

nicht festsetzen kann oder will, bzw. einen grob unangemessenen Preis festsetzt. Auch das UN-Kaufrecht enthält einen ähnlichen Maßstab.¹¹⁶

III. Ausblick

Bei der Vorlage ihres kürzlich vorgelegten massiven Wiederaufbauprogramms angesichts der Corona-Krise hat die Kommission den Akzent ganz deutlich auf die doppelte grüne und digitale Wende und bei letzterer als eines der ausschlaggebenden Element auf den Ausbau der Datenwirtschaft gelegt. Zugang zu Daten spielt hierbei eine wichtige Rolle.¹¹⁷

Es bleibt abzuwarten, inwieweit „persönliche Datenräume“, die Smart Contracts nutzen, und ein sektorielles, auf FRAND-Bedingungen beruhendes Datenzugangsrecht bei der weiteren Entwicklung der Datenwirtschaft eine Rolle spielen. Klar ist jedenfalls, dass die Fragen des Zugangs zu und der Nutzung von Daten das Privatrecht in Europa noch sehr stark beschäftigen werden.

Summary

In order to reap the economic and societal advantages of digitisation, it will be necessary to establish a suitable legal framework. Private law will need to adapt to

the needs of the data economy. In particular, it should provide an answer to the central question of the data economy: Who has access to data and how can data be used commercially? In the realm of B2C, this raises the issue whether the consumer should have an economic benefit in the event of access to his or her personal data. The Directive on contracts for the supply of digital content takes a groundbreaking first step towards regulating personal data as subject of commercial transactions. 'Smart contracts' could go a step further. Equally important is the B2B dimension. Should a business whose business model depends on data have an access right to data held by another business? If so, what should be the conditions for such a right?



Prof. Dr. Dirk Staudenmayer

¹¹⁶ Art. 55.

¹¹⁷ Mitteilung der Kommission „Die Stunde Europas – Schäden beheben und Perspektiven für die nächste Generation eröffnen“ vom 27. 5. 2020, COM (2020) 456 final, S. 1 f., 11 ff.

Prof. Dr. Burghard Piltz*

Incoterms® 2020

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), Paris, im Herbst 2019 unter der Bezeichnung Incoterms® 2020² eine aktualisierte Fassung der von ihr erstmals im Jahre 1936³ herausgegebenen Regeln zur Auslegung international gebräuchlicher Handelsklauseln vorgelegt. Die Bedeutung der Incoterms 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 als internationaler Standard durchgesetzt.⁴ Die neuen Incoterms® 2020 gelten seit dem 1. Januar 2020.⁵

I. Fortentwicklung des Regelwerks

Die neuen Incoterms® 2020 bedeuten keine Revolution, sondern eher eine Evolution im Sinne einer Fortentwicklung der bisherigen Regeln. Die Incoterms® 2020 passen

die bisherige Fassung der Incoterms an die aktuellen Entwicklungen und Bedürfnisse der Geschäftspraxis an, strukturieren neu, ergänzen und straffen bisherige Aussagen und formulieren viele ihrer Regeln jetzt klarer als zuvor. Ein wesentliches Anliegen der Überarbeitung war,

* Der Autor hat als Mitglied der von der ICC/Paris international aufgestellten, neunköpfigen Drafting Group in den vergangenen vier Jahren an der Erarbeitung der neuen Incoterms® 2020 unmittelbar mitgewirkt und ist als Rechtsanwalt im Hamburger Büro der Kanzlei Ahlers & Vogel PartG mbB tätig.

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 ED zu beziehen bei ICC Deutschland e. V., Wilhelmstraße 43 G, 10117 Berlin.

3 Zur Entwicklungsgeschichte der Incoterms siehe *Ramberg* in: Andersen/Schroeter (Hrsg.), *Sharing International Commercial Law across National Boundaries*, Festschrift für Albert H. Kritzer, 2008, S. 394 ff.

4 Incoterms® 2020 video, abrufbar unter <https://www.incoterms2020.de/> (letzter Abruf am 20.03.2020).

5 Näher dazu *Graf von Bernstorff*, *Incoterms® 2020*, 2020; *Oertel* RIW 2019, 701 ff.; *Piltz* IHR 2019, 177 ff.; *Noels* Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht 2019, 501 ff.; *Niggebrugge/Alink* Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht 2019, 286 ff.; *van Hall* EJCL 2019, 45 ff.

die Arbeit mit den Incoterms für den Praktiker einfacher und leichter zugänglich zu machen. Diesem Zweck dienen auch die umfassende, von *Charles Debattista* erstellte „Einführung in die Incoterms® 2020“, die alle Klauseln überspannend Hinweise zur Arbeit mit den Klauseln der Incoterms vermittelt, sowie zu jeder Klausel mit grafischen Darstellungen unterlegte „Erläuternde Kommentare für Nutzer“. Zudem bietet die ICC eine kostenlose App an, die neben Schaubildern zu den Klauseln weitere Informationen enthält.⁶

II. Die Klauselgruppen

Die Incoterms® 2020 führen die 2010 geschaffene Struktur fort und verwenden weiter die bisherigen Gliederungsmerkmale. Danach werden zuerst die sieben Klauseln dargestellt, die unabhängig von der Art des Transportmittels und auch multimodal eingesetzt werden können (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU und DDP). Anschließend folgen die Klauseln, die ausschließlich für den Schiffstransport (See- oder Binnenschiff) vorgesehen sind (FAS, FOB, CFR und CIF). Auf diese Weise soll vorgebeugt werden, dass die speziell für den Schiffstransport konzipierten Klauseln nicht bei anderen Transportmodalitäten verwendet werden.⁷ Die vier Schiffsklauseln setzen voraus, dass sowohl der Lieferort als auch der Bestimmungsort des Transportes ein Hafen sind, und sollten nicht eingesetzt werden, wenn der Verkäufer die Ware in einem Container liefert.⁸

1. Fortsetzung der Klauselbezeichnungen

Auch die bisherigen Klauselbezeichnungen und Klauselabkürzungen sind im Wesentlichen fortgeführt worden. Lediglich aus der erst 2010 eingeführten Klausel DAT (Delivered at Terminal) ist nunmehr abgesehen von der Entfernung des Begriffes „Terminal“ ansonsten ohne weitere inhaltliche Änderungen DPU (Delivered at Place Unloaded) geworden. Wie schon bisher bei der Klausel DAT besteht der einzige Unterschied zu der Klausel DAP (Delivered at Place) darin, dass der Verkäufer die Ware dem Käufer am Bestimmungsort entladen zur Verfügung zu stellen hat,⁹ während die Klausel DAP den Verkäufer nicht zur Entladung verpflichtet.¹⁰ Dieser Unterschied ist von der Praxis immer wieder verkannt worden, die sich stattdessen an dem Begriff „Terminal“ festhält und fälschlicherweise¹¹ daraus ableitet, dass Endpunkt der Lieferung bei Verwendung der Klausel DAT ein Terminal im Sinne einer technischen Anlage („Abfertigungsgebäude“) sein müsse.¹² Ansonsten sind wie bisher auch in den Incoterms® 2020 unter zehn, bei allen elf Klauseln identischen Überschriften die Regeln¹³ für die mit der jeweiligen Klausel verbundenen Pflichten des Verkäufers (A1-A10) und des Käufers (B1-B10) zusammengestellt. Allerdings hat es neben sprachlichen Anpassungen auch Änderungen in der Reihenfolge der Überschriften und in der Zuordnung der Regelungen zu den Überschriften gegeben.¹⁴

2. Vier Hauptgruppen

Nach systematisch-dogmatischen Kriterien differenzierend sind weiterhin vier Hauptgruppen, jeweils durch den Anfangsbuchstaben der englischsprachigen Fassung gekennzeichnet (E-F-C-D), auszumachen. Innerhalb jeder Gruppe ist die Verantwortung für den Transport der Ware und die damit verbundene Kosten- und Risikotragung nach dem gleichen Prinzip ausgestaltet. Die Pflichten des Verkäufers nehmen von der E- über die F- und die C- bis zu der D-Gruppe zu, während sich die Verantwortung des Käufers entsprechend reduziert.

- E-Gruppe: Die einzige Klausel dieser Gruppe (EXW – Ex Works) verlangt von dem Verkäufer lediglich, dass er die Ware an seiner Niederlassung oder deren Umfeld verpackt und gekennzeichnet, ansonsten jedoch nicht verladen dem Käufer zur Abholung bereitstellt. Jeglicher Transport der Ware sowie zollrechtliche Freimachungen einschließlich der Exportfreimachung sind Sache des Käufers.
- F-Gruppe: Nach den Klauseln der F-Gruppe (FCA – Free Carrier, FAS – Free Alongside Ship, FOB – Free On Board) bleibt der Käufer ebenfalls für den Haupttransport der Ware verantwortlich. Anders als im Fall der Klausel EXW ist der Verkäufer jedoch verpflichtet, die Ware bis zu dem benannten Lieferort zu befördern, je nach Gestaltung auch zu verladen und sie für den Export frei zu machen. Der Käufer hat die Ware an dem Lieferort zu übernehmen, den weiteren Transport zu organisieren und zu bezahlen und trägt die Verantwortung für die Durchfuhr durch dritte Staaten und die Einfuhr in das Bestimmungsland. Anders als die Klauseln FAS und FOB ist die Klausel FCA für sämtliche Transportarten und insbesondere für die Lieferung von Ware in Containern konzipiert.
- C-Gruppe: Die Klauseln CFR (Cost and Freight) und CIF (Cost Insurance and Freight) sind für den See- und Binnenschifftransport gedacht. Die Klauseln CPT (Carriage Paid To) und CIP (Carriage and Insurance Paid To) hingegen können bei jeder Transportart eingesetzt werden und sind insbesondere für die Lieferung von Ware in Containern geeignet. Als gemeinsames Kennzeichen aller C-Klauseln hat der Verkäufer die Ware für den Export frei zu machen und – anders als nach der F-

6 S. App Store oder Android Play Store unter „Incoterms 2020“.

7 Etwa „FOB Flughafen ...“, vgl. *Widmer Lüchinger* in: *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter* (Hrsg.), *Kommentar zum UN-Kaufrecht*, 7. Aufl. 2019, Rn. 19 zu Art. 31; näher dazu *Grüske*, *INCOTERMS® 2010 – Praxishandbuch*, 2011, S. 42 f.

8 Näher dazu siehe Text zu Fn. 37 f. sowie unten unter III.

9 *Debattista* in: *ICC-Publikation 723 DE*, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rn. 74 f.

10 Zu DAT und DAP ausführlich *Piltz/Bredow*, *Incoterms*, 2016, D-101.

11 *O'Connor* (eds.), *Incoterms 2010 Q&A*, 2013, S. 84 f.

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

13 Zur Terminologie siehe *Graf von Bernstorff*, *Incoterms® 2020*, 2020, Rn. 148.

14 Näher dazu siehe unter III.

Gruppe – den Transport an den benannten Bestimmungsort zu organisieren und zu bezahlen. Die Gefahr geht jedoch – ebenso wie bei der F-Gruppe – bereits mit der Übergabe der Ware an den Frachtführer auf den Käufer über. Diese Übergabe erfolgt am Lieferort. Der Käufer hat die Ware jedoch – wiederum anders als nach den F-Klauseln – nicht schon am Lieferort, sondern erst an dem benannten Bestimmungsort zu übernehmen. Im Unterschied zu den anderen Klauselgruppen sind für die C-Klauseln folglich unterschiedliche Schnittstellen für Lieferort und Gefahrübergang einerseits und Abnahmeort und Kostenübergang andererseits charakteristisch¹⁵ (sog. Zweipunkt-Klauseln).

- D-Gruppe: Als typisches Merkmal sämtlicher Klauseln der D-Gruppe (DAP – Delivered at Place, DPU – Delivered at Place Unloaded und DDP – Delivered Duty Paid) hat der Verkäufer alle Kosten und – anders als nach den C-Klauseln – auch alle Risiken bis zum Eintreffen der Ware an dem benannten Bestimmungsort zu tragen. Der benannte Bestimmungsort ist der Lieferort und der Ort, an dem der Käufer die Ware zu übernehmen hat. Die Importfreimachung bleibt jedoch Angelegenheit des Käufers. Die D-Klauseln bilden demzufolge weitgehend die Umkehrregelung zu der F-Gruppe. Lediglich bei der Klausel DDP hat der Exporteur auch die Importfreimachung zu besorgen. Die DDP-Klausel kann daher als Gegenstück zu EXW eingesetzt werden.

III. Die Regeln zu den Klauseln

1. A1/B1 Allgemeine Verpflichtungen

Die jeweiligen Abs. 1 bestätigen wie bisher wesentliche Grundelemente eines jeden Kaufvertrages. Die Aussagen verweisen ausdrücklich auf den Kaufvertrag und haben lediglich deklaratorische Bedeutung.¹⁶ Grundlage für den Anspruch des Käufers auf Lieferung und des Verkäufers auf Zahlung ist daher der Kaufvertrag und nicht eine Klausel der Incoterms.¹⁷ Nachdem in den Incoterms 2000 nur elektronische Transport-Dokumente¹⁸ und in den Incoterms® 2010 dann die in A1-A10 bzw. B1-B10 erwähnten Dokumente angesprochen wurden, können nach A1/B1 Abs. 2 Incoterms® 2020 jetzt alle Dokumente, die aufgrund des Kaufvertrages zu stellen sind, für elektronische Verfahren in Betracht kommen.

2. A2/B2 Lieferung / Übernahme

A2/B2 enthalten grundlegende Aussagen zum Verständnis der Klauseln der Incoterms. Aus A2 und der von den Parteien hinzuzufügenden Ortsbezeichnung¹⁹ folgt der Ort, an dem der Verkäufer die ihm obliegende Lieferhandlung vorzunehmen hat (Lieferort). Bei den C-Klauseln hingegen wird nicht der Lieferort, sondern der Bestimmungsort bezeichnet,²⁰ an den der Verkäufer die Ware mittels des nach A4 abzuschließenden Transportvertrages zu versenden hat. Wenn die Parteien eine C-Klausel verwenden und nicht zusätzlich einen Lieferort vereinbaren, ist der Verkäufer weitgehend frei in der Entscheidung, wo er die

Ware dem Frachtführer zum Transport an den Bestimmungsort übergibt. Der Käufer übernimmt die Ware erst an dem Bestimmungsort, Liefer- und Übernahmeort fallen also auseinander,²¹ während nach B2 der E-, F- und D-Klauseln der Käufer die Ware an dem Lieferort zu übernehmen hat, Liefer- und Übernahmeort also identisch sind²² und damit zugleich einen Erfüllungsort-Gerichtsstand im Sinne von Art. 7 Nr. 1 lit. b EuGVO begründen.²³ Bei der E-, den F- und den C-Klauseln ist der Lieferort jedoch vor und bei den D-Klauseln erst nach dem Haupttransport lokalisiert. Die vier Schiffs-Klauseln setzen zudem voraus, dass sowohl der Liefer- als auch der Bestimmungsort ein Hafen sind.²⁴ Zusätzlich zu der Bezeichnung des Liefer- bzw. Bestimmungsortes sollte auch die konkrete Stelle (*point of delivery/point of destination*) etwa in Form einer postalischen Anschrift oder eines Terminals benannt werden. Wenn eine Vereinbarung der Parteien oder eine Handelspraxis zur Präzisierung der konkreten Stelle nicht feststellbar ist, kann der Verkäufer die Stelle festlegen.²⁵ Bei Geltung der F-Klauseln hat aber zunächst der Käufer die Möglichkeit, die Lieferstelle zu bestimmen.

A2 unterscheidet ebenso wie Art. 31 CISG zwischen den Handlungsvarianten „Übergabe“ und „Zurverfügungstellen“. Die bei den Klauseln FOB, CFR und CIF vorgesehene Verbringung an Bord ist als Übergabe an den Verfrachter zu verstehen.²⁶ Nach FCA 3.a), FOB und den C-Klauseln hat der Verkäufer die Ware an den Beförderer oder die von dem Käufer benannte Person zu übergeben. Die Pflicht zur Übergabe schließt grundsätzlich die Pflicht des Verkäufers zur Verladung auf das abholende Transportmittel ein. Das Transportgut ist verladen, sobald seine physische Position auf dem Beförderungsmittel von der Ladeeinrichtung unabhängig ist; eine weitergehende Ladungssiche-

15 OLG Hamm BeckRS 2012, 11809.

16 Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, S. 64.

17 Zum Anspruch des Käufers auf Erteilung einer Rechnung Piltz IHR 2012, 192 f., 193 sowie Oertel in: Mankowski (Hrsg.), Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rn. 50. Soweit die Rechnung für die Zollabfertigung erforderlich ist, gilt die Unterstützungspflicht des Verkäufers nach A7 b).

18 Siehe dort noch unter A8.

19 Die E-, F- und D-Klauseln erwarten, dass die Parteien den Lieferort bezeichnen, zum Beispiel „FCA Frankfurt Incoterms® 2020“ oder „DPU Atlanta Incoterms® 2020“.

20 Zum Beispiel „CIP Buenos Aires Incoterms® 2020“.

21 OLG Düsseldorf IHR 2018, 209 ff.; OLG Hamm BeckRS 2012, 11809; ICC Arbitration Case No. 17020, Yearbook Commercial Arbitration XL, 2015, S. 294 (314).

22 LG Saarbrücken RdTW 2019, 270 ff.; BGH IHR 2013, 15 ff., 17; EuGH IHR 2011, 221 ff.; BGH NJW 2009, 2606 ff.

23 Dazu unter anderem OLG Naumburg IWRZ 2019, 276 f.; OLG Stuttgart ZVertriebsR 2018, 131 ff.; OLG Celle IHR 2015, 247 ff., 249; OLG Köln BeckRS 2012, 18430; EuGH NJW 2011, 3018 f.; BGH NJW 2009, 2606 ff.; Oertel in: Mankowski (Hrsg.), Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rn. 67; anderer Ansicht Widmer Lüchinger in: Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter (Hrsg.), Kommentar zum UN-Kaufrecht, 7. Aufl. 2019, Rn. 90 zu Art. 31 sowie teilweise Graf von Bernstorff AW-Prax 2019, 320 ff.

24 Siehe oben Text zu Fn. 7.

25 Zu den C- und D-Klauseln unter A4 geregelt. Missverständnis Graf von Bernstorff, Incoterms® 2020, 2020, S. 103.

26 Vgl. Bergami VJ 2011, 157 (169).

nung des Gutes ist kaufrechtlich – anders kann es transport-²⁷ oder straßenverkehrsrechtlich²⁸ sein – nicht erforderlich.²⁹ Lose Füll- und Schüttgüter sind mit Abschluss des Einfüllvorgangs verladen. Bei EXW, FCA 3.b) und FAS beschränkt sich die Lieferhandlung des Verkäufers hingegen darauf, die Ware lediglich übernahmebereit zur Verfügung zu stellen, ohne dass der Verkäufer für ihre Verladung auf das abholende Transportmittel verantwortlich ist. Die D-Klauseln sehen ebenfalls vor, dass der Verkäufer die Ware lediglich zur Verfügung zu stellen hat.³⁰ DPU verpflichtet den Verkäufer allerdings, die Ware zuvor von dem heranführenden Transportmittel abzuladen. Anders als § 433 BGB und anders als viele nationale Rechte³¹ sieht keine Klausel der Incoterms® 2020 eine Pflicht des Verkäufers vor, die Ware an den Käufer zu übergeben. Anstelle einer Lieferung kann auch die Verschaffung entsprechend gelieferter Ware zur Erfüllung der Lieferpflicht genügen. Auf diese Weise wird insbesondere der Handhabung in Lieferketten Rechnung getragen.

A2 verweist zur Lieferzeit auf die Vereinbarung der Parteien, aus der auch folgt, welche Bedeutung einem vereinbarten Liefertermin zukommt.³² Der in der deutschen Übersetzung bei den Klauseln EXW, CFR und CIF gewählte Begriff „Zeitpunkt“ ist nicht im engeren Sinne des Wortes, sondern als Tagesdatum zu verstehen.³³ Eine vereinbarte Lieferzeit bezieht sich immer nur auf die Lieferhandlung des Verkäufers und regelt bei Geltung einer C-Klausel daher nicht das Datum des Eintreffens der Ware am Bestimmungsort.³⁴ Wenn ein Lieferzeitraum vereinbart wurde und nun der Liefertermin innerhalb dieses Zeitraums zu bestimmen ist, gewährt B10 der F-Klauseln dieses Bestimmungsrecht dem Käufer. Bei den anderen Klauseln erschließt sich ein Recht zur näheren Präzisierung des Liefertermins nicht aus den Incoterms,³⁵ sondern entweder aus dem Kaufvertrag oder dem jeweils maßgeblichen Kaufrecht.³⁶

Gegenstand der Lieferhandlung des Verkäufers ist die verkaufte Ware einschließlich nach A8 geschuldeter Verpackung. Wenn der Verkäufer einen für den Käufer bestimmten Container belädt und der Frachtführer diesen zur Beförderung an den Käufer übernimmt,³⁷ ist der Container nicht lediglich Transportmittel, sondern nebst Inhalt Gegenstand der Lieferhandlung des Verkäufers und Transportgut des Frachtvertrages.³⁸ Die zuweilen diskutierte Frage, inwieweit die Incoterms für Flüssigkeiten oder körperlich nicht greifbare Ware wie Computersoftware³⁹ gelten, bedarf keiner Erörterung, da letztlich die Parteien entscheiden, bei welchen Verträgen sie Klauseln der Incoterms einsetzen.⁴⁰

3. A3/B3 Gefahrübergang

Anders als die Rechtsordnungen, die auf den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses⁴¹ oder des Eigentumsübergangs⁴² abstellen, knüpfen A3/B3 den Gefahrübergang an den Vollzug der Lieferhandlung und entsprechen damit im Kern Art. 67 ff. CISG und §§ 446, 447 BGB ohne dass es jedoch und insoweit anders als nach § 446 BGB auf eine

Übernahme der Ware durch den Käufer ankommt. Erfasste Gefahren sind weder dem Verkäufer noch dem Käufer zuzurechnende Umstände,⁴³ die zu physischem Verlust oder Beschädigung der Ware führen,⁴⁴ nicht hingegen Hoheitsakte wie Aus- oder Einfuhrverbote,⁴⁵ da diese Gegenstand der Regeln unter A7/B7 sind. Werden die Klauseln CPT bzw. CIP bei Transporten eingesetzt, die nicht nur, aber auch eine Beförderung per Schiff bedingen, kann dies im Vergleich zu den Klauseln CFR bzw. CIF zu einer Vorverlagerung der Lieferstelle und damit des Gefahrübergangs führen, da die Übergabe an den Frachtführer nicht an einen Hafen gebunden ist.⁴⁶

Die Gefahr geht unabhängig von dem Vollzug der Lieferhandlung des Verkäufers mit Ablauf des Liefertermins auf den Käufer über, wenn die Ware hinreichend konkretisiert ist und der Verkäufer aus den in B3 näher aufgeführten Umständen, die letztlich dem Verantwortungsbereich des Käufers zuzurechnen sind – etwa weil bei FOB das von dem Käufer benannte Schiff nicht rechtzeitig eintrifft⁴⁷ –, die ihm obliegende Lieferhandlung nicht vornehmen kann. Bei den D-Klauseln kann der Gefahrübergang auch lieferungsunabhängig erfolgen, wenn der Käufer den Verkäufer trotz dessen Anforderung nicht in der gebotenen Weise bei der Ausfuhr- und Transitfreimachung unterstützt. Nach wie vor bleibt allerdings unklar, ob überhaupt und wenn ja wie der lieferungsunabhängige Gefahrüber-

27 Vgl. § 412 Abs. 1 HGB.

28 Vgl. § 22 StVO.

29 OLG Nürnberg TranspR 2017, 382 ff., IHR 2017, 203 ff., Nr. 76 sowie *Bergami* VJ 2012, 157 ff., 169.

30 Näher dazu OLG Brandenburg TranspR 2013, 29 ff. sowie ICC Arbitration Case No. 12365, CISG-online Nr. 2143.

31 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).

32 Vgl. dazu *Ostendorf* IHR 2009, 100 ff.

33 Ebenso *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 305.

34 Verkannt von *Grüske*, INCOTERMS® 2010 – Praxishandbuch, 2011, S. 21.

35 Wohl anderer Ansicht *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 720, 749, 787, 816 und 849.

36 Vgl. Art. 33(b) CISG.

37 FCL oder FCL/FCL (Full Container Load); *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 853; OLG Hamburg TranspR 2010, 337 ff. 341.

38 *Ramming* RdTW 2019, 401 ff.; *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 602; *Piltz/Bredow*, Incoterms, 2016, F-146; a.A. *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten*, Incoterms anders bekeken, 2. Aufl. 2013, S. 178, 234.

39 Siehe *Oertel* RIW 2019, 701 ff., 702 sowie Ziffer 1. der Einleitung zu den Incoterms 2000.

40 Näher dazu siehe unten unter IV.

41 So etwa Art. 185 OR (Schweiz).

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

43 Anders *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 258.

44 *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, S. 76.

45 *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten*, Incoterms anders bekeken, 2. Aufl. 2013, S. 183 f.; a.A. *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 25.

46 Siehe oben Text zu Fn. 24.

47 ICC Arbitration Case No. 6941, ICC International Commercial Arbitration Bulletin, 21/2, 61 f.

gang erfolgt, wenn die Parteien keinerlei Absprachen zur Lieferzeit getroffen haben.⁴⁸

4. A4/B4 Transport

A4/B4 regeln die Pflicht zum Abschluss des Vertrages zum Transport der Ware.⁴⁹ Während das CISG⁵⁰ sowie nationale Kaufrechte zur Durchführung des Kaufvertrages nicht unbedingt eine Bewegung der Ware voraussetzen, ergeben die Incoterms nur Sinn, wenn Ware zu transportieren ist.⁵¹ Nach allen Klauseln hat der Verkäufer die Ware am Lieferort zu liefern.⁵² Von da ab ist der Käufer für die Beförderung der Ware verantwortlich. Lediglich bei den C-Klauseln hat der Verkäufer über die Erfüllung der Lieferpflicht am Lieferort hinaus auf eigene Kosten die Beförderung der Ware an den benannten Bestimmungsort zu besorgen. Abgesehen von EXW ist daher bei den F-Klauseln ausdrücklich als Pflicht des Käufers bzw. bei den C- und D-Klauseln als Pflicht des Verkäufers ausgewiesen, den Transport nach den dort näher aufgeführten Vorgaben zu organisieren. Dazu muss nicht immer ein Vertrag mit einem dritten Frachtführer abgeschlossen werden. Vielmehr gestatten FCA dem Käufer und die D-Klauseln dem Verkäufer, den Transport der Ware auch auf andere Weise sicherzustellen, etwa durch Einsatz eigener Transportmittel. Auch die C-Klauseln sehen die Möglichkeit vor, den Transport auf andere Weise als durch Abschluss eines Transportvertrages beschaffen.

Die Pflicht zum Abschluss eines Transportvertrages gilt ausdrücklich auch bei der FCA-Klausel, obwohl mit Übernahme der Ware durch den Käufer der Kaufvertrag erfüllt ist und der weitere Umgang des Käufers mit der Ware für den Verkäufer rechtlich eigentlich belanglos ist.⁵³ Nachvollziehbar ist diese Pflicht für die Klausel FCA mit Lieferort auf dem Gelände des Verkäufers (FCA 3.a) und für die Klausel FOB, da ohne das von dem Käufer zu stellende Beförderungsmittel der Verkäufer die ihm obliegende Verladung der Ware auf das Beförderungsmittel nicht vornehmen kann. Im Sinne einer juristisch schlüssigen Darstellung wäre auch nicht erforderlich, in den D-Klauseln den Verkäufer zum Abschluss eines Vertrages zum Transport der Ware an den mit der Klausel bezeichneten Bestimmungsort zu verpflichten; denn die Beförderung an den Bestimmungsort ist bei den D-Klauseln schlicht Teil der Lieferpflicht des Verkäufers.⁵⁴ Durch diese Art der Darstellung wird aber dem Verständnis des Praktikers für die zu ergreifenden Maßnahmen entsprochen.

Bei Geltung der F-Klauseln können die Parteien auch – in der Praxis nicht selten vorkommend – vereinbaren, dass der Verkäufer auf Kosten und Risiko des Käufers den Transportvertrag abschließt.⁵⁵ Der Kaufvertrag wird dadurch aber nicht zu einem Beförderungsverkauf im Sinne des Art. 31 (a) CISG,⁵⁶ da der Ort der Abnahme der Ware durch den Käufer weiterhin mit dem Lieferort identisch ist und der Verkäufer frei ist, „additional services“ zu vereinbaren oder nicht.

Die als Reaktion auf den 11. September 2001 mit den Incoterms® 2010 seinerzeit unter A2/B2 eingeführte „Sicherheitsfreigabe“⁵⁷ erfasst die Kontrollen, denen Handelsware namentlich zum Schutz vor nicht-betriebsbedingten Gefahren durch unrechtmäßige Eingriffe von außen und zur Verhinderung terroristischer Anschläge unterworfen wird.⁵⁸ Bald stellte sich heraus, dass diese Kontrollen zum Teil schlechthin Voraussetzungen für eine Beförderung der Ware sind, den jeweiligen Frachtführer adressieren und folglich transportbezogen sind.⁵⁹ Als typisches Beispiel sind die in der EU geltenden Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt⁶⁰ zu nennen,⁶¹ die den „Reglementierten Beauftragten“⁶² sowie den „Bekannteten Versender“⁶³ und den „Geschäftlichen Versender“ als qualifizierte Beteiligte vorsehen. Ebenso zählen hierzu die Regelungen des International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code),⁶⁴ der Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr bei Schiffen und Hafenanlagen vorsieht und zusätzliche Kosten zur Folge haben kann.⁶⁵ Die jetzt in A4 geregelten transportbezogenen Sicherheitsanforderungen erfassen die Vorkehrungen, die in diesem Sinn der Sicherheit in der Lieferkette und der Verhinderung unrechtmäßiger, nicht-operative Risiken auslösender Eingriffe dienen, so dass nicht Regelungen darunter fallen, die zum Beispiel die Vermeidung von Ladungsdiebstahl bezwecken⁶⁶ oder – wie in Internetforen auch vorgebracht wird – umwelt- oder verkehrsrechtlich motiviert sind. Grundsätzlich ist der Verkäufer nach A4 bis zur Lieferung und bei den C-Klauseln bis zum Bestimmungsort für transportbezogene Sicherheitsanforderungen verantwortlich. Zudem ist er bei Geltung von EXW oder einer der F-Klauseln verpflichtet, dem Käufer auf dessen Anforderung

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

49 Graf von Bernstorff, *Incoterms*® 2020, 2020, Rn. 91.

50 Ferrari in: Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter (Hrsg.), *Kommentar zum UN-Kaufrecht* 7. Aufl. 2019, Rn. 8 zu Art. 1.

51 Ebenso Graf von Bernstorff, *Incoterms*® 2020, 2020, Rn. 91.

52 Siehe oben A2.

53 So ausdrücklich zu FAS Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010*, 2011, 166.

54 Siehe oben Text nach Fn. 23; vgl. LG Siegen BeckRS 2008, 11375 zu der Klausel DDU.

55 Sog. „additional services“; vgl. OLG Hamburg TranspR 2010, 337 ff. und OLG Bremen TranspR 2002, 405 ff.

56 Vgl. Railas Vestnik International Commercial Arbitration Review 2011, 63 (69); a.A. Widmer Lüchinger in: Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter (Hrsg.), *Kommentar zum UN-Kaufrecht*, 7. Aufl. 2019, Rn. 68 zu Art. 31.

57 „Security clearance“; siehe dazu Graf von Bernstorff *AW-Prax* 2019, 424 ff.

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

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

60 Verordnung (EG) Nr. 300/2008 vom 11. März 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 Gjemulla *TranspR* 2014, 217 ff.; Hellmann, *AW-Prax Service-Guide* 2013, S. 49 ff.

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

65 Etwa ISPS-Zuschläge in Form von „Carrier-“ oder „Terminal-Sicherheitsgebühr“

66 A.A. Graf von Bernstorff, *Incoterms*® 2020, 2020, Rn. 612.

zung die in seinem Besitz befindlichen Informationen einschließlich transportbezogener Sicherheitsanforderungen zur Verfügung zu stellen, die der Käufer für die Organisation des Transports der Ware benötigt.

5. A5/B5 Versicherung

A5/B5 regeln die Transportversicherung. Grundsätzlich ist jede Partei für die Absicherung ihrer eigenen Risikosphäre verantwortlich. Die Incoterms treffen dazu keine Aussage. Allerdings ist der Praxis nachdrücklich zu empfehlen, gebrochene Versicherungen tunlichst zu vermeiden.⁶⁷ Wegen der unterschiedlichen Schnittstellen für Lieferort und Gefahrübergang einerseits und Kostenübergang und Abnahme andererseits besteht bei den C-Klauseln eine besondere Situation,⁶⁸ der die Parteien durch Absprache einer Transportversicherung Rechnung tragen können. Bei Vereinbarung der Klauseln CIF oder CIP ist der Verkäufer dann verpflichtet, eine die Transportstrecke abdeckende Güterversicherung in Höhe von 110 % des Rechnungswertes der Ware dergestalt abzuschließen, dass der Käufer einen Anspruch unmittelbar gegenüber dem Versicherer erwirbt. Folgerichtig ist der Verkäufer daher verpflichtet, dem Käufer die Versicherungspolice oder einen sonstigen Nachweis über den Versicherungsschutz zu übermitteln. Während jedoch bislang lediglich eine Mindestdeckung nach Maßgabe der Klausel (C) der Institute Cargo Clauses⁶⁹ vorgeschrieben war, gilt diese Mindestdeckung nach den Incoterms® 2020 nur noch im Falle von CIF.⁷⁰ Da diese Deckung in der Regel den Bedürfnissen der mit Industrieprodukten handelnden Unternehmen nicht genügt,⁷¹ sehen die Incoterms® 2020 nunmehr für die Klausel CIP eine Deckung nach Maßgabe der deutlich weiterreichenden Klausel (A) der Institute Cargo Clauses oder einem ähnlichen Klauselwerk vor.⁷² Andere Vereinbarungen der Parteien oder andere Handelsüblichkeiten gehen selbstverständlich vor und sollten insbesondere in Betracht gezogen werden, wenn es sich um „non-admitted“-Länder handelt, die die Versicherung von auf ihrem Territorium belegenen Risiken besonderen Bedingungen unterwerfen, wobei die Risikobeleghenheit sehr unterschiedlich gesehen wird.

6. A6/B6 Liefer-/Transportdokument

A6/B6 haben Liefer- und Transportdokumente zum Gegenstand. Nach wie vor bleiben die Modalitäten ihrer Übergabe ungeregelt⁷³ und ist der Käufer nicht verpflichtet, dem Verkäufer ein Dokument für umsatzsteuerliche Zwecke zur Verfügung zu stellen.⁷⁴ Der Käufer hat lediglich bei Geltung der Klausel EXW einen Nachweis zu beschaffen. Demgegenüber hat der Verkäufer dem Käufer nach den F-Klauseln den üblichen Liefernachweis, nach den C-Klauseln die üblichen Transportdokumente und nach den D-Klauseln die den Käufer zur Übernahme der Ware berechtigenden Dokumente⁷⁵ zu verschaffen. Bei CPT und CIP ist die Übersendung des Dokumentes nur geboten, wenn dies üblich ist oder von dem Käufer verlangt wird. Zudem sehen die C-Klauseln nähere Vorgaben

zur inhaltlichen Aufmachung der Dokumente vor, insbesondere auch um eine Weiterveräußerung der noch auf dem Transport befindlichen Ware zu ermöglichen.⁷⁶ Auf Verlangen, Kosten und Risiko des Käufers hat der Verkäufer zudem bei der Beschaffung des Transportdokuments zu unterstützen, wenn eine F-Klausel vereinbart ist.

Neu sind ergänzende Regeln zu FCA. Diese wurden geschaffen, weil die Klausel FCA aus Sicht des Verkäufers ungleich besser für den Containerversand geeignet ist als FOB,⁷⁷ andererseits die Honorierung von Akkreditiven häufig von der Vorlage eines die Verladung an Bord des Schiffes bestätigenden Dokuments abhängig gemacht wird.⁷⁸ FCA B6 sieht nun vor, dass auf Basis einer Vereinbarung der Parteien 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 – zum Beispiel durch Einreichung bei der Akkreditivbank – dem Käufer zukommen zu lassen. Auch in dieser Konstellation erhält der FCA-Verkäufer das Dokument mit dem An-Bord-Vermerk jedoch nicht Zug-um-Zug gegen die Aushändigung des Containers am Terminal, sondern erst nach dessen Verladung auf das Schiff. Folglich trägt der Verkäufer weiterhin die Risiken, die typisch sind, wenn ein Container unter der Klausel FOB verschifft wird. Als Alternativen bieten sich an, dass Verkäufer und Käufer übereinkommen, dass der Verkäufer den Beförderungsvertrag auf Kosten und Risiko des Käufers abschließt,⁷⁹ oder noch besser für die Inanspruchnahme des Akkreditivs anstelle eines An-Bord-Vermerks die Vorlage eines Übernahme-konnossements (*Received for Shipment Bill of Lading*)⁸⁰ vorsehen.

7. A7/B7 Ausfuhr-/Einfuhrabfertigung

A7/B7 fassen die Regeln zur Ausfuhr-, Transit- und Einfuhrfreimachung zusammen.⁸¹ Behördlich angeordnete

67 Näher dazu *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2010, 2. Aufl. 2012, Rn. 617, 878, 924; *Piltz* in: Schütze/Weipert/Rieder (Hrsg.), Münchner Vertragshandbuch, Band 4. Wirtschaftsrecht III, 8. Aufl. 2018, Formular V. 1 (Export Contract) Anm. 66.

68 Siehe oben unter II. „C-Gruppe“.

69 Näher zu den Institute Cargo Clauses siehe *Oertel* in: Mankowski (Hrsg.), Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rn. 297-301.

70 Näher dazu *Debattista* in: ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rn. 72.

71 *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, S. 55, 124, 200.

72 *Graf von Bernstorff* AW-Prax 2019, 446 f.

73 Siehe dazu *Oertel* in: Mankowski (Hrsg.), Commercial Law, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rn. 245; missverstanden von *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 691, 745.

74 Grundsätzlich ist für eine Umsatzsteuerfreiheit nachzuweisen, dass die Ware das Land verlassen hat, in dem der Verkäufer seinen Sitz hat.

75 Näher dazu OLG Brandenburg TranspR 2013, 29 ff.

76 Zu den unterschiedlichen Verfahrensweisen der Datierung und Unterzeichnung eines Konnossements siehe *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 317 ff.

77 Näher dazu siehe unten unter IV.

78 So z.B. Art. 20, 21 und 22 UCP/ERA 600. Zu der Problematik *Debattista* in: ICC-Publikation 723 DE, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rn. 63 ff.

79 Siehe oben Text zu Fn. 55.

80 Siehe dazu § 514 Abs. 1 HGB.

Warenkontrollen (*pre-shipment inspections*)⁸² sind nun ebenfalls in A7/B7 geregelt, die damit alle Genehmigungen, Lizenzen, Formalitäten usw. erfassen, die von den zuständigen Behörden für die Ausfuhr der Ware, ihren Transit durch ein drittes Land und die Einfuhr verlangt werden. Mit dem Zusatz „Gegebenenfalls“ wird deutlich gemacht, dass die Incoterms® 2020 auch für den nationalen Geschäftsverkehr⁸³ und für Geschäfte in internationalen Binnenmärkten wie etwa der Europäischen Union („*inneregemeinschaftliche Lieferungen*“) anwendbar sind, bei denen Freimachungen weitgehend entfallen. Ansonsten obliegt bei Geltung der F- sowie C-Klauseln dem Verkäufer die Export- und dem Käufer die Transit- und Importfreimachung. Die Klauseln DAP und DPU haben zur Folge, dass der Verkäufer nun auch die Transitfreimachung zu besorgen hat und der Käufer nur noch für die Importfreimachung verantwortlich ist. Bei EXW ist die gesamte Freimachung Angelegenheit des Käufers und bei DDP⁸⁴ des Verkäufers.⁸⁵ Soweit mit den amtlichen Freimachungen „*Sicherheitsfreigaben*“⁸⁶ verbunden sind, werden sie in den Regelungen nun ausdrücklich angesprochen. Typische Beispiele sind die bei Importen in die EU vorgeschriebene summarische Eingangsanmeldung (ESumA, ENS Filing),⁸⁷ Art. 127 UZK, das US-amerikanische Importer Security Filing (ISF) sowie die Vorgaben der Container Security Initiative (CSI). Die Pflicht zur Freimachung ist neben der in A2/B2 geregelten Lieferung/Übernahme eine eigenständige Pflicht des Verkäufers bzw. Käufers.⁸⁸ Soweit einer Partei keine Freimachungspflichten obliegen, ist sie gehalten, die andere Partei auf deren Anforderung, Risiko und Kosten bei der Beschaffung der Dokumente und Informationen zu unterstützen, die für die von ihr vorzunehmenden Freimachungen erforderlich sind. Die Unterstützung gilt auch für Sicherheitsfreigaben.

8. A8/B8 Prüfung/Verpackung/ Kennzeichnung

Die zur Lieferung erforderlichen Prüfungen⁸⁹ wie das Messen, Wiegen und Zählen der Ware weisen A8/B8 ausnahmslos dem Verkäufer zu. Diese Prüfungen sind zu unterscheiden von den nach Lieferung den Käufer treffenden Untersuchungsobliegenheiten, wie sie etwa Art. 38 CISG und § 377 HGB vorschreiben. Letztere werden in den Incoterms nicht angesprochen. Sofern die Ware nicht üblicherweise unverpackt befördert wird, ist der Verkäufer zudem für ihre Verpackung und Kennzeichnung verantwortlich. Die Verpackung soll sicherstellen, dass weder die zu liefernde Ware Schaden nimmt noch durch sie andere Personen oder Gegenstände Schaden erleiden.⁹⁰ Besondere Verpackungs- oder Kennzeichnungsanforderungen setzen eine Vereinbarung der Parteien voraus. Ansonsten gilt als Maßstab für Verpackung und Kennzeichnung ihre Eignung für den Transport.⁹¹ Wenn der Verkäufer um die Beförderung der Ware mittels Flugzeugs weiß oder wissen musste, hat die Verpackung daher den besonderen Verpackungsanforderungen für Luftfracht zu genügen.⁹²

9. A9/B9 Kostenverteilung

A9/B9 verteilen die mit der Lieferung der Ware verbundenen Kosten zwischen den Parteien des Kaufvertrages. 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.⁹³ Für die Verteilung sonstiger Kosten ist der Vollzug der dem Verkäufer obliegenden Lieferhandlung an dem maßgeblichen Lieferort die entscheidende Schnittstelle.⁹⁴ Die Kosten der FCL-Containerstellung hat bei FCA demzufolge der Verkäufer, die Terminal Handling Charges (THC) hingegen der Käufer zu tragen.⁹⁵ Anders ist es, wenn Container unter FOB versandt werden. Nach den C-Klauseln obliegen dem Verkäufer zusätzlich die Kosten des Transports der Ware an den vereinbarten Bestimmungsort, die sich aus dem von ihm abzuschließenden Beförderungsvertrag ergeben, einschließlich der Kosten für beförderungsbezogene Sicherheitsanforderungen und bei CIF oder CIP der Kosten der Versicherung. Soweit aufgrund des Transportvertrages den Verkäufer auch Kosten treffen, die ohne die Regelung in dem Transportvertrag von dem Käufer zu tragen wären (etwa bei den C-Klauseln, DAP oder DDP Kosten der Entladung⁹⁶ oder bei den C-Klauseln während der Beförderung aufkommende zusätzliche Kosten⁹⁷), verbleibt die Kostenlast bei dem Verkäufer. Hinzu kommen die Kosten für nach A6 zu beschaffende Liefer-/Transportdokumente und für von dem Verkäufer nach B5 und B7 angeforderte Unterstützung. Alle nach Vollzug der dem Verkäufer obliegenden Lieferhandlung anfallenden Kos-

81 Zur Bedeutung für die Praxis siehe *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, S. 32 f.

82 *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, S. 65.

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

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

85 Näher dazu siehe unten unter IV. Unklar *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 826.

86 „Security clearance“. Siehe dazu oben Text zu Fn. 58.

87 *O'Connor* (eds.), Incoterms 2010 Q&A, 2013, S. 49; a.A. *Graf von Bernstorff*, AW-Prax 2015, 408, 409.

88 Zu FCA *Piltz/Bredow*, Incoterms, 2016, F-124; *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 628.

89 Kritisch dazu *Piltz/Bredow*, Incoterms, 2016, F-200.

90 *Piltz/Bredow*, Incoterms, 2016, F-204; *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 639.

91 So bereits vor dieser Klarstellung in Incoterms 2020 *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten*, Incoterms anders bekeken, 2. Aufl. 2013, S. 234.

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

93 Siehe oben zu A7/B7.

94 *Ramberg*, ICC Guide to Incoterms 2010, 2011, S. 114.

95 *Bredow/Selffert*, Incoterms 2000, 2000, S. 51 f.; *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 649.

96 Vgl. dazu *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 201.

97 *Oertel* in: *Mankowski* (Hrsg.), *Commercial Law*, 2019, IV. INCOTERMS® 2010, Rn. 234 (Kosten durch z.B. Strandung, Kollision, staatliche Ereignisse oder ungünstige Wetterbedingungen).

ten gehen grundsätzlich zulasten des Käufers,⁹⁸ soweit sie nicht nach A9 dem Verkäufer zugewiesen sind.

Unter B9 ist zudem bei allen Klauseln eine Ersatzpflicht des Käufers festgeschrieben, wenn er die dort im Einzelnen aufgeführte Mitwirkungshandlung unterlässt, der Verkäufer infolgedessen nicht wie vereinbart die gebotene Lieferhandlung vornehmen kann, obwohl die zugehörige Ware eindeutig identifiziert ist. Dem Grunde nach handelt es sich um einen Schadensersatzanspruch des Verkäufers, der ebenso wie der Schadensersatz nach dem UN-Kaufrecht,⁹⁹ aber anders als nach deutschem Recht möglich,¹⁰⁰ verschuldensunabhängig¹⁰¹ ausgestaltet ist und für den im Zweifel ergänzend auch die Art. 74, 77 und 79 CISG herangezogen werden sollten.

10. A10/B10 Benachrichtigungen

A10/B10 sehen Benachrichtigungspflichten vor. Nach den E-, C- und D-Klauseln hat der Verkäufer dem Käufer die zur Übernahme der Ware erforderlichen Informationen zukommen zu lassen und bei Verwendung einer F- oder C-Klausel die erfolgte Lieferung bzw. bei FAS, FOB und FCA auch die nicht rechtzeitige Übernahme mitzuteilen. Den Käufer treffen bei den F-Klauseln besondere Benachrichtigungspflichten.¹⁰² Nach den anderen Klauseln hat er dem Verkäufer nähere Angaben zu Lieferzeit und Liefer- bzw. Übernahmestelle zu machen, wenn er aufgrund des zugrunde liegenden Kaufvertrages dazu berechtigt ist. Nach wie vor nicht geregelt ist, ob für die Benachrichtigungen das Absende- oder das Zugangsprinzip gilt.¹⁰³ Allerdings bestehen keine Zweifel, dass die Benachrichtigungspflichten echte vertragliche Pflichten sind, deren Schlechterfüllung nach dem jeweils maßgeblichen Kaufrecht sanktioniert werden kann.¹⁰⁴

IV. Hinweise zur richtigen Anwendung der Incoterms® 2020

Grundsätzlich sind die Parteien frei, die für ihre Zwecke am ehesten geeignete Incoterms-Klausel zu vereinbaren. Gesetzliche Einschränkungen oder Vorgaben sind eher selten.¹⁰⁵ Mit der Vereinbarung einer Klausel der Incoterms gelten die dazu von der ICC/Paris jeweils unter A1 bis A10 bzw. B1 bis B 10 aufgestellten Regeln es sei denn, dass eine Bezugnahme auf diese Regeln nicht in Betracht kommt.¹⁰⁶ Die nachstehenden Hinweise geben Anregungen zur Auswahl und für die Arbeit mit den Klauseln der Incoterms® 2020:

- Die Klauseln FAS, FOB, CFR oder CIF sind nur sinnvoll, wenn die Ware ausschließlich per Schiff befördert wird, d.h. sowohl der Lieferort als auch der Bestimmungsort offenes, beschiffbares Wasser einschließen. Die übrigen Klauseln sind für jede Art der Beförderung – auch für die Schiffsbeförderung – und multimodal verwendbar.
- Die Klauseln FAS, FOB, CFR oder CIF sind bei Verwendung von FCL-Containern nicht geeignet.¹⁰⁷ Der Ver-

käufer verliert in tatsächlicher, aber auch in rechtlicher Hinsicht jede Kontrolle über den Container, sobald dieser am Terminal übergeben ist, übernimmt bei Vereinbarung der Klauseln FAS, FOB, CFR oder CIF aber gegenüber dem Käufer die Verantwortung, bis der Container längsseits des Schiffes oder auf das Schiff verbracht ist.¹⁰⁸ Auch hat der Verkäufer, selbst wenn er Anspruch auf ein An-Bord-Konnossement hat, keinen Einfluss darauf, wann die Verladung stattfindet.¹⁰⁹ Bei Verwendung von FCL-Containern sollten daher nur die Klauseln EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU oder DDP eingesetzt werden.¹¹⁰

- Die Klauseln EXW oder DDP sollten wegen der damit verbundenen zoll- und umsatzsteuerrechtlichen Pflichten bei Auslandsgeschäften nur nach sorgfältiger Überprüfung verwendet werden. Dies gilt namentlich für europäische Ex- bzw. Importeure,¹¹¹ da das europäische Zollrecht (UZK) sowohl für den Export wie auch für den Import zwingend die Mitwirkung in der EU ansässiger Beteiligten erfordert und folglich die Erfüllung der nach EXW dem nicht-europäischen Käufer bzw. nach DDP dem nicht-europäischen Verkäufer obliegenden Freimachungspflichten rechtlich schwierig oder gar unmöglich sein kann.¹¹² Im innergemeinschaftlichen Handel sprechen auch umsatzsteuerliche Folgen gegen die Verwendung dieser Klauseln. Jenseits von EXW und DDP ist die Verantwortung für die Aus- bzw. Einfuhrfreimachung sowie für die damit verbun-

98 ICC Arbitration Case No. 6468 of 07/1990, ICC International Commercial Arbitration Bulletin 21/2, 55 (56) (FOB, Betriebskosten, die nach der Verladung der Tiere anfallen); ICC Arbitration Case No. 13492 of 07/2006, CISG-online nr. 2141 (CFR, Liegegeldkosten).

99 Näher dazu siehe *Schwenzer* in: *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter* (Hrsg.), Kommentar zum UN-Kaufrecht (CISG), 7. Aufl. 2019, Rn. 3 f. zu Art. 74.

100 Vgl. BGH NJW 2006, 47 ff., 50 sowie BGH BeckRS 2017, 133089 = ZVertrR 2018, 22 ff.

101 Ebenso *Oertel* in: *Mankowski* (Hrsg.), *Commercial Law*, 2019, IV, INCOTERMS® 2010, Rn. 79.

102 Zu den Einzelheiten siehe B10.

103 Näher dazu *Piltz* RIW 2000, 485, 487.

104 *Vanheusden*, *Leveringsvoorwaarden in international overeenkomsten, Incoterms anders bekeken*, 2. Aufl. 2013, S. 209 f.; *Ramberg*, *ICC Guide to Incoterms 2010, 2011*, S. 90, 102, 115, 121, 130, 135, 141, 146, 153, 157.

105 Zum Beispiel gestattet Brasilien nicht die Verwendung der Klausel DDP im Import, CAMEX-Resolution Nr. 21 vom 07.04.2011

106 Vgl. BGH IHR 2013, 15 ff. = NJW-RR 2013, 309 ff.; *Oertel* in: *Mankowski*, *Commercial Law*, 2019, IV, INCOTERMS® 2010, Rn. 37 f.; umfassend *Piltz/Bredow*, *Incoterms*, 2016, A-302 ff.

107 *Graf von Bernstorff*, *Incoterms® 2020*, 2020, Rn. 172 ff.; *O'Connor* (eds.), *Incoterms 2010 Q&A*, 2013, 82; *Ramberg*, *ICC Guide to Incoterms 2010, 2011*, S. 22.

108 Siehe oben zu A2.

109 Container werden nicht selten „rolled“, d.h. auf ein späteres Schiff verladen als das gebuchte.

110 *Debattista* in: *ICC-Publikation 723 DE*, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rn. 66; *O'Connor* (eds.), *Incoterms 2010 Q&A*, 2013, S. 82; *Murray/Holloway/Timson-Hunt*, *Schmitthoff's Export Trade*, 12. Aufl. 2012, S. 55.

111 Zur australischen Sicht siehe *Bergami* VJ 2016(2), 1.

112 *Debattista* in: *ICC-Publikation 723 DE*, 2019, Einführung in die Incoterms® 2020, Rn. 22 sowie Erläuternde Kommentare für Nutzer zu der Klausel EXW Nr. 6 und zu der Klausel DDP Nr. 7; *Oertel* in: *Mankowski* (Hrsg.), *Commercial Law*, 2019, IV, INCOTERMS® 2010, Rn. 417; *O'Connor* (eds.), *Incoterms 2010 Q&A*, 2013, S. 36.

denen Sicherheitsfreigaben¹¹³ wegen der nur wenigen Alternativen kein entscheidendes Kriterium für die nähere Auswahl. Bei Verwendung von DAP oder DPU sollte den Parteien zudem bewusst sein, dass möglicherweise zunächst der Käufer die Ware zollrechtlich freizumachen hat, bevor der Verkäufer sie an dem vereinbarten Bestimmungsort liefern kann.

- Auch die Kostenverteilung (A9/B9) sollte kein entscheidendes Kriterium für die Auswahl sein.¹¹⁴ Die letztlich mit der eingesetzten Klausel einhergehenden Kostenkonsequenzen können unschwer auch anders vereinbart werden, wenn die Parteien eine Kostenaufteilung abweichend von der für die gewählte Klausel in A9/B9 vorgesehenen wünschen.¹¹⁵
- In erster Linie sollten die Regelungen in A2/B2 die Entscheidung für eine bestimmte Klausel bestimmen. Dies gilt umso mehr, als die Regelungen zur Gefahrtragung in A3/B3 und zur Beförderung in A4/B4 unmittelbar auf die in A2/B2 vorgesehenen Varianten aufbauen und die weiteren Regelungen letztlich Konsequenz der zu A2/B2 getroffenen Entscheidungen sind.¹¹⁶ Für die Auswahl sollte es nicht darauf ankommen, möglichst die Klausel mit den geringsten Pflichten anzustreben. Bestimmend sollte stattdessen vielmehr sein, welche Partei die mit der Lieferung verbundenen weiteren Pflichten wie insbesondere den Transport der Ware und seine Versicherung am kostengünstigsten und zweckmäßigsten erledigen kann.¹¹⁷
- Die E-, F- und D-Klauseln erwarten, dass die Parteien den Lieferort angeben (z.B. „FCA airport Stuttgart Incoterms® 2020“). Bei den C-Klauseln ist der Übernahmeort (Bestimmungsort) anzugeben (z.B. „CIP New York Incoterms® 2010“). Es empfiehlt sich, neben dem jeweiligen Ort auch die Stelle, an der die Ware zu liefern bzw. zu übernehmen ist, möglichst genau zu bezeichnen¹¹⁸ und stets den Hinweis „Incoterms® 2020“ anzufügen.
- Zudem sollte stets ein Lieferdatum oder Lieferzeitraum vereinbart werden. Wenn zwar eine Lieferfrist, aber kein Lieferdatum bestimmt ist, entscheidet bei Geltung der F-Klauseln der Käufer, bei den anderen Klauseln häufig der Verkäufer.¹¹⁹ Liegt eine längere Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss einerseits und Lieferung andererseits, sollten die Parteien geeignete Vorsorgen für den Fall treffen, dass nach Vertragsabschluss, aber vor Lieferung der Ware die Ausfuhr oder Einfuhr als Reaktion auf veränderte Umstände in dem Bestimmungs- oder Herkunftsland Restriktionen erfährt oder gänzlich suspendiert wird.¹²⁰
- Die Regelungen zu den einzelnen Klauseln sind in keiner Weise zwingend. Modifikationen sollten aber eindeutig und unmissverständlich formuliert werden¹²¹ und zudem die Struktur-Prinzipien der jeweiligen Klausel-Gruppe respektieren.¹²²
- Die Incoterms® 2020 formulieren verbindliche Pflichten nur für den Vertrag zwischen Verkäufer und Käufer, nicht etwa für den Transportvertrag,¹²³ sind aber kein Kaufvertrag, sondern setzen einen solchen vielmehr

voraus. Bezogen auf den Kaufvertrag regeln die Incoterms® 2020 zudem nur einige der Primärpflichten sowie unter B3 und B9 spezielle Sekundärkonsequenzen, enthalten aber zum Beispiel keine Aussagen zum Vertragsabschluss, zur Eigentumsübertragung, zur Zahlungsabwicklung und insbesondere nicht zu Leistungsstörungen. Daher ergänzen und modifizieren die Incoterms® 2020 lediglich das an sich maßgebliche Kaufrecht, wollen es aber niemals ganz ersetzen. In weitem Umfang gilt ergänzend das UN-Kaufrecht.¹²⁴

Summary

Incoterms® 2020 are eleven clauses for delivery of goods. The ICC/Paris has established a set of rules for each of the eleven clauses which explain in detail the obligations incumbent on the seller and the buyer when they agree on one of the clauses in their contract of sale. The rules set out in A2/B2 for each clause should be given the greatest importance, as they describe the basic characteristics of the clause in question, whereas the other rules are more or less a consequence of those characteristics. Selecting and working with the clauses of the Incoterms® 2020 also requires consideration of aspects such as transport-related security requirements, reconciliation with documented credit requirements, cargo insurance and export/import clearance.

Prof. Dr. Burghard Piltz



¹¹³ Siehe oben unter A7/B7.

¹¹⁴ A.A. *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 176 ff.

¹¹⁵ 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.

¹¹⁶ Ähnlich *Graf von Bernstorff*, Incoterms® 2020, 2020, Rn. 159.

¹¹⁷ *Magnus/Piltz* in: DiMatteo/Janssen/Magnus/Schulze, International Sales Law, 2016, S. 283 (no. 57); O'Connor (eds.), Incoterms 2010 Q&A, 2013, S. 37.

¹¹⁸ Siehe dazu oben Text nach Fußnote 24.

¹¹⁹ Siehe dazu oben Text nach Fußnote 34.

¹²⁰ Siehe dazu *Piltz/Bredow*, Incoterms, 2016, F-125.

¹²¹ So ist etwa bei „CIF landed“ nicht klar, ob damit lediglich eine andere Zuordnung der Kosten oder weitergehende Konsequenzen beabsichtigt sind.

¹²² So scheidet „EXW“ aus, wenn nach den Vorstellungen beider Parteien der Verkäufer über seinen Spediteur die Versendung organisieren soll.

¹²³ OLG Stuttgart BeckRS 2003, 30334298.

¹²⁴ Zum Zusammenspiel der Incoterms mit dem UN-Kaufrecht siehe *Ramberg* in: Andersen/Schroeter, *Sharing International Commercial Law across National Boundaries*, Festschrift für Albert H. Kritzer, 2008, S. 394 (403) und *Piltz*, „Incoterms 2000“, RIW 2000, 485 (487 f.).