF Europe"
nur eine Preiszeile ohne vertraglichen Kontext

Besser

Adresse, Terminal, CY, Port oder Rampe exakt benennen
Sonderpunkte wie Entladung, Demurrage, L/C-Dokumente
separat regeln
im Angebot, Auftrag und Vertrag identisch verwenden

Die Einteilung ist nach Transportart - nicht nach Wichtigkeit

Sieben Regeln fuer alle Transportarten, vier nur fuer See- und Binnenschifffahrt.

Alle Transportarten / multimodal

EXW – meiden Nur Ware bereitstellen Für grenzüberschreitende Praxis oft problematisch.	FCA - workhorse
CPT - Fracht bezahlt / Risiko früh	CIP - wie CPT + Versicherung
DAP - am Ziel, nicht entladen	DPU - am Ziel, entladen
DDP - hohes Import-Risiko	

See- und Binnenschifffahrt

FAS - neben Schiff	FOB - an Bord
CFR - Kosten bis Zielhafen	CIF - CFR + Versicherung

Praxisfilter: Containerisierte Waren sind in aller Regel nicht mit FOB/CFR/CIF abzubilden, sondern mit FCA/CPT/CIP.

Drei Linien, die nicht immer am selben Ort liegen

Lieferung, Risiko und Kosten müssen getrennt gelesen werden.

Lieferung

vertraglicher Übergabepunkt

Risiko

Verlust/Beschädigung ab hier beim Käufer

Kosten

wer zahlt Transport/Handling/Versicherung

Bei E/F/D-Regeln liegen Lieferung und Risiko grundsätzlich zusammen. Bei C-Regeln bezahlt der Verkäufer weiter bis zum Ziel - das Risiko ist aber schon vorher übergegangen.

TEIL 2

Praxisempfehlungen

Die wichtigsten Handlungsregeln fuer Vertrag, Logistik und Zahlung.

Was im Unternehmen als Grundsatz gelten sollte

Diese Regeln verhindern die haeufigsten Missverständnisse.

1 Nie nur die drei Buchstaben verwenden.
Immer Regel + genauer Ort + Incoterms 2020.

2 EXW für Exportgeschäfte sperren.
FCA Seller premises ist die praktikablere Alternative.

3 Sea-only-Regeln streng begrenzen.
FAS/FOB/CFR/CIF nur für See/Binnenwasser und nicht für Container.

4 C-Regeln besonders beachten
Kosten bis Ziel bedeutet nicht Risiko bis Ziel.

5 D-Regeln nur nach Logistikcheck.
Entladung, Import, Zufahrt, Zeitfenster und Kosten klären.

6 DDP nur mit Importfähigkeit.
Importer-of-record, Steuern, Lizenzen und Compliance vorher prüfen.

7 Versicherung separat entscheiden.
Nur CIP/CIF verpflichten den Verkäufer zur Versicherung.

8 L/C vor Versand mit Incoterm abgleichen.
Keine unbeschaffbaren B/L- oder On-board-Anforderungen.

Wo besonders vor Praxisfallen gewarnt wird

Die Incoterms-Regel allein löst nicht jedes operative Detail.

9

Benannter Ort ist operativ.

Terminal, CY, CFS, Rampe oder Adresse nicht austauschbar verwenden.

10

Unloading explizit regeln.

DAP = nicht entladen, DPU = entladen, DDP = nicht automatisch entladen.

11

Demurrage/Detention vorsehen.

Wer zahlt Warte-, Lager- und Hafenfolgekosten bei Verzögerung?

12

Export-/Importklarheit prüfen.

Nationale Zollgesetze können Incoterms-Logik überlagern.

13

VGM/SOLAS nicht im Incoterm suchen.

Wer Container packt, muss VGM-Verantwortung separat prüfen.

14

Security data austauschen.

Sicherheitsinformationen können beidseitige Mitwirkung verlangen.

15

Dokumente benennen.

Proof of delivery, transport documents, insurance certificate, export evidence.

16

Abweichungen genehmigen lassen.

Incoterms Policy mit Freigaben für EXW, DDP, FOB-Container.

TEIL 3

Regel für Regel

Handlungsempfehlungen für jede Incoterms-2020-Regel.

EXW: Klare Praxisempfehlung: nicht verwenden

EXW wirkt billig und einfach, verlagert aber operative Probleme auf den Käufer und Risiken zurück zum Verkäufer.

Warum problematisch?

Käufer müsste oft Exportformalitäten im Land des Verkäufers erledigen.

Fremde Fahrer, Maschinen und Personen betreten das Werksgelände des Verkäufers.

Sicherheits-, Arbeitsschutz-, Versicherungs- und Haftungsfragen bleiben offen.

Verkäufer braucht dennoch oft Export- und Steuer-/Ausfuhrnachweise.

Bessere Alternative

FCA Seller premises / FCA Werk vereinbaren.

Verkäufer lädt auf das vom Käufer gestellte Transportmittel.

Verkäufer erledigt Exportfreigabe, Käufer organisiert Haupttransport.

Schnittstelle, Dokumente und Exportnachweis eindeutig regeln.

Interne Policy: EXW nur für echte Inlandsgeschäfte oder absolute Ausnahmefälle nach Freigabe; im Export standardmässig FCA.

FCA ist die praktische Arbeitsregel für käuferorganisierte Transporte

Sie ersetzt in vielen Fällen EXW und FOB-Container, wenn sauber formuliert.

FCA Seller premises

Lieferung, wenn Ware auf das vom Käufer gestellte Transportmittel geladen ist.

Verkäufer erledigt Exportfreigabe.

Käufer organisiert und bezahlt Haupttransport.

Gut geeignet fuer Abholung beim Werk/Lager.

FCA anderer Ort

Lieferung, wenn Ware dem Carrier/der benannten Person am Ort bereitgestellt wird.

Verkäufer muss dort nicht zwingend entladen.

Ort muss exakt sein: Terminal, CY, CFS, Airport, Spediteurslager.

Dokumente und Proof of delivery vorher definieren.

FCA-Check: Wer lädt? Wer exportiert? Wer bestellt Carrier? Wo genau findet Lieferung statt? Welche Dokumente bekommt der Verkäufer für Zahlung, Steuer und Exportnachweis?

FCA mit Letter of Credit: Dokumente sind der Knackpunkt

Incoterms 2020 erlaubt optional eine On-board-B/L-Lösung - sie funktioniert aber nur, wenn alle Beteiligten mitspielen.

Problem

Beim FCA organisiert der Käufer den Carrier.
Der Verkäufer braucht für ein L/C oft ein transportfähiges Dokument.
Eine Bank kann ein On-board-B/L verlangen, das der Verkäufer praktisch nicht in der Hand hat.

Praxislösung

Kaufvertrag, L/C-Antrag und Transportauftrag gemeinsam formulieren.
Optional: Käufer weist Carrier an, dem Verkäufer ein On-board-B/L auszustellen.
Vorher Bank- und Carrier-Zusage einholen; nicht auf Automatismus vertrauen.

Empfehlung fuer interne Prozesse

Bei FCA + L/C nie Standardtext kopieren.
Dokumente vor Vertragsschluss prüfen.
Bankanforderungen auf die reale Lieferkette abstimmen.
Unbeschaffbare Dokumente im L/C vermeiden oder Zahlungssicherung anders strukturieren.

UCP 600: Akkreditivregeln, nicht Incoterms

Bei L/C entscheidet die Bank anhand von Dokumenten – nicht anhand der Ware.

Incoterms® 2020

Lieferung · Risiko · Kosten · Pflichten

UCP 600 / eUCP

Dokumentenprüfung · Zahlungslogik · Fristen

Typische Kollision

- FCA: Käufer organisiert den Carrier.
- L/C: Bank verlangt oft ein On-board-B/L.
- Verkäufer hat dieses Dokument praktisch nicht automatisch in der Hand

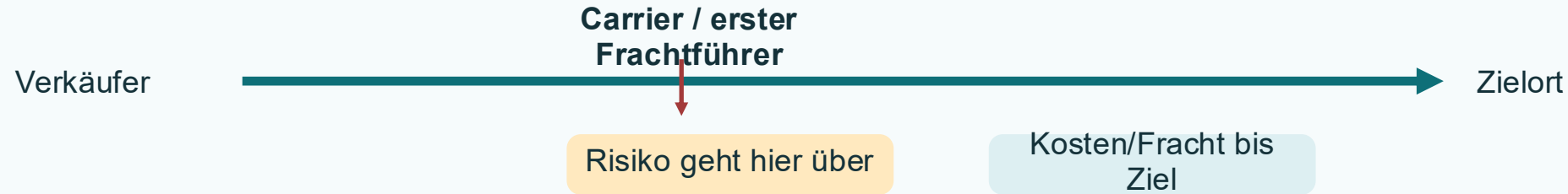
Praxislösung

- Kaufvertrag, L/C-Antrag und Transportauftrag vorab synchronisieren.
- Bank- und Carrier-Zusage einholen.
- Keine Dokumente verlangen, die der Verkäufer nicht beschaffen kann.

Merksatz: Incoterms regeln nicht, ob die Bank zahlt. Das entscheidet die Dokumentenlogik des Akkreditivs.

CPT/CIP: Kosten bis Ziel, Risiko früher

Denkfalle: Zielort der Kosten ist nicht automatisch Zielort des Risikos.



CPT

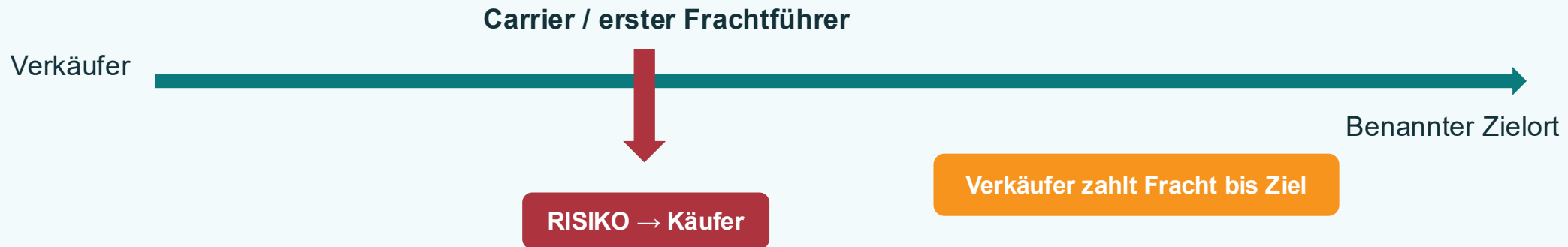
Verkäufer liefert an den Carrier und bezahlt Fracht bis zum benannten Ziel.
Käufer trägt Risiko ab Übergabe an den Carrier.
Keine Pflicht des Verkäufers zur Versicherung.

CIP

Wie CPT, aber Verkäufer muss Versicherung für das Risiko des Käufers abschliessen.
Incoterms 2020 sieht fuer CIP höhere Standarddeckung als CIF vor.
Deckung, Selbstbehalte, Krieg/Streik, Temperatur, Lagerung gesondert prüfen.

CPT: Zielort ist nicht Risikopunkt

Der Verkäufer bezahlt weiter – der Käufer trägt das Warenrisiko bereits früher.



CPT – zwei getrennte Linien

- Kosten: Verkäufer schließt Beförderungsvertrag bis zum Zielort.
- Risiko: geht bei Übergabe an den Carrier auf den Käufer über.

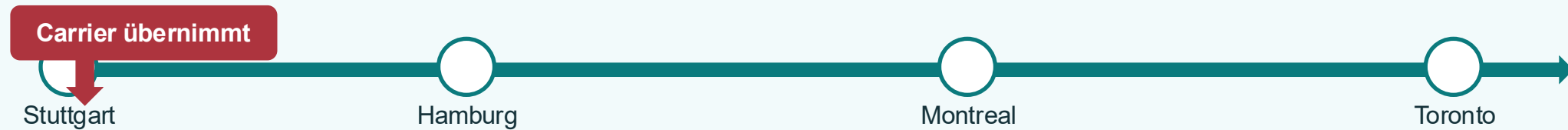
CPT-Denkfalle

- „CPT Toronto“ bedeutet nicht: Risiko bis Toronto.
- Bei mehreren Frachtführern kann der erste Carrier entscheidend sein.

Zusatz bei CIP: gleiche Risikologik wie CPT, aber Verkäufer beschafft zusätzlich die vereinbarte Transportversicherung.

Beispiel: Stuttgart → Toronto

Derselbe Transport kann je nach Incoterm völlig andere Risikofolgen haben.



FCA Stuttgart

- Käufer organisiert und bezahlt Haupttransport
- Risiko: bei Übergabe an Carrier in Stuttgart.

CPT Toronto

- Verkäufer bezahlt Transport bis Toronto.
- Risiko: dennoch bei Übergabe an Carrier in S

DAP Toronto

- Verkäufer organisiert Transport bis Toronto.
- Risiko: bleibt beim Verkäufer bis Bereitstell

FCA = Käufer bezahlt weiter. CPT = Verkäufer bezahlt weiter, Risiko trotzdem früh. DAP = Verkäufer bezahlt weiter und trägt Risiko

Incoterms ersetzen keine Versicherungsstrategie

Nur CIP und CIF verpflichten den Verkäufer zum Abschluss einer Transportversicherung.

Regel	zur	Standardidee	Empfehlung
CIP	Ja	höhere Deckung	für Industriewaren/Container oft passend, aber Details prüfen
CIF	Ja	Mindestdeckung	für Bulk/Commodity eher typisch; höhere Deckung vereinbaren, wenn nötig
alle anderen	Nein	keine Incoterm-Pflicht	Käufer/Verkäufer müssen eigene Deckung sicherstellen

Prüffragen vor Vertragsabschluss

Wer ist Versicherungsnehmer und wer Begünstigter?

Welche Risiken sind ausgeschlossen?

Deckt die Police Vorlauf, Hauptlauf, Nachlauf und Lagerung?

Ist die Deckung für Zahlungsbedingungen und L/C-Dokumente ausreichend?

Wer meldet Schaden, wer hat Zugriff auf Police/Zertifikat?

DAP und DDP: der Zielort ist nicht genug

Bei D-Regeln entscheidet die reale Anlieferung: Terminal, Rampe, Adresse, Entladung, Import und Wartezeit.

DAP - Delivered at Place

Verkäufer liefert am benannten Zielort bereit zur Entladung.
Käufer entlädt und erledigt Importfreigabe.

Nicht sauber für jeden Terminalfall: DPU kann passender sein, wenn Entladung Teil der Lieferung ist.

DDP - Delivered Duty Paid

Verkäufer liefert am Zielort und erledigt Import inklusive Abgaben/Steuern.

Hohe Praxisrisiken: Importer-of-record, VAT/GST, Lizenzen, lokale Registrierung, Sanktionen.

Hinweis: DDP ist ebenfalls oft besser zu vermeiden, wenn Importfähigkeit fehlt.

Besonders klären

Genaue Lieferadresse und Entladepunkt
Zeitfenster, Zugang, Entladegeräte, Personal
Demurrage, detention, storage, waiting time
Importverzollung, Abgaben, Steuern, Dokumente
Was passiert bei Abnahmeverzögerung des Käufers?

DPU: die einzige Regel, in der der Verkäufer entladen muss

DPU ist stark, aber nur wenn der Verkäufer Entladung und Zielort wirklich kontrollieren kann.

Wann DPU passt

Verkäufer organisiert Transport bis Ziel und Entladung.
Ziel ist ein Terminal, Lager oder eine Baustelle, an der Entladung vertraglich geschuldet ist.
Verkäufer hat Zugriff auf Equipment, Personal und Genehmigungen.

Wann DPU riskant ist

Verkäufer darf am Zielort nicht entladen oder kennt die Bedingungen nicht.
Unklar ist, wer Schäden bei Entladung, Wartezeit oder fehlendem Zugang trägt.
Importfreigabe liegt beim Käufer und blockiert die Entladung.

Praxislesart: DPU ist nicht nur ein umbenanntes DAT. Der Sinn liegt darin, den Entladevorgang als Teil der Lieferpflicht genau zu regeln.

FAS und FOB gehören auf das Wasser - nicht in den Containeralltag

FOB ist in der Praxis eine der am meisten missverstandenen und missbrauchten Regeln.

FAS

Lieferung, wenn Ware längsseits des Schiffs liegt.
Sinnvoll für Bulk, Breakbulk, Projektladung oder Ware, die direkt zum Schiff geht.
Nicht für Luft, Strasse, Schiene oder Standardcontainer.

FOB

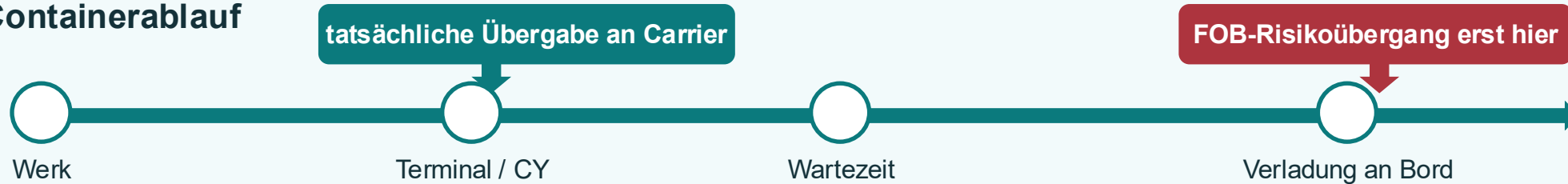
Lieferung und Risiko erst, wenn Ware an Bord des Schiffs ist.
Passt nur, wenn der Verkäufer realen Zugriff auf die Verladung an Bord hat.
Container werden meist am Terminal/CY an den Carrier übergeben: dann besser FCA.

Interne Policy: FOB nur für nicht-containerisierte See-/Binnenschiffsladung mit direkter Verladebeziehung. **Für Container: FCA named terminal/CY oder FCA seller premises.**

Warum Container regelmäßig kein FOB sind

Bei Containern liegt die reale Übergabe meist am Terminal/CY – nicht an Bord.

Containerablauf



Was ist schädlich?

- Risiko und tatsächliche Kontrolle fallen auseinander.
- Verkäufer kann am Terminal kaum noch eingreifen, trägt aber unter FOB ggf. noch Risiko bis „an Bord“.
- B/L- und Ladebeweise können mit der realen Containerpraxis kollidieren.

Praxisregel

- Käufer organisiert Hauptlauf: FCA Terminal/CY oder FCA Werk.
- Verkäufer organisiert Hauptlauf: CPT oder CIP.
- FOB nur bei echter See-/Binnenschiffsladung mit direkter Verladebeziehung.

Der Incoterm soll den tatsächlichen Übergabepunkt abbilden – bei Containern meist Carrier/Terminal, nicht die Schiffskante.

CFR/CIF: Kosten bis Zielhafen, Risiko ab Verladung an Bord

Auch hier gilt: Zielkosten und Risikoübergang sind zwei verschiedene Linien.

CFR

Verkäufer liefert an Bord und bezahlt Fracht bis zum Zielhafen.

Risiko geht über, sobald die Ware an Bord des Schiffs ist.
Keine Versicherungspflicht des Verkäufers.

CIF

Wie CFR, plus Pflicht des Verkäufers zur Transportversicherung für das Risiko des Käufers.

Standarddeckung in CIF ist niedriger als in CIP.

Passt traditionell eher fuer Bulk/Commodity-Seehandel, nicht für Container.

Empfehlung

Für Container mit verkäuferorganisiertem Hauptlauf: CPT oder CIP verwenden.

Bei CIF Versicherung, L/C und B/L-Dokumente vorab aufeinander abstimmen.

Destination charges, free out, terminal handling und Importkosten nicht im Unklaren lassen.

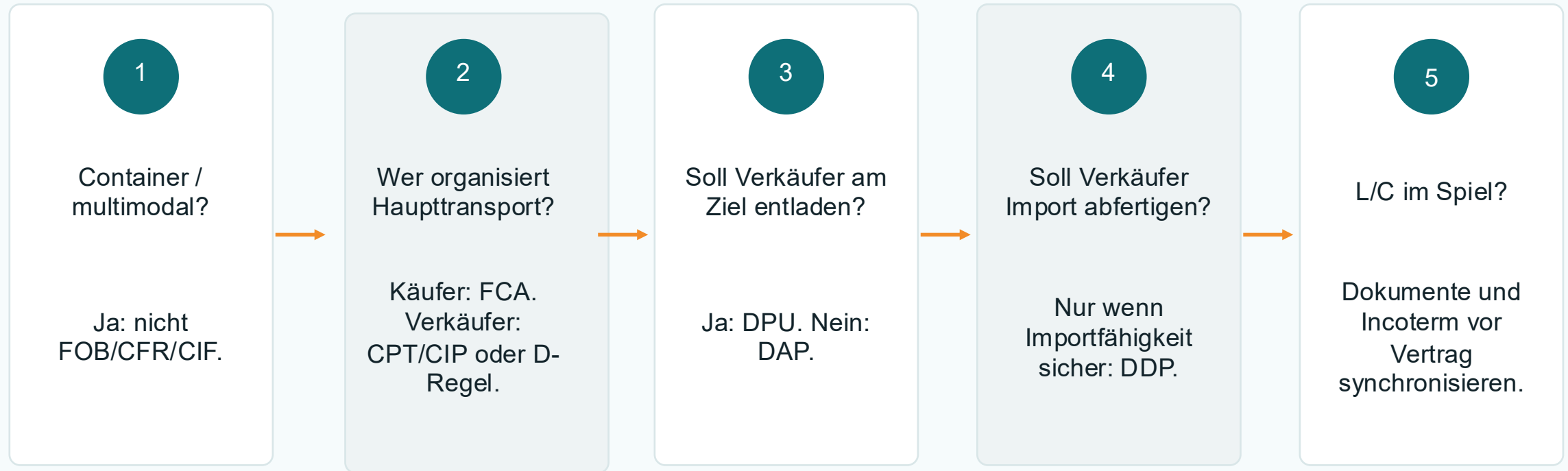
TEIL 4

Praxisfälle

So werden die Empfehlungen in Verträgen, Bestellungen und Logistikprozessen nutzbar.

Schnelle Auswahl nach Praxislogik

Die richtige Regel ergibt sich aus Transportart, Carrier-Kontrolle, Zielort und Importfähigkeit.



Achtung: Die Auswahlhilfe ersetzt keine Einzelfallprüfung. Sie soll verhindern, dass ungeeignete Standardklauseln in Angebot, Bestellung oder L/C kopiert werden.

Akkreditiv: erst Dokumentenlogik, dann Incoterm bestätigen

Viele Konflikte entstehen, wenn Bankstandard und Lieferrealität auseinanderfallen.

Prüfen vor L/C-Eröffnung

Welche Transportdokumente verlangt die Bank?
Wer hat den Carrier-Vertrag und Zugriff auf B/L, AWB, CMR oder Forwarder receipt?
Passt der geforderte Versand-/On-board-Nachweis zum Risikopunkt?
Wer bekommt Originale oder elektronische Dokumente rechtzeitig?

Vertraglich absichern

Käufer verpflichtet sich, L/C nur mit abgestimmten Dokumenten zu eröffnen.
Bei FCA: Carrier-Anweisung und Bankakzeptanz für On-board-B/L separat bestätigen.
Wenn Käufer/Carrier Dokumente verhindert, Zahlungsfolge im Kaufvertrag regeln.
Bei C-Regeln: korrekten Liefer- und Zielort nicht verwechseln.

Warnung: Incoterms wurden nicht als L/C-Regelwerk geschrieben. Sie müssen mit UCP 600, Bankpraxis und Transportdokumenten in Einklang gebracht werden.

Incoterms teilen Pflichten zu - aber nationale Regeln bleiben massgeblich

Insbesondere Exportkontrolle, Importer of record, VAT/GST und SOLAS/VGM müssen separat geprüft werden.

Zoll-Logik der Incoterms

Alle Regeln ausser EXW: Verkäufer erledigt Exportformalitäten.
Alle Regeln ausser DDP: Käufer erledigt Importformalitäten.
Transitformalitäten hängen von Regel und Zeitpunkt ab.

Grenzen der Regel

Exporteur kann gesetzlich verpflichtet bleiben, obwohl EXW etwas anderes suggeriert.
Käufer kann im Ausland nicht immer export- oder importfähig sein.
VGM/SOLAS ist nicht durch Incoterms entschieden;
Verantwortlichkeit folgt aus Containerpraxis.

Praxisempfehlung

Vor Vertragsannahme Zoll-/Steuercheck.
Importer/exporter of record klären.
Security data und Dokumente früh austauschen.
VGM-Verantwortung bei FCL separat festhalten.

Interne Freigabe erforderlich bei: EXW Export, DDP Import, sanktionierten Ländern, Dual Use, besonderen Lizenzen, temperaturempfindlicher Ware, Gefahrgut.

Begriffsklärung: Gemeint ist VGM (Verified Gross Mass), nicht VCM. SOLAS/VGM ist separat vom Incoterm zu prüfen.

SOLAS und VGM: Sicherheitsrecht neben Incoterms

VGM ist SOLAS-Pflicht und separat zum Incoterm zu klären.

SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea. Relevant ist hier die Pflicht zur verifizierten Bruttomasse gepackter Containers.

VGM

Verified Gross Mass = verifizierte Bruttomasse des gepackten Containers: Ware + Verpackung + Paletten + Ladungssicherung

UCP 600

ICC-Regeln für Dokumentenakkreditive. Sie erklären, warum L/C-Dokumente mit Incoterm und Transportpraxis zusammenpassen.

VGM = Ware + Verpackung + Ladehilfsmittel + Sicherungsmaterial + Container-Tara

Hinweis: Häufiger Lesefehler ist „VCM“ – gemeint ist in diesem Kontext regelmäßig VGM.

VGM-Prüfung: Was muss vor Verladung geklärt sein?

Ohne rechtzeitig verfügbare VGM ist eine Verladung grundsätzlich gesperrt.

Methode 1

Wiegen des fertig gepackten Containers

- Container ist gepackt und verschlossen.
- Gesamtgewicht wird mit geeigneter Wiegeeinrichtung ermittelt.

Methode 2

Additionsmethode

- Einzelgewichte von Ware, Verpackung, Paletten und Sicherungsmaterial
- Plus Tara-Gewicht des Containers; nur mit zulässiger/zertifizierter Methode

Vor Annahme des Geschäfts intern festlegen:

Wer ist Shipper im Beförderungsdokument? → Wer packt den Container? → Wer erstellt/übermittelt VGM? → Cut-off beim Carrier/Terminal?

Dokumentieren Sie VGM-Verantwortung bei FCL separat im Auftrag/Transportauftrag – nicht nur über den Incoterm.

Kosten werden oft nicht dort sichtbar, wo die Incoterms-Linie liegt

Praxisbeobachtung: Real-life logistics entscheidet über Nachbelastungen.

1

Demurrage

Container bleibt zu lange am Terminal. Vertraglich klären, wer bei Importverzug zahlt.

2

Detention

Container wird nicht rechtzeitig zurückgegeben. Rückführung und Free time regeln.

3

Storage

Lagerkosten bei Abhol- oder Zollverzögerung. DAP/DPU/DDP besonders prüfen.

4

THC/Local charges

Terminal Handling, CFS, Dokumentengebühren, Port charges vorab benennen.

5

Unloading/waiting

DAP: Käufer entlädt. DPU: Verkäufer entlädt. Wartezeit separat regeln.

6

Taxes/duties

Nur DDP bedeutet duty paid; alle anderen sind grundsätzlich duty unpaid.

Dokumente im Kaufvertrag benennen - nicht nur im Versandprozess

Welche Dokumente der Verkäufer liefern kann, hängt stark von der gewählten Regel ab.

Dokument	Nachweis	EXW	CPT	DPU	FOB/CFR/CIF
Proof of delivery		ja	ja	ja	ja
Transport document		oft buyer/carrier	seller carrier	seller carrier	B/L relevant
Export evidence		kritisch bei EXW	seller	seller	seller
Insurance certificate		separat	CIP ja	separat	CIF ja
Import documents		buyer	buyer	DDP seller	buyer
L/C documents		prüfen	prüfen	prüfen	prüfen

Empfehlung

Dokumentenmatrix je Incoterm in Angebot/Vertrag integrieren.
 L/C-Check vor Vertragsschluss erzwingen.
 Steuer- und Exportnachweise fuer den Verkäufer separat sichern.
 Bei FCA/FOB/CIF dokumentarische Rollen des Carriers vorher klären.

Beispielklauseln für saubere Anwendung

Kurz, präzise und mit Zusatzregelungen für die kritischen Punkte.

FCA Werk - Abholung

"FCA [genaue Werkadresse], Incoterms 2020."

"Seller loads the goods on the collecting vehicle and clears the goods for export."

"Buyer arranges main carriage and provides carrier details at least [x] days before collection."

CIP Container

"CIP [named place of destination], Incoterms 2020."

"Risk passes when goods are handed to the first carrier."

"Insurance must cover [all risks / temperature / war / strike] up to [place]."

DAP Zieladresse

"DAP [full delivery address, unloading point], Incoterms 2020."

"Buyer is responsible for import clearance and unloading."

"Demurrage/detention/storage caused by buyer import delay is for buyer account."

L/C Zusatz

"Buyer shall open an LC consistent with this Incoterms rule."

"No document shall be required which seller cannot obtain under the agreed logistics set-up."

"For FCA, carrier on-board B/L instruction requires carrier confirmation."

TEIL 5

Umsetzung

Interne Policy.

Empfohlene Incoterms Policy für Einkauf und Vertrieb

Das Ziel ist nicht Wissen, sondern weniger Streit, weniger Kosten und weniger Zahlungsfehler.

Default-Regeln

Export ab Werk: FCA Seller premises statt EXW.
Container mit Käufertransport: FCA Terminal/CY oder FCA Seller premises.
Container mit Verkäuferfracht: CPT/CIP statt CFR/CIF.
Zielanlieferung: DAP oder DPU, DDP nur nach Importfreigabe.

Freigabepflicht

EXW im Export.
FOB/CFR/CIF bei containerisierter Ware.
DDP in jedem Land ohne Importer-of-record-Prüfung.
L/C mit FCA, CPT/CIP, CFR/CIF ohne Dokumentenreview.

Pflichtfelder in ERP/Angebot

Incoterm / Incoterms-Version / genauer benannter Ort / Transportart / Zollverantwortung / Versicherung / L/C ja/nein / Sonderkostenklausel

Ergänzte Prüfpunkte für Vertrag und Versand

Diese Punkte gehören in die interne Incoterms-Policy und in Angebots-/Auftragsvorlagen

FOB-Container

- Container? Dann keine Standardnutzung von FOB/CFR/CIF.
- FCA/CPT/CIP als Default prüfen.

CPT/CIP

- Liefer-/Risikopunkt und Zielort getrennt benennen.
- „Kosten bis Ziel“ nie als „Risiko bis Ziel“ lesen.

L/C / UCP 600

- Bankdokumente vor Vertragsschluss prüfen.
- Keine unbeschaffbaren On-board- oder B/L-Anforderungen.

SOLAS / VGM

- VGM-Verantwortung und Methode klären.
- Cut-off, Shipper-Rolle und Packverantwortung dokumentieren.

Empfehlung: Diese vier Prüfungen als Pflichtfelder in Angebotsfreigabe, Versandauftrag und L/C-Review aufnehmen.

Incoterms-Check vor jeder Annahme eines Angebots

Eine Information für Einkauf, Vertrieb, Logistik und Finance.

Vertrag

Regel + genauer Ort + Incoterms 2020?
Eigentum, Zahlung, Recht, Haftung separat geregelt?
Sonderkosten und Entladung geklärt?
Abweichung von Policy freigegeben?

Logistik

Transportart passend?
Container? Dann keine FOB/CFR/CIF-Standardnutzung.
Carrier-Vertrag und Dokumente geklärt?
Demurrage/detention/free time geklärt?

Zoll und Steuer

Wer exportiert, wer importiert?
Importer/exporter of record möglich?
Lizenzen, Sanktionen, Dual Use geprüft?
VGM/SOLAS/Gefahrgut separat geklärt?

Finance / Versicherung

L/C-Dokumente mit Incoterm kompatibel?
Versicherungspflicht nur bei CIP/CIF?
Deckung ausreichend fuer Ware und Route?
Zahlungsfolge bei Dokumentenverhinderung geregelt?

Wichtige Quellen

ICC: Incoterms 2020 official page

<https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/>

ICC release notes: Incoterms 2020

<https://iccwbo.org/news-publications/news/icc-releases-incoterms-2020/>

ICC Academy: on Incoterms 2020 rules

<https://academy.iccwbo.org/incoterms/article/insider-thoughts-bob-ronai-on-incoterms-2020-rules-what-are-they-about/>

ICC Academy: FAQs

<https://academy.iccwbo.org/incoterms/article/insider-thoughts-some-faqs-on-incoterms-2020-with-bob-ronai/>

Trade Finance Global Incoterms Resource Centre /
guide

<https://www.tradefinanceglobal.com/incoterms/>

Incoterms Explained: rules and practical notes

<https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/>

Kernaussage

Incoterms 2020 sind kein Preiszusatz.
Sie sind ein Risikowerkzeug.

Die beste Regel ist nicht die bekannteste, sondern die, die zur realen Lieferkette, zum Zollstatus, zu den Dokumenten und zur Zahlungsform passt.

FCA statt EXW/FOB-
Container

DDP nur nach
Importcheck

L/C vorab abstimmen