

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 81

Dr. Franz Hubert Timmermann

INCOTERMS 1990

HAMBURG 1992

INCOTERMS 1990

Vortrag

von

Dr. Franz Hubert Timmermann
(Handelskammer Hamburg)

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

8. Januar 1992

Hamburg 1992

I n c o t e r m s 1 9 9 0

Um die Incoterms 1990 besser zu verstehen, ist ein kurzer Blick auf die Entwicklungsgeschichte hilfreich.

Zeit ist Geld - aus diesem Grunde waren Kaufleute in aller Welt schon frühzeitig bemüht, die Bedingungen für ihre typischen, alltäglich wiederkehrenden Geschäfte zu standardisieren. Internationale Kaufverträge enthalten außer den Hauptpflichten wie Lieferung, Abnahme der Ware, Kaufpreiszahlung zahlreiche weitere Obliegenheiten (z.B. Kosten- und Gefahrtragung; Abschluß von Beförderungs- und Versicherungsverträgen; Verzollung; Beschaffung von Ausfuhr- und Einfuhrgenehmigungen, Liefernachweisen, Untersuchungszertifikaten, Ursprungszeugnissen und sonstigen Dokumenten; Verpackung; Mitteilungspflichten z.B. betr. Ladebereitschaft des Schiffes, Verschiffungsanzeige). Diese Obliegenheiten können Käufer und Verkäufer z.T. unterschiedlich unter sich aufteilen. Durch die Reduzierung der vielen möglichen Einzelregelungen auf einige praktikable Standardklauseln lassen sich nicht nur langwierige Verhandlungen und umfangreiche Vertragsurkunden vermeiden, sondern darüber hinaus Unklarheiten und Mißverständnisse durch unterschiedliche Sprachen und Rechtssysteme ausräumen. Pioniere dieser Standardisierung waren gutorganisierte Handelszweige, die ihre Geschäftsbedingungen schufen und in ihren jeweiligen Branchen durchsetzten, z.B. der Getreidehandel in Hamburg, London (heute: GAFTA) und Amsterdam, Bremer Baumwollbörse, Wiener Holzhandel, Lyoner Seidenhandel. Diese Bedingungen wurden ganz oder teilweise auch in anderen Branchen und Ländern übernommen. So entstanden bereits im vorigen Jahrhundert bekannte Klauseln wie FOB (= free on board) und CIF (= cost insurance freight) und viele andere.

Infolge zunehmender Verwendung solcher Vertragsformeln in anderen Branchen, der Zunahme des Welthandels und der Einbeziehung von immer mehr Völkern und Staaten, infolge des Aufkommens neuer Branchen und Verbände gelang es nicht vollständig, die Klauseln grenzen- und branchenübergreifend zu vereinheitlichen.

Übereinstimmungen in zahlreichen Einzelregelungen standen bei anderen Regeln in einzelnen Branchen und Ländern Abweichungen gegenüber, die zu Streitigkeiten führten - z.B. darüber, ob der Verkäufer oder der Käufer die Konsulatsgebühren oder die Versicherungsprämien trägt - und verhinderten, daß der Inhalt dieser Klauseln international anerkannter Handelsbrauch wurde.

Eine der ersten Aufgaben der 1919 in Paris gegründeten Internationalen Handelskammer war daher eine Bestandsaufnahme der damals weltweit gebräuchlichen Vertragsformeln, ihres Inhalts und des Umfangs ihrer Verbreitung. Sie sollte Grundlage werden für die Erarbeitung einheitlicher Regeln mit weitestmöglicher Akzeptanz, die die Vertragsparteien künftig in ihre Verträge einbeziehen konnten.

Das Ergebnis dieser Umfrage war ein Überblick über 11 Klauseln, die in mehr als 30 Ländern mit weitgehend identischem Inhalt verwendet wurden und als "Trade Terms" im Jahre 1928 veröffentlicht wurden. Dieses rechtstatsächliche Material war die Basis für die Erarbeitung eines Regelwerkes, das der Kongreß der Internationalen Handelskammer im Jahre 1935 in Berlin angenommen und den Außenhandelskaufleuten zur Einbeziehung in ihre internationalen Verträge empfohlen hat. Diese "International Commercial Terms" wurden 1936 unter dem Kurztitel Incoterms veröffentlicht.

Damals standen insgesamt 11 Klauseln zur Auswahl. Die jeweils gewählte Klausel sollte ausdrücklich unter Bezug auf die Incoterms in den Vertrag einbezogen werden, also z.B. durch die Einfügung der Worte "CIF Incoterms" oder "FOB Incoterms" in den Vertragstext.

Leider verhinderte der wenige Jahre danach ausgebrochene Zweite Weltkrieg die rasche Verbreitung dieser Klausel-Sammlung. Nach dem Krieg setzte die Internationale Handelskammer ihre Umfragearbeit weltweit fort, um die Verbreitung festzustellen und die Klauseln an geänderte Gepflogenheiten und Anforderungen im internationalen Handel anzupassen. Das Ergebnis wurde als Neufassung der Trade Terms veröffentlicht in Form von 10 synoptischen Tabellen, je eine für jede Klausel. Als Beispiel diene die Tabelle zur Klausel CIF (Tabelle Nr. 1 a).

Senkrecht: Im Abschnitt A die einzelnen Pflichten des Verkäufers, im Abschnitt B die des Käufers in der Frageform der Umfrage, z.B.

A. Hat der Verkäufer

- den Beförderungsvertrag abzuschließen? (A 1)
- das Konnossement zu beschaffen? (A 2)
- die Verladung vorzunehmen? (A 4)

B. Hat der Käufer

- die Gefahr vom Übergang der Ware über die Schiffshelling an zu tragen? (B 1)
- die Kosten für die Beschaffung der notwendigen Dokumente zu tragen? (B 3)

usw.

Waagrecht: Die Antworten aus den 17 wichtigsten Ländern von A = Austria = Österreich bis ZA = Zout Africa = Südafrika.

In den meisten Feldern sieht man ein Dreieck = "ja", nur selten einen Kreis = "nein". Die Übereinstimmung dieser Symbole in den waagerechten Reihen ist ein optisches Anzeichen für eine übereinstimmende Auffassung in den einzelnen Sparten hinsichtlich der einzelnen Pflichten, allerdings nur im großen und ganzen. Denn in den Feldern sieht man auch viele Zahlen, und diese weisen auf Abweichungen bezüglich einzelner Verkäufer- und Käuferpflichten in einzelnen Ländern hin (siehe z.B. Tabelle 1 b). Bei der CIF-Klausel umfaßt diese Liste 14 Seiten mit durchschnittlich 10 bis 12 Abweichungen je Land. In dieser Form sind die Klauseln als Vertragsinhalt kaum geeignet.

Aber der Hauptzweck dieser Sisyphusarbeit war ja, aus dem Material die neuen Incoterms zu erarbeiten, und diese Mühe hat sich gelohnt. Die neuen Incoterms sind 1953 erschienen, kurz Incoterms 1953 genannt, und haben sich in den folgenden Jahrzehnten weltweit durchgesetzt. Heute ist bei der Verwendung einer dieser Klauseln CIF, FOB usw. in einem Kontrakt selbstverständlich die entsprechende Klausel der Incoterms gemeint, nicht etwa die der Trade Terms mit ihren vielen Detail-Abweichungen und auch nicht mehr die CIF- bzw. FOB-Klausel konkurrierender Regelwerke wie der American Foreign Trade Definitions oder der früher im Ostblock-Geschäft oft verwendeten RGW-Bedingungen. Sicherheitshalber wird heute noch empfohlen, der jeweils verwendeten Klausel die Klarstellung "Incoterms 1990" beizufügen.

Nur wenige Ergänzungen wurden im Laufe der Jahrzehnte erforderlich, und zwar hauptsächlich durch neue Möglichkeiten und Gepflogenheiten des internationalen Handels wie z.B. 1970 die von der Internationalen Handelskammer neugeschaffene Klausel FOB Flughafen. 1980 wurden die Incoterms insgesamt neu bekanntgemacht. Diese Entwicklung ist in der Tabelle Nr. 2 dargestellt.

Was hat sich nun 1990 geändert?

In erster Linie die Gliederung. Beibehalten wurde nur die bewährte Einteilung

A = Pflichten des Verkäufers B = Pflichten des Käufers.

Im übrigen sind in den Incoterms 1990 alle Obliegenheiten des Verkäufers und des Käufers in eine für alle (nunmehr 13) Klauseln einheitliche und mit arabischen Ziffern 1 bis 10 bezeichnete Reihenfolge gebracht. Gleichartige oder sich entsprechende Obliegenheiten stehen einander unter denselben Ziffern A 1/B 1, A 2/B 2 usw. gegenüber, siehe Tabelle 3:

A = Pflichten des Verkäufers

B = Pflichten des Käufers

1. Lieferung vertragsgemäßer Ware

1. Zahlung des Kaufpreises

2. Lizenzen, Genehmigungen, Formalitäten incl. Zoll

3. Beförderungs- und Versicherungsvertrag

4. Lieferung

4. Abnahme

Unter A 4 ist festgelegt, was der Verkäufer tun muß, um seine Lieferpflicht zu erfüllen, z.B. Übergabe der Ware an den Frachtführer bei FCA; Lieferung an Bord bei FOB und CIF. Mit Erfüllung der Lieferpflicht geht die Gefahr und bei den E- und F-Klauseln auch die Kostentragungspflicht auf den Käufer über.

5. GEFAHRTRAGUNG

Gemeint ist die Preisgefahr: Der Käufer bleibt zur Kaufpreiszahlung verpflichtet, wenn die Ware nach Gefahrübergang untergegangen ist.

6. KOSTENTRAGUNG

7. Benachrichtigung d. Käufers

7. Benachrichtigung d. Verkäufers

z.B. Verschiffungsanzeige; Anzeige, daß die Ware gem. A 4 geliefert ist.

z.B. Bekanntgabe des Frachtführers, des Übergabeortes, der Transportart bei FCA, Name des Schiffes bei FOB.

8. Liefernachweis, Transportdokumente

insbes. Dokumente, die der Käufer zur Verfügung über die Ware benötigt, z.B. Konnossement, Frachtbriefdoppel.

9. Prüfung, Verpackung, Kennzeichnung

Überwiegend Verkäuferpflicht.

Den Käufer treffen hier vornehmlich die Kosten.

10. Sonstige Verpflichtungen

Wo eine entsprechende Pflicht nicht besteht, ist dies durch den Hinweis "keine Verpflichtung" = "no obligation" klargestellt, z.B. muß der FOB-Verkäufer weder einen Beförderungs- noch einen Versicherungsvertrag abschließen, siehe A 3.

Aufbau und Inhalt der Klauseln im einzelnen sei in den Tabellen 4 und 5 am Beispiel der bisher gebräuchlichsten Klauseln - CIF und FOB - dargestellt.

In den früheren Incoterms ging die Reihenfolge der Einzelpflichten ziemlich durcheinander. Auch das zeigt das Beispiel der CIF- und der FOB-Klauseln, wenn man die Fassungen 1980 und 1990 synoptisch gegenüberstellt. In der Gegenüberstellung mit der Neufassung ergibt sich für die alte Fassung der CIF-Klausel als Reihenfolge der Verkäuferpflichten:

A 1, 11, 3, 2, 5, 4, 6, 10, 7, 9, 8, 12 (Tabelle 6). Die Reihenfolge war auch nicht bei allen Klauseln einheitlich:

Für FOB ist sie A 1, 8, 3, 2, 4, 7, 6, 5, 9 (Tabelle 7). Diese Gegenüberstellung zeigt auch, daß der Inhalt der Klauseln im wesentlichen gleich ist.

In der neuen Systematik (Tabelle 3) sind 2 Punkte durch Großschreibung hervorgehoben, nämlich A 5/B 5/Gefahrübergang und A 6/B 6 Kostentragung. Dies sind die wesentlichen Obliegenheiten des Verkäufers und Käufers. Die Lage des Gefahrenschnittpunktes (d.h. des Übergangs der Gefahr vom Verkäufer auf den Käufer) und die des Kostenschnittpunktes (Übergang der Kostenpflicht vom Verkäufer auf den Käufer) geben die Grundlage für die neue Systematik der Klauseln in der folgenden Tabelle Nr. 8.

In dieser Tabelle sind als wesentlichste Pflichten des Verkäufers und des Käufers die Kostentragung (waagerechte obere, durchgezogene Linie) und die Gefahrtragung (waagerechte untere, gestrichelte Linie) dargestellt. Die senkrechten, gepunkteten Linien bezeichnen den Beginn und das Ende des Haupttransports zwischen Verkäufer (linke Seite) und Käufer (rechte Seite). Je nachdem, wo jeweils der Kostenschnittpunkt (Schnittpunkt der senkrechten

durchgezogenen mit der oberen waagerechten Linie) und der Gefahrenschnittpunkt (Schnittpunkt der senkrechten gestrichelten mit der unteren waagerechten Linie) liegen - durch Rauten bzw. Dreiecke markiert -, lassen sich vier Gruppen von Klauseln unterscheiden:

In der Gruppe "E" gibt es nur eine Klausel: EXW ex works = ab Werk, auch "Abholklausel" genannt. Hier hat der Verkäufer die geringsten Pflichten; Kostentragung und Gefahr gehen schon vom Verkäufer auf den Käufer über, wenn der Verkäufer die Ware dem Käufer zur Verfügung gestellt hat, verladen muß er sie nicht.

Die "F"-Gruppe besteht aus den Klauseln

FCA = free carrier = frei Frachtführer

FAS = free alongside ship = frei Längsseite Seeschiff

FOB = free on board = frei an Bord (jeweils mit benanntem Abgangsort bzw. Verschiffungshafen).

Die Klauseln FCA und FOB verpflichten den Verkäufer, die Ware dem vom Käufer bestimmten Frachtführer zu übergeben. Mit der Übergabe hat er seine Lieferpflicht erfüllt, gehen Kosten und Gefahr auf den Käufer über.

Neu ist die Klausel FCA free carrier = frei Frachtführer. Diese Universalklausel für alle Transportarten einschließlich des multimodalen Transports ist der bewährten FOB-Klausel für den Seeverkehr nachgebildet. Beim FOB-Verkauf trägt der Käufer Kosten und Gefahr von dem Moment an, wo die Ware im Verschiffungshafen über die Reling schwebt. Beim Bahn-, Straßen-, Lufttransport ist dieser Punkt nicht so eindeutig und einheitlich bestimmbar. Frühere Entwürfe hatten deshalb je eine besondere Klausel für jede einzelne Transportart vorgesehen (free on rail für den Schienenverkehr, free on truck für den Straßenverkehr, free harbour terminal für den Seetransport mit Container, FOB Flughafen/free airport für den Luftverkehr). Die neue Klausel FCA gilt einheitlich für alle Transportarten; sie legt nur Art, Ort und Zeitpunkt der Lieferung und damit auch den Übergang der Gefahr und der Kostenlast (A und B 4 bis 6) konkret für jeden einzelnen der verschiedenen Transportwege fest:

- I. Eisenbahntransport: Übernahme der vollen Waggon- oder Containerladung, sonst Übernahme der Ware durch die Eisenbahn;
- II. Straßentransport: Verladung auf das vom Käufer gestellte Fahrzeug bzw. Übergabe an Frachtführer;
- III. Binnenschiffstransport: Verladung auf das vom Käufer gestellte Schiff bzw. Übergabe an den Frachtführer;
- IV. Seetransport mit Container: Übernahme durch Seefrachtführer (FCL = volle Containerladung) bzw. Terminal (LCL = keine volle Containerladung);
- V. Lufttransport: Übergabe an Luftfrachtführer;
- VI. Unbenannte Transportart: Hier wird die Transportart und damit der Übergabe-Modus durch die vom Käufer gemäß B 7 geschuldete sogenannte FCA- Instruktion festgelegt. Entscheidet sich der Käufer für den Bahntransport, gilt I, für Straßentransport II usw.
- VII. Multimodaler Transport d.h. kombinierter Transport mit verschiedenen Beförderungsmitteln z.B. Container, RoRo-Transport mit Lkw oder Eisenbahnwaggon über See: Hier kommt es darauf an, ob das erste Glied dieser Transportkette ein Eisenbahn- (dann gilt I.), ein Straßentransport (dann gilt II.) usw. ist.

Die Klausel FAS = free alongside ship = frei Längsseite Seeschiff paßt nicht ganz in diese Gruppe. Es fehlt die Pflicht des Verkäufers, die Ware dem Frachtführer zu übergeben. Der Verkäufer hat geliefert, wenn die Ware "längsseits Seeschiff" liegt, hier gehen Kosten und Gefahr über. Die Einfügung der FAS-Klausel in diese Gruppe bedeutet keine inhaltliche Änderung gegenüber der früheren Fassung.

Die nächste Gruppe ist die "C"-Gruppe

CFR = cost and freight = Kosten und Fracht (früher c&f)

CIF = cost, insurance, freight = Kosten, Versicherung, Fracht

CPT = carriage paid to = frachtfrei

CIP = carriage and insurance paid to = frachtfrei versichert
(jeweils mit benanntem Bestimmungshafen bzw. -ort).

Hier muß der Verkäufer zusätzlich einen Beförderungsvertrag abschließen und die Fracht zahlen. Die Gefahr des Verlustes und die Gefahr zusätzlicher Kosten, die durch im Vertrag nicht berücksichtigte Ereignisse nach der Übergabe an den Frachtführer zustande kommen (z.B. Umwege), gehen, wie in der "F"-Gruppe, mit Übergabe an den Frachtführer auf den Käufer über. Die "normalen" Kosten, insbesondere die Fracht, trägt aber in der "C"-Gruppe der Verkäufer bis zum Bestimmungsort, hier fallen also Gefahrtragung und Kostenschnittpunkt auseinander.

Die frühere CIF-Klausel enthielt in A 2 eine Regelung, die immer wieder Anlaß zum Streit über die Löschkosten gab. Darin hieß es:

"Der Verkäufer hat ... die Fracht und alle Ausladungskosten im Entladungshafen zu tragen, die von regulären Schifffahrtsgesellschaften schon bei der Verladung im Verschiffungshafen erhoben werden sollten."

Ob der Verkäufer oder Käufer die Löschkosten trägt, ergibt sich aus diesem Wortlaut nicht eindeutig. Grundsätzlich sind die Löschkosten nicht Bestandteil der Fracht und fallen unter diesem Gesichtspunkt nicht dem CIF-Verkäufer zur Last. Der Zusatz "Free Out", ändert daran nichts, sondern bestätigt im scheinbaren Gegensatz zum Wortlaut, daß der Käufer die Löschkosten trägt. Auch bei Umfragen der Handelskammer Hamburg hat die Mehrheit (zuletzt im Mai 1984: 75 bis 80 Prozent) der befragten Firmen, die diese Klausel verwenden, sich in diesem Sinne ausgesprochen.

In den beteiligten Verkehrskreisen besteht heute Einigkeit, daß "reguläre Schifffahrtsgesellschaften" in diesem Sinne Linienreedereien sind. Diese kalkulieren nach ihren Konnossementsbedingungen ("Liner Terms") die Löschkosten in die Fracht ein, die in der

Regel vor Reiseantritt erhoben wird. Wird CIF oder CFR (bisher: c & f) mit dem Zusatz "Liner Terms" versehen, so ist dies als klarstellender Hinweis auf die Konnossementsbedingungen dieser Liniennreedereien zu verstehen, und demnach zahlt der Verkäufer die Löschkosten als Bestandteil der von ihm aufgrund der vereinbarten CIF- oder CFR-Klausel zu zahlenden Fracht. Ein Erstattungsanspruch gegen den Käufer steht ihm nicht zu. Der Zusatz "Liner Terms" ist insofern das Gegenteil von "Free Out": Haben Verkäufer und Käufer "Liner Terms" vereinbart, trägt also der Verkäufer die Löschkosten. Dies gilt auch dann, wenn der Zusatz Liner Terms vereinbart wurde, obwohl die Ware nicht mit einem Linienschiff befördert wurde. Noch eindeutiger und weitergehend ist die Klausel "CIF Landed". Ist sie vereinbart, trägt der Verkäufer die Löschkosten selbst dann, wenn sie nicht Bestandteil der Fracht sind (siehe Timmermann in HAMBURGER WIRTSCHAFT 1/1986 S. 58).

A 6 der CIF-Klausel der Incoterms 1990 ist in diesem Sinne ein wenig deutlicher. Er bestimmt nämlich insoweit "der Verkäufer hat ... alle Ausladungskosten im Entladungshafen zu tragen, sofern sie von regulären Schiffahrtsgesellschaften beim Abschluß des Beförderungsvertrags erhoben werden" (statt: "erhoben werden sollten").

Des weiteren sieht A 3 b der CIF-Klausel der Incoterms 1990 eine erweiterte Mindestdeckung vor, nämlich die Klausel C der Institute Cargo Clauses des Institute of London Underwriters anstelle der FPA (= Free of Particular Average) -Bedingungen. Sie deckt die Transportgefahren wie Feuer, Explosion, Kollision, Bergungs- und Havariekosten, Seewurf, Entladung im Nothafen, ferner Strandung, Kentern und Aufgrundlaufen des Schiffes oder entsprechende Gefahren des Landtransports wie z.B. Entgleisung, im einzelnen siehe Ziffern 1 - 3. Diebstahl (theft, pilferage) ist z.B. hier nicht aufgeführt. Wesentlich umfangreicher ist die Liste der ausdrücklich nicht gedeckten Risiken in Ziffern 4 - 7 der Institute Cargo Clause "C". Der Käufer sollte daher auf einem weitergehenden Versicherungsschutz bestehen. Dasselbe gilt für die andere Klausel, die eine Versicherungspflicht des Verkäufers begründet: CIP = Carriage and Insurance Paid To.

Die größten Lasten, nämlich alle Kosten und Gefahren bis zum Eintreffen der Ware am Bestimmungsort, übernimmt der Verkäufer durch die "D"-Klauseln:

DAF = delivered at frontier = geliefert Grenze

DES = delivered ex ship = geliefert ab Schiff

DEQ = delivered ex quay (duty paid) = geliefert ab Kai
(verzollt)

DDU = delivered duty unpaid = geliefert unverzollt

DDP = delivered duty paid = geliefert verzollt
(jeweils mit genanntem Bestimmungsort)

Neu ist hier die Klausel DDU (= Delivered Duty Unpaid = geliefert unverzollt). Sie beläßt trotz Lieferverpflichtung des Verkäufers im Einfuhrland die Abwicklung der Einfuhrzollformalitäten und die Entrichtung der Einfuhrzölle dem Käufer. Sie ist insbesondere für Fälle vorgesehen, in denen die Erlangung einer Einfuhrbewilligung und die Erstattung von Einfuhrabgaben (z.B. Einfuhrumsatzsteuer) grundsätzlich nur für Gebietsansässige des Einfuhrlandes möglich sind, aber der gesamte Transport vom Verkäufer auf eigene Gefahr ausgeführt werden soll.

In der Tabelle 9 ist noch einmal der wesentliche Inhalt der Incoterms in Kurzform dargestellt, der Kosten- und der Gefahrübergang sowie die wesentlichen Pflichten (waagrecht), ferner ist angegeben, wen bei der jeweils vereinbarten Klausel (senkrecht) diese treffen, den Verkäufer V oder den Käufer K.

Diese Systematik ist das wesentlich Neue an den Incoterms 1990. Stellenweise wurde der Text sprachlich verbessert und deutlicher gefaßt. Für inhaltliche Änderungen bestand kein Bedarf. Die Klauseln haben sich als klar und zweckmäßig bewährt und wenig Anlaß zu Rechtsstreitigkeiten gegeben. In den einschlägigen Publikationen (z.B. Kommentar von Eisemann/Melis zu den Incoterms 1980; Schiedsspruchsammlungen HSG Handelsrechtliche Schiedsgerichts-Praxis, fortgesetzt als RKS Rechtsprechung kaufmännischer Schiedsgerichte; Zeitschrift "Recht der Internationalen Wirtschaft") findet sich wenig Rechtsprechung. Die wenigen Entschei-

dungen betreffen meist Fälle, in denen eine Incoterm-Klausel zusammen mit teilweise widersprechenden anderen Vertrags- oder Allgemeinen Geschäftsbedingungen verwendet wurde, so z.B. in dem am 11.10.1990 vom englischen House of Lords in letzter Instanz entschiedenen Naxos- Fall. Hier war die FOB-Klausel mit dem Zusatz *stowed* = gestaut und in Verbindung mit den RSA-Rules, den Geschäftsbedingungen der Refined Sugar Association, London, vereinbart worden. Der Streit ging um die Pflicht des Käufers, dem Verkäufer das von ihm, dem Käufer, gecharterte Schiff (MS Naxos) zu benennen (B 7 der FOB-Klausel), die durch diese Benachrichtigung für den Verkäufer in Lauf gesetzte Verladefrist und die Rechtsfolgen ihrer Verletzung (s. "Recht der internationalen Wirtschaft" 1991, S. 470).

Streitigkeiten ergeben sich also weniger aus den Incoterms selbst. Vielmehr ist - wie dieser Fall zeigt - sorgfältige Prüfung geboten, wenn eine Incoterm-Klausel mit individuellen Zusätzen oder zusammen mit anderen Klauseln oder Geschäftsbedingungen vereinbart werden soll. Sonst können sich Unklarheiten, Widersprüche zum Inhalt der gewählten Incoterm-Klausel und Streitigkeiten ergeben.

Mit der neuen Einteilung in E-, F-, C- und D-Klauseln (bezeichnet jeweils mit drei Buchstaben beginnend mit der Gruppenkennung) sind die Klauseln auch computergerechter geworden, d.h. geeigneter für den elektronischen Datenaustausch. Allerdings setzt dieser eine ausdrückliche diesbezügliche Einigung des Käufers und des Verkäufers voraus (siehe A 8).

Der elektronische Datenaustausch kommt nicht nur für die vertraglich vorgesehenen Mitteilungen (wie z.B. die Benachrichtigung des Käufers, die Versand- oder Verschiffungsanzeige gemäß A 7/B 7) sowie für Nachweise (wie z.B. Aus- und Einfuhrbewilligung, Zollpapiere gemäß A 2/B 2, Beförderungs- und Versicherungsvertrag gemäß A 3/B 3) in Betracht. Schwieriger wird es für Papiere, die zur Übertragung des Eigentums an der Ware und zur Legitimation des Empfängers gegenüber dem Frachtführer benötigt werden, z.B.

den See-, Luft-, Straßen- oder Eisenbahnfrachtbrief (A 8/B 8); hier tritt der Verkäufer dem Käufer seinen Herausgabeanspruch gemäß § 931 BGB ab und versetzt ihn durch Übergabe des Papiers in die Lage, seinen Herausgabeanspruch gegen den Frachtführer geltend zu machen. Das kann nur funktionieren, wenn im Zusammenhang mit der elektronischen Datenübermittlung jegliche Manipulation der elektronischen "Dokumente" ausgeschlossen ist.

Erst recht können die "klassischen" Transportdokumente, nämlich die Traditionspapiere (Konnossement im Seefrachtverkehr sowie Ladeschein im Binnenschiffsverkehr), nicht durch elektronische Dokumente ersetzt werden, da das geltende Sachenrecht einen Numerus clausus der Traditionspapiere (Konnossement, Ladeschein, Orderlagerschein) vorsieht. Die elektronisch übermittelte Konnossementkopie kann daher nicht die Wirkung eines Traditionspapiers haben, die darin besteht, daß die Übergabe des Papiers bei der Eigentumsübertragung die Übergabe der Ware ersetzt.

Mit dieser übersichtlichen Gruppeneinteilung und Differenzierung des Klauselwerkes dürfte den meisten Gestaltungswünschen des Außenhandels Rechnung getragen sein. Verkäufer und Käufer haben unter nunmehr 13 Klauseln die Auswahl, je nachdem wie sie die Obliegenheiten, Kosten und Gefahren unter sich aufteilen wollen. Der Verkäufer wird bestrebt sein, sie möglichst weitgehend dem Käufer aufzuerlegen. Der Käufer hat das entgegengesetzte Interesse. Der Verkäufer muß sich dann bemühen, die ihm verbliebenen Kosten in seiner Kalkulation unterzubringen, d.h. den Kaufpreis entsprechend zu gestalten.

Die Incoterms sind keine Gesetze, sondern teils Handelsbräuche, teils Allgemeine Geschäftsbedingungen. Soweit die Umfrage der Internationalen Handelskammer Übereinstimmung hinsichtlich des Inhalts einer Klausel ergeben hat (siehe die übereinstimmenden Dreiecks- und Kreis-Reihen im Beispiel der CIF-Klausel Tabelle 1), gilt der Inhalt der gewählten und in den Vertrag einbezogenen Incoterm-Klauseln als schriftlich festgelegter Handelsbrauch. Diesen hat sie nur ermittelt. Außerdem hat sie aber neue Regeln selbst entwickelt: Sie hat einzelne Regeln der traditionellen

Klauseln wie CIF und FOB ergänzt, soweit die Umfrage in einzelnen Ländern unterschiedliche Usancen ergab (siehe die Zahlen bei den Dreiecken und Kreisen in Tabelle 1 a). Sie hat ganz neue Klauseln entwickelt, wenn neue Entwicklungen im Transportwesen dies erforderten (z.B. FCA für den multimodalen Transport). Insoweit gilt die jeweils in den Vertrag einbezogene Klausel als Allgemeine Geschäftsbedingung. Handelsbräuche sind soweit erforderlich zu ihrer Auslegung und Ergänzung heranzuziehen (siehe das erwähnte Beispiel der Löschkosten beim CIF-Verkauf).

Die Incoterms können - wie Tabelle 3 zeigt - nicht alle rechtlichen Gesichtspunkte beim grenzüberschreitenden Handel regeln. Grundlegende Fragen eines Kaufvertrages, sein Zustandekommen, der Eigentumsübergang, Leistungsstörungen (Verzug, Unmöglichkeit, höhere Gewalt) die Rügelast und Gewährleistung sowie die Zahlungsabwicklung und die Verjährung regeln sie nicht. Hier ist das auf den Vertrag ergänzend anwendbare nationale Recht oder eine internationale Konvention, z.B. das am 1.1.1991 für Deutschland in Kraft getretene UN-Übereinkommen über den internationalen Warenkauf, entscheidend. Soweit das anwendbare Recht nicht von den Parteien vereinbart ist, ist es nach den Kollisions-Regeln des Internationalen Privatrechts festzustellen. Dies kann im Einzelfall schwierig sein, die nationalen Rechte weichen zum Teil erheblich voneinander ab. Nach dem deutschen Internationalen Privatrecht ist i.d.R. das Recht des Staates anzuwenden, in welcher sich die Niederlassung der Partei befindet, von der die für den Vertrag charakteristische Leistung zu erbringen ist (Art. 28 EGBGB). Beim Kaufvertrag ist das die Lieferung der Sache (Palandt-Heldrich Rand-Nr. 3 zu Art. 28), nicht die Geldzahlung, die auch beim Dienst-, Werk-, Miet- u.a. Vertrag das Entgelt darstellt, also nicht charakteristisch ist. Nach anderen Rechten kommt es auf den Ort des Vertragsabschlusses an. Um Unsicherheiten zu vermeiden, ist zu empfehlen, auch das anwendbare Recht im Vertrag zu vereinbaren.

Tabelle 1 a

C. I. F. ... Port of destination

C. I. F. ... Bestimmungshafen

A. Must the seller :

Contract of carriage

1. contract, at his own expense, for the carriage of the goods, on the usual terms, to the port of destination on a sea-going vessel (excluding sailing vessels) of the type normally used for transport of goods of the contract description ?

- first obtain the consent of the buyer if he desires to replace a named vessel by another vessel, in particular in the event of "force majeure" ?

2. dispatch the goods by the usual route, unless another route is stipulated in the contract of sale ?

3. procure, at his own expense, from the carrier an ocean bill of lading of a current model (including a "transshipment" or "through" bill of lading), clean and transferable, evidencing a contract of carriage dealing, and dealing only, with the goods contracted to be sold ?

- that is to say, an "on board" b/l, recording that these goods were in actual fact loaded on board the vessel, to the exclusion of a "received for shipment" b/l ?

Loading of goods

4. have the goods loaded, at his own expense, on board the vessel in accordance with official regulations and the customs of the port of shipment ?

5. have the whole quantity of the goods loaded at the date or within the time stipulated in the contract of sale or, if neither date nor time have been stipulated, within a reasonable time ?

6. provide, at his own expense, for customary preparation and packing of the goods, taking into account their nature and the route to be followed, so that, subject to risks inherent in the goods (such as deterioration, leakage, variation in bulk or weight), they may arrive at the port of destination in merchantable condition ?

7. bear the cost of checking operations (such as checking of quality, measuring, weighing, counting) necessary for loading the goods ?

8. notify the buyer, without delay, that the goods have been loaded on board the vessel ?

9. bear the cost of demurrage, if any, incurred at port of shipment ?

10. procure, at his own risk and expense, such export licence or other similar document as may be necessary for exporting the goods, and pay all dues and taxes incurred in respect of the goods up to the time of shipment, including export duties and taxes ?

A. Hat der Verkäufer :

Beförderungsvertrag

1. auf eigene Rechnung den Vertrag für die Beförderung der Ware zu den üblichen Bedingungen bis zum Bestimmungshafen auf einem Seeschiff (ausgenommen Segelschiff) der Bauart, die gewöhnlich für die Beförderung der im Vertrag genannten Ware zur Verwendung kommt, abzuschliessen ?

- erst die Zustimmung des Käufers einzuholen, wenn er ein benanntes Schiff durch ein anderes Schiff ersetzen will, insbesondere beim Vorliegen höherer Gewalt ?

2. die Ware auf dem üblichen Weg zu versenden, sofern kein anderer in dem Vertrag vereinbart ist ?

3. auf eigene Kosten vom Frachtführer ein Seekonnossement üblicher Art (einschliesslich eines «Umlade»-oder eines «Durch»-Konnossements) zu beschaffen, das rein und übertragbar ist und den Abschluss eines Beförderungsvertrages beweist, der sich ausschliesslich auf die verkaufte Ware bezieht ?

- das heisst, ein «An Bord»-Konnossement, aus dem hervorgeht, dass die Ware tatsächlich an Bord des Seeschiffes verladen worden ist, unter Ausschluss eines Übernahme-Konnossements ?

Verladung der Ware

4. die Ware auf eigene Kosten an Bord des Schiffes unter Beachtung der amtlichen Bestimmungen und des Hafenbrauchs zu verladen ?

5. die gesamte Ware zu dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der im Kaufvertrag genannten Frist, oder falls weder ein Zeitpunkt noch eine Frist vereinbart wurde, innerhalb einer angemessenen Frist zu verladen ?

6. auf eigene Kosten für die handelsübliche Herrichtung und Verpackung der Ware unter Berücksichtigung ihrer Art und der einzuhaltenden Route zu sorgen, so dass sie vorbehaltlich der Ware selbst innewohnender Gefahren (Verderb, Auslaufen, Änderungen im Volumen oder Gewicht) in handelsfähigem Zustand im Bestimmungshafen eintreffen kann ?

7. die durch die Verladung der Ware bedingten Kosten des Prüfens (wie der Qualitätsprüfung, des Messens, Wiegens und Zählens) zu tragen ?

8. den Käufer unverzüglich zu benachrichtigen, dass die Ware an Bord des Schiffes verladen worden ist ?

9. die gegebenenfalls im Verschiffungshafen entstehenden Überliegekosten zu tragen ?

10. auf eigene Gefahr und Kosten alle Ausfuhrbewilligungen oder ähnliche Dokumente zu beschaffen, die für den Export der Ware erforderlich sind, sowie alle für die Ware bis zu ihrer Verladung erhobenen Abgaben und Gebühren einschliesslich der Ausfuhrzölle und -abgaben zu zahlen ?

Tabelle 1 b

C. I. F. ... Port of destination — C. I. F. ... Bestimmungshafen

NOTES — ANMERKUNGEN

- A Austria**
1. But only if the contract stated a particular vessel. The seller is not required to obtain the buyer's consent to the replacement of the vessel, a mere communication to the buyer of this fact is sufficient.
 2. Provided that the seller had the choice of the vessel or unless the fault is on the side of the buyer (e. g. revoking of a letter of credit).
 3. In accordance with international regulations.
 4. It is frequently customary for the seller to bear the expense.
 5. General and particular average must be insured in any case and theft additionally, provided that the insurance premium is not raised by this addition.
 6. It might, however, be worth considering whether the seller should not be bound to place himself at the disposal of the buyer in case of claims against the insurance company in respect of damage, against refunding of the actual expense incurred.
 7. The buyer must take up the documents in any case when they are in conformity with the contract of sale or with custom or with both. Whether he has to pay the sum or accept a bill of exchange has nothing whatever to do with the CIF clause, but is a matter to be laid down in the contract. It may easily occur that the goods are delivered to the buyer on open credit and that the documents consequently are presented "free of value".
 8. Provided that payment conditions either C/D (cash against documents) or B/D (bill of exchange against documents) have been agreed upon.
 9. He is not obliged, but entitled.

- AS Australia**
1. It is not necessary that the bill of lading should deal only with the goods sold.
 2. Unless the demurrage is occasioned by the buyer.
 3. But not if an "on board" bill of lading has been signed.
 4. But risks to be insured against are those customary in the trade although specified in the contract. Warehouse to warehouse insurance is customary in Australia.
 5. In many trades W.P.A. including war risk is customary. In Victoria, W.P.A. is customary.
 6. The bill of lading has to be dispatched so as to arrive before the ship.
 7. Not until the goods are "on board" and an "on board" bill of lading has been signed.

- A Österreich**
1. Aber nur wenn vertraglich ein bestimmtes Schiff vereinbart wurde. Es ist nicht erforderlich, dass der Verkäufer die Zustimmung des Käufers für den Wechsel des Schiffes einholt; es genügt Mitteilung an den Käufer.
 2. Vorausgesetzt, dass dem Verkäufer die Benennung des Schiffes oblag oder dass nicht den Käufer ein Verschulden trifft (beispielsweise durch die Zurückziehung eines Akkreditivs).
 3. Nach internationalen Regeln.
 4. Oftmals trägt der Verkäufer die Kosten.
 5. In jedem Fall ist eine Versicherung gegen Total- und Teilhavarie abzuschliessen; gegen Diebstahl nur, wenn dadurch die Prämie nicht erhöht wird.
 6. Es ist jedoch fraglich, ob sich nicht der Verkäufer dem Käufer bei Schadenersatzansprüchen gegen die Versicherungsgesellschaft zur Verfügung stellen müsste, wobei ihm die entstehenden Kosten vergütet werden müssten.
 7. Der Käufer hat die Dokumente anzunehmen, wenn sie dem Kaufvertrag oder dem Handelsbrauch oder beidem entsprechen. Ob er bar zu zahlen oder einen Wechsel zu akzeptieren hat, ist unabhängig von der CIF-Formel und bleibt der Parteivereinbarung überlassen. Es kann vorkommen, dass die Ware dem Käufer auf ungedeckten Kredit ausgehändigt wird, so dass die Dokumente in diesem Falle "frei" vorgelegt werden.
 8. Vorausgesetzt, dass als Zahlungsbedingung entweder C/D (Kasse gegen Dokumente) oder B/D (Wechsel gegen Dokumente) vereinbart wurde.
 9. Er ist hierzu nicht verpflichtet, jedoch berechtigt.
- AS Australien**
1. Es ist nicht erforderlich, dass sich das Konnossement lediglich auf die verkaufte Ware bezieht.
 2. Sofern nicht der Käufer die Überliegegelder verursacht hat.
 3. Aber nicht wenn ein Bordkonnossement unterzeichnet wurde.
 4. Ungeachtet der Vertragsbedingungen sind die jeweils handelsüblichen Gefahren zu versichern. In Australien ist die Versicherungsdeckung "von Haus zu Haus" üblich (warehouse to warehouse insurance).
 5. In vielen Branchen ist WPA einschliesslich Versicherung gegen Kriegsgefahr üblich. In Victoria ist WPA üblich.
 6. Das Konnossement ist so abzusenden, dass es vor dem Schiff ankommt.
 7. Nicht bis die Ware an Bord ist und ein Bordkonnossement ausgestellt ist.

8. But only if the buyer wishes to reject the goods. However, if the goods are resold and it is not convenient to inspect them at the destination, they may be inspected when first opened.

B Belgium

1. Subject to the clauses and conditions of the bill of lading.
2. Insofar as these operations are necessary for the loading.
3. At present it is customary to cover the risk without extra premium from the time the goods leave the works until they arrive at the warehouse at destination 'warehouse to warehouse clause).
4. Except in the case of certain consignments where it is customary to insure W.P.A.
5. However, the certificate of origin and the consular invoice cannot be required unless expressly stipulated.

CA Canada

1. In case of consolidated shipments the bill of lading can also deal with other goods.
2. This is point of sales contract.
3. But on whose expense is point of sales contract.
4. Normally a "warehouse to warehouse" insurance should be contracted for 14 to 30 days coverage after arrival at the port of destination.
5. Seller must secure maximum possible cover with due regard to the custom of the trade.
6. It is doubtful that the buyer has to bear these costs.

CH Switzerland

1. Subject to the provisions of the bill of lading.
2. In Switzerland, the agents of steamship companies also issue in small consignments (general cargo) "through bills of lading" bearing the entry "received for shipment". If the buyer intends to accept only an "on board" bill of lading, he must stipulate it in the contract.
3. Or by instalments according to the agreement between the parties.
4. Failing clear stipulations in the sales contract, or failing trade practice in the matter, the seller must supply appropriate packing, at his own expense. In particular, valuable goods must be protected, as far as possible, from pilferage and theft by appropriate packing.
5. However, if the buyer requires a special operation outside the scope of the ordinary process of checking for which the seller is usually responsible, the buyer must pay for it.
6. For retail or collective traffic, this view is not customary in certain cases, where the seller may not even know the name of the ship used.

8. Aber nur wenn der Käufer die Annahme der Ware verweigern will. Wenn jedoch die Ware bereits weiterverkauft worden ist und es nicht einfach ist, sie am Bestimmungsort zu prüfen, kann die Prüfung bei der ersten Öffnung der Frachtstücke stattfinden.

B Belgien

1. Vorbehaltlich der Klauseln und Bedingungen des Konnossements.
2. Insoweit diese Massnahmen zur Verladung erforderlich sind.
3. Zur Zeit ist es üblich, die Versicherung ohne Zusatzprämie so abzuschliessen, dass die Zeit vom Verlassen des Werks bis zur Ankunft im Lager am Bestimmungsort gedeckt ist (Haus zu Haus-Klausel).
4. Mit Ausnahme bei bestimmten Sendungen, bei denen eine WPA-Versicherung üblich ist.
5. Ursprungszeugnis und Konsulatsfaktura können jedoch nur verlangt werden, wenn dies ausdrücklich vereinbart worden ist.

CA Kanada

1. Bei Sammelladungen kann sich das Konnossement auch auf andere Waren beziehen.
2. Dies hängt von den Bestimmungen des Kaufvertrages ab.
3. Die Verteilung dieser Kosten ist im Kaufvertrag zu regeln.
4. Gewöhnlich ist eine Versicherung «von Haus zu Haus» vorzusehen, welche die Ware 14-30 Tage nach ihrer Ankunft im Bestimmungshafen deckt.
5. Der Verkäufer muss für die höchstmögliche Deckung unter Berücksichtigung des in der jeweiligen Branche üblichen Handelsbrauchs sorgen.
6. Es ist zweifelhaft, ob der Käufer diese Kosten zu tragen hat.

CH Schweiz

1. Vorbehaltlich der Konnossementsbedingungen.
2. In der Schweiz stellen die Vertreter der Schifffahrtsgesellschaften auch für Stückgut «Durchkonnossements» (through bills of lading) mit dem Vermerk «zur Verschiffung empfangen» aus. Will der Käufer jedoch nur ein Bordkonnossement annehmen, so hat er dies im Vertrag anzugeben.
3. Oder durch Teilverladungen laut Parteivereinbarung.
4. In Ermangelung klarer Vertragsbestimmungen oder eines diesbezüglichen Handelsbrauchs hat der Verkäufer auf seine Kosten für die geeignete Verpackung zu sorgen. Insbesondere müssen wertvolle Güter durch geeignete Verpackung so gut wie möglich vor Pfändung und Diebstahl geschützt werden.
5. Verlangt der Käufer jedoch eine besondere Massnahme, die aus dem Rahmen der üblicherweise dem Verkäufer obliegenden Prüfungen herausfällt, so trägt der Käufer diese Kosten.
6. Anders jedoch bei Stückgut oder Sammelgut in bestimmten Fällen, in denen der Verkäufer den Namen des Schiffes nicht kennt.

Tabelle 2

I N C O T E R M S

1936	1953	1967	1976	1980	1990
Ex works ab Werk	Ex Works Ab Werk			EXW Ab Werk	EXW Ab Werk
Frei Wagg. FOR free or rail	FOR/FOT			FOR/FOT	} FCA Frei Frachtführer
				FRC Frei Frachtführer	
			fob Flughafen	FOA fob Flugh.	
frei ben. Ver- schiffh.	_____			_____	_____
FAS	FAS			FAS	FAS
FOB	FOB			FOB	FOB
C&F	C&F			C&F	CFR
CIF	CIF			CIF	CIF
frachtfrei	frachtfrei			DCP frachtfrei	CPT frachtfrei
				CIP frachtfrei versichert	CIP frachtfrei versichert
frei ben. Bstgsort.	_____			_____	_____
		geliefert Grenze		DAF gel. Grenze	DAF
Ex Ship	Ab Schiff			Ex Ship	DES
Ab Kai	Ab Kai			Ex quay	DEQ
					DDU
		geliefert verzollt		DDP geliefert verzollt	DDP

Tabelle 3

Incoterms 1990

A = Pflichten des Verkäufers	B = Pflichten des Käufers
A 1 Lieferung vertragsgemäßer Ware	B 1 Zahlung des Kaufpreises
A 2 Lizenzen, Genehmigungen, Formalitäten	B 2 Lizenzen, Genehmigungen, Formalitäten
A 3a Beförderungsvertrag	B 3 Beförderungsvertrag
A 3b Versicherungsvertrag	
A 4 Lieferung	B 4 Abnahme
A 5 GEFÄHRÜBERGANG	B 5 GEFÄHRÜBERGANG
A 6 KOSTENTRAGUNG	B 6 KOSTENTRAGUNG
A 7 Benachrichtigung des Käufers	B 7 Benachrichtigung des Verkäufers
A 8 Liefernachweis, Transportdokument	B 8 Liefernachweis, Transportdokument
A 9 Prüfung, Verpackung, Kennzeichnung	B 9 Prüfung der Ware
A 10 sonstige Verpflichtungen	B 10 sonstige Verpflichtungen

FREI AN BORD

(... benannter Verschiffungshafen)

FOB
Incoterms 1990

FREI AN BORD

(... benannter Verschiffungshafen)

„Frei an Bord“ bedeutet, daß der Verkäufer seine Lieferverpflichtung erfüllt, wenn die Ware die Schiffsreling in dem benannten Verschiffungshafen überschritten hat. Dies bedeutet, daß der Käufer von diesem Zeitpunkt an alle Kosten und Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware zu tragen hat. ▶

▶ Die FOB-Klausel verpflichtet den Verkäufer, die Ware zur Ausfuhr freizumachen. Diese Klausel kann nur für den See- oder Binnenschiffstransport verwendet werden. Hat die Schiffsreling keine praktische Bedeutung, wie bei Ro-Ro- oder Containertransporten, ist die FCA-Klausel geeigneter.

A DER VERKÄUFER HAT

A 1 Lieferung vertragsgemäßer Ware

Die Ware in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag zu liefern sowie die Handelsrechnung oder die entsprechende elektronische Mitteilung und alle sonstigen vertragsgemäßen Belege hierfür zu erbringen.

A 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Ausfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle Zollformalitäten zu erledigen, die für die Ausfuhr der Ware erforderlich sind.

A 3 Beförderungs- und Versicherungsvertrag

- a) *Beförderungsvertrag*
Keine Verpflichtung.
b) *Versicherungsvertrag*
Keine Verpflichtung.

A 4 Lieferung

Die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffs im benannten Verschiffungshafen in dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist und dem Hafenbrauch entsprechend zu liefern.

B DER KÄUFER HAT

B 1 Zahlung des Kaufpreises

Den Preis vertragsgemäß zu zahlen.

B 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Einfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle erforderlichen Zollformalitäten für die Einfuhr der Ware und gegebenenfalls für ihre Durchfuhr durch ein drittes Land zu erledigen.

B 3 Beförderungsvertrag

Auf eigene Kosten den Vertrag über die Beförderung der Ware vom benannten Verschiffungshafen abzuschließen.

B 4 Abnahme

Die Ware gemäß A.4 abzunehmen.

KOSTEN, VERSICHERUNG, FRACHT

(... benannter Bestimmungshafen)

Tabelle 5
Blatt 1

CIF

KOSTEN, VERSICHERUNG, FRACHT

(... benannter Bestimmungshafen)

„Kosten, Versicherung, Fracht“ bedeutet, daß der Verkäufer die gleichen Verpflichtungen wie bei der CFR-Klausel hat, jedoch zusätzlich die Seetransportversicherung gegen die vom Käufer getragene Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung der Ware während des Transports abzuschließen hat. Der Verkäufer schließt den Versicherungsvertrag ab und zahlt die Versicherungsprämie.

Der Käufer sollte beachten, daß gemäß dieser Klausel der

► Verkäufer nur verpflichtet ist, eine Versicherung zu Mindestbedingungen abzuschließen.

Die CIF-Klausel verpflichtet den Verkäufer, die Ware zur Ausfuhr freizumachen.

Diese Klausel kann nur für den See- oder Binnenschiffstransport verwendet werden. Hat die Schiffsreling keine praktische Bedeutung, wie bei Ro-Ro- oder Containertransporten, ist die CIF-Klausel geeigneter.

A DER VERKÄUFER HAT

A 1 Lieferung vertragsgemäßer Ware

Die Ware in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag zu liefern sowie die Handelsrechnung oder die entsprechende elektronische Mitteilung und alle sonstigen vertragsgemäßen Belege hierfür zu erbringen.

A 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Ausfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle Zollformalitäten zu erledigen, die für die Ausfuhr der Ware erforderlich sind.

A 3 Beförderungs- und Versicherungsvertrag

a) Beförderungsvertrag

Auf eigene Rechnung den Vertrag über die Beförderung der Ware auf dem üblichen Weg in der üblichen Weise bis zum benannten Bestimmungshafen in einem Seeschiff (bzw. gegebenenfalls einem Binnenschiff) der Bauart, die normalerweise für die Beförderung der im Vertrag genannten Ware verwendet wird, abzuschließen.

b) Versicherungsvertrag

Auf eigene Kosten die im Vertrag vereinbarte Transportversicherung zu beschaffen, die den Käufer oder eine andere Person mit versichertem Interesse an den Gütern berechtigt, direkt beim Versicherer Ansprüche geltend zu machen, und dem Käufer die Versicherungspolice oder einen sonstigen Nachweis über den Versicherungsschutz zu übermitteln.

Die Versicherung ist bei zuverlässigen Versicherern oder Versicherungsgesellschaften abzuschließen und muß mangels ausdrücklicher Vereinbarung von etwas Gegensätzlichem mit der Mindestdeckung der Institute Cargo Clauses (Institute of London Underwriters) oder einem ähnlichen Bedingungswerk übereinstimmen. Die Dauer der Versicherung muß B.5 und B.4 entsprechen. Auf Verlangen des Käufers hat der Verkäufer auf Kosten des Käufers eine Versicherung gegen die Gefahren Krieg, Streik, Aufruhr und bürgerliche Unruhen zu beschaffen, sofern dies möglich ist. Die Mindest-Versicherung muß den Kaufpreis zuzüglich 10 % (d.h. 110 %) decken und in der Währung des Kaufvertrags genommen werden.

A 4 Lieferung

Die Ware an Bord des Schiffs im Verschiffungshafen in dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist zu liefern.

B DER KÄUFER HAT

B 1 Zahlung des Kaufpreises

Den Preis vertragsgemäß zu zahlen.

B 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Einfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle erforderlichen Zollformalitäten für die Einfuhr der Ware und gegebenenfalls für ihre Durchfuhr durch ein drittes Land zu erledigen.

B 3 Beförderungsvertrag

Keine Verpflichtung.

B 4 Abnahme

Anzuerkennen, daß die Ware in Übereinstimmung mit A.4 übergeben wird und die Ware dem Frachtführer im Bestimmungshafen abzunehmen.

A 5 Gefahrenübergang

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.5, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware solange zu tragen, bis sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat.

A 6 Kostenteilung

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.6

- alle die Ware betreffenden Kosten solange zu tragen, bis sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat;
- die Kosten der für die Ausfuhr notwendigen Zollformalitäten sowie alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben zu tragen, die bei der Ausfuhr der Ware anfallen.

A 7 Benachrichtigung des Käufers

Den Käufer in angemessener Weise zu benachrichtigen, daß die Ware an Bord geliefert worden ist.

A 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Dem Käufer auf Kosten des Verkäufers das übliche Dokument zum Nachweis der Lieferung gemäß A.4 zu beschaffen. Sofern das im vorstehenden Absatz erwähnte Dokument nicht das Transportdokument ist, dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten bei der Beschaffung eines Transportdokuments zum Beförderungsvertrag (z.B. eines begebaren Konnossements, eines nichtbegebaren Seefrachtbriefs, eines Dokuments des Binnenschifftransports oder eines multimodalen Transportdokuments) jede Hilfe zu gewähren. Wenn sich Verkäufer und Käufer auf elektronische Datenkommunikation geeinigt haben, kann das im vorstehenden Absatz erwähnte Dokument durch eine entsprechende Mitteilung im elektronischen Datenaustausch (EDI message) ersetzt werden.

B 5 Gefahrenübergang

Alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat. Sollte er die Benachrichtigung gemäß B.7 unterlassen oder

solle das von ihm benannte Schiff nicht rechtzeitig eintreffen oder die Ware nicht übernehmen können oder schon vor der festgesetzten Zeit keine Ladung mehr annehmen, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem für die Lieferung vereinbarten Zeitpunkt oder vom Ablauf der hierfür vereinbarten Frist zu tragen, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

B 6 Kostenteilung

Alle die Ware betreffenden Kosten von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat.

Alle zusätzlichen Kosten zu tragen, die entweder dadurch entstehen, daß das von ihm benannte Schiff nicht rechtzeitig eintrifft oder die Ware nicht übernehmen kann oder schon vor der festgesetzten Zeit keine Ladung mehr annimmt oder keine Benachrichtigung durch den Käufer gemäß B.7 erfolgte, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

Alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben sowie die Kosten der Zollformalitäten, die bei der Einfuhr der Ware und gegebenenfalls bei der Durchfuhr durch ein drittes Land anfallen, zu tragen.

B 7 Benachrichtigung des Verkäufers

Dem Verkäufer in angemessener Weise den Namen des Schiffs, den Ladeplatz und die erforderliche Lieferzeit anzugeben.

B 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Den in Übereinstimmung mit A.8 erbrachten Liefernachweis anzunehmen.

**KOSTEN, VERSICHERUNG,
FRACHT**

CIF

**KOSTEN, VERSICHERUNG,
FRACHT****A 5 Gefahrenübergang**

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.5, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware solange zu tragen, bis sie die Schiffsreling im Verschiffungshafen überschritten hat.

A 6 Kostenteilung

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.6

- alle die Ware betreffenden Kosten solange zu tragen, bis sie gemäß A.4 geliefert worden ist, sowie die Fracht- und alle anderen aus A.3) entstehenden Kosten sowie die Kosten der Verladung der Ware an Bord und alle Ausladungskosten im Entladungshafen zu tragen, sofern sie von regulären Schiffahrtsgesellschaften beim Abschluß des Beförderungsvertrags erhoben werden;
- die Kosten der für die Ausfuhr notwendigen Zollformalitäten sowie alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben zu tragen, die bei der Ausfuhr der Ware anfallen.

A 7 Benachrichtigung des Käufers

Den Käufer in angemessener Weise zu benachrichtigen, daß die Ware an Bord des Schiffs geliefert worden ist, sowie jede andere Nachricht zu geben, die der Käufer benötigt, um erforderliche Maßnahmen zur Übernahme der Ware treffen zu können.

A 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Mangels anderer Vereinbarung auf eigene Kosten dem Käufer unverzüglich das übliche Transportdokument für den vereinbarten Bestimmungshafen zu beschaffen.

Dieses Dokument (z.B. ein begebbares Konnossement, ein nichtbegebbarer Seefrachtbrief oder ein Dokument des Binnenschifftransports) muß über die vertraglich vereinbarte Ware lauten, ein innerhalb der für die Verschiffung vereinbarten Frist liegendes Datum tragen, den Käufer berechtigen, die Herausgabe der Ware am Bestimmungsort von dem Frachtführer zu verlangen, und mangels anderer Vereinbarung dem Käufer ermöglichen, die Ware während des Transports an einen nachfolgenden Käufer durch Übertragung des Dokuments (begebbares Konnossement) oder durch Mitteilung an den Frachtführer zu verkaufen.

Besteht ein solches Transportdokument aus mehreren Originalausfertigungen, muß dem Käufer der vollständige Satz übergeben werden. Wenn das Transportdokument einen Hinweis auf einen Chartervertrag enthält, so muß der Verkäufer außerdem ein Exemplar dieser Urkunde übergeben.

Wenn sich Verkäufer und Käufer auf elektronische Datenkommunikation geeinigt haben, kann das in den vorstehenden Absätzen erwähnte Dokument durch eine entsprechende Mitteilung im elektronischen Datenaustausch (EDI message) ersetzt werden.

B 5 Gefahrenübergang

Alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat.

Sollte er die Benachrichtigung gemäß B.7 unterlassen, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem für die Verschiffung vereinbarten Zeitpunkt oder vom Ablauf der hierfür vereinbarten Frist an zu tragen, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

B 6 Kostenteilung

Vorbehaltlich der Bestimmungen von A.3), alle die Ware betreffenden Kosten von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie gemäß A.4 geliefert worden ist und, sofern diese Kosten nicht von regulären Schiffahrtsgesellschaften beim Abschluß des Beförderungsvertrags erhoben worden sind, alle während des Transports bis zur Ankunft im Bestimmungshafen anfallenden, die Ware betreffenden Kosten einschließlich der Kosten für die Löschung und die Leichterung sowie die Kaigebühren zu tragen.

Sollte er die Benachrichtigung gemäß B.7 unterlassen, von dem für die Verschiffung vereinbarten Zeitpunkt oder vom Ablauf der hierfür vereinbarten Frist an alle dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten zu tragen, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

Alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben sowie die Kosten der Zollformalitäten, die bei der Einfuhr der Ware und gegebenenfalls bei der Durchfuhr durch ein drittes Land anfallen, zu tragen.

B 7 Benachrichtigung des Verkäufers

Wenn er berechtigt ist, den Zeitpunkt für die Verschiffung der Ware und/oder den Bestimmungshafen festzulegen, den Verkäufer in angemessener Weise davon zu benachrichtigen.

B 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Das Transportdokument gemäß A.8 anzunehmen, wenn es mit dem Kaufvertrag übereinstimmt.

FREI AN BORD**FREI AN BORD****A 9 Prüfung – Verpackung – Kennzeichnung**

Die Kosten der Prüfung (wie Qualitätsprüfung, Messen, Wiegen und Zählen) zu tragen, die für die Lieferung der Ware gemäß A.4 erforderlich ist.

Auf eigene Kosten für eine Verpackung zu sorgen (sofern es nicht handelsüblich ist, die im Vertrag beschriebene Ware unverpackt zu verschiffen), die für den Transport der Ware erforderlich ist, wenn und soweit die Transportmodalitäten (z.B. Transportart, Bestimmungsort), dem Verkäufer vor Abschluß des Kaufvertrags zur Kenntnis gebracht worden sind. Die Verpackung ist in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

A 10 Sonstige Verpflichtungen

Dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten bei der Beschaffung aller anderen als in A.8 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilungen, die im Verschiffungs- und/oder Ursprungsland ausgestellt oder abgesendet werden und die der Käufer zur Einfuhr der Ware und gegebenenfalls zur Durchfuhr durch ein drittes Land benötigt, jede Hilfe zu gewähren.

Dem Käufer auf dessen Verlangen die für die Versicherung der Ware erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

B 9 Prüfung der Ware

Mangels anderer Vereinbarung die Kosten von Warenkontrollen vor der Verladung (pre-shipment inspection) zu tragen, mit Ausnahme behördlich angeordneter Kontrollen des Ausfuhrlands.

B 10 Sonstige Verpflichtungen

Alle Kosten und Gebühren für die Beschaffung der in A.10 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilungen zu tragen und diejenigen des Verkäufers zu erstatten, die diesem bei der Hilfeleistung hierfür entstanden sind.

**KOSTEN, VERSICHERUNG,
FRACHT**

Tabelle 5 Bl. 3
CIF

**KOSTEN, VERSICHERUNG,
FRACHT**

A 9 Prüfung – Verpackung – Kennzeichnung

Die Kosten der Prüfung (wie Qualitätsprüfung, Messen, Wiegen und Zählen) zu tragen, die für die Lieferung der Ware gemäß A.4 erforderlich ist.

Auf eigene Kosten für eine Verpackung zu sorgen (sofern es

nicht handelsüblich ist, die in dem Vertrag beschriebene Ware unverpackt zu verschiffen), die für den von ihm besorgten Transport der Ware erforderlich ist. Die Verpackung ist in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

A 10 Sonstige Verpflichtungen

Dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten bei der Beschaffung aller anderen als in A.8 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilung, die im Verschifungs- und/oder Ursprungsland ausgestellt oder abgesendet werden und die der Käufer zur Einfuhr der Ware und gegebenenfalls zur Durchfuhr durch ein drittes Land benötigt, jede Hilfe zu gewähren.

B 9 Prüfung der Ware

Mangels anderer Vereinbarung die Kosten von Warenkontrollen vor der Verladung (pre-shipment inspection) zu tragen, mit Ausnahme behördlich angeordneter Kontrollen des Ausfuhrlands.

B 10 Sonstige Verpflichtungen

Alle Kosten und Gebühren für die Beschaffung der in A.10 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilungen zu tragen und diejenigen des Verkäufers zu erstatten, die diesem bei der Hilfeleistung hierfür entstanden sind. Dem Verkäufer auf dessen Verlangen die für die Versicherung der Ware erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

A DER VERKÄUFER HAT

A. Der Verkäufer hat:

- 1** Die Ware in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag zu liefern und zugleich alle vertragsgemässen Belege hierfür zu erbringen.
- 11** Dem Käufer auf dessen Verlangen und Kosten (siehe B.5) das Ursprungszeugnis sowie die Konsulatsfaktura zu beschaffen.
- 3** Auf eigene Kosten und Gefahr die Ausfuhrbewilligung oder sonstige amtliche Bescheinigungen zu beschaffen, die für die Ausfuhr der Ware erforderlich sind.
- 2** Den Vertrag über die Beförderung der Ware auf eigene Rechnung auf dem üblichen Wege zu den üblichen Bedingungen bis zum vereinbarten Bestimmungshafen in einem Seeschiff (Segelschiff ausgenommen) der Bauart, die normalerweise für die Beförderung der im Vertrag genannten Ware verwendet wird, abzuschliessen ~~sowie die Fracht und alle Ausladungskosten im Entladungshafen zu tragen, die von regulären Schifffahrtsgesellschaften schon bei der Verladung im Verschiffungshafen erhoben worden sollten.~~
- 5** Auf eigene Kosten eine übertragbare Seevericherungspolice gegen die durch den Vertrag bedingten Beförderungsgefahren zu beschaffen. Dieser Vertrag muss bei zuverlässigen Versicherern oder Versicherungsgesellschaften auf der Grundlage der FPA-Bedingungen abgeschlossen werden und soll den CIF-Preis zuzüglich 10% decken. Die Versicherung ist, wenn möglich, in der Währung des Vertrages abzuschliessen (1).
Sofern nichts anderes vereinbart ist, soll das Transportrisiko nicht die besonderen Risiken decken, die nur in einzelnen Geschäftszweigen üblich sind, oder gegen die sich der Käufer besonders schützen will. Zu den besonderen Risiken, die im Verträge zwischen Käufer und Verkäufer besonders berücksichtigt werden müssten, gehören Diebstahl, Plünderung, Auslaufen, Bruch, Abspplittern, Schiffschwelss, Berührung mit anderen Ladungen sowie sonstige Gefahren, die in bestimmten Branchen auftreten können.
- Auf Verlangen des Käufers muss der Verkäufer auf Kosten des Käufers die Versicherung gegen Kriegsgefahr in der Vertragswährung decken, sofern dies möglich ist.
- 4** Die Ware auf eigene Kosten zum vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist, oder, falls weder ein Zeitpunkt noch eine Frist vereinbart wurde, innerhalb einer angemessenen Frist, an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen zu verladen ~~und den Käufer unverzüglich von der Verladung an Bord des Schiffes zu benachrichtigen.~~
- 6** Alle Gefahren zu tragen bis zu dem Zeitpunkt, in dem die Ware im Verschiffungshafen tatsächlich die Reling des Schiffes überschritten hat, vorbehaltlich jedoch der Bestimmungen des nachstehenden Artikels B.4.

A 1 Lieferung vertragsgemäßer Ware

Die Ware in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag zu liefern sowie die Handelsrechnung oder die entsprechende elektronische Mitteilung und alle sonstigen vertragsgemässen Belege hierfür zu erbringen.

A 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Ausfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle Zollformalitäten zu erledigen, die für die Ausfuhr der Ware erforderlich sind.

A 3 Beförderungs- und Versicherungsvertrag

a) Beförderungsvertrag

Auf eigene Rechnung den Vertrag über die Beförderung der Ware auf dem üblichen Weg in der üblichen Weise bis zum benannten Bestimmungshafen in einem Seeschiff (bzw. gegebenenfalls einem Binnenschiff) der Bauart, die normalerweise für die Beförderung der im Vertrag genannten Ware verwendet wird, abzuschliessen.

b) Versicherungsvertrag

Auf eigene Kosten die im Vertrag vereinbarte Transportversicherung zu beschaffen, die den Käufer oder eine andere Person mit versichertem Interesse an den Gütern berechtigt, direkt beim Versicherer Ansprüche geltend zu machen, und dem Käufer die Versicherungspolice oder einen sonstigen Nachweis über den Versicherungsschutz zu übermitteln.

Die Versicherung ist bei zuverlässigen Versicherern oder Versicherungsgesellschaften abzuschliessen und muß mangels ausdrücklicher Vereinbarung von etwas Gegensätzlichem mit der Mindestdeckung der Institute Cargo Clauses (Institute of London Underwriters) oder einem ähnlichen Bedingungsmerk übereinstimmen. Die Dauer der Versicherung muß B.5 und B.4 entsprechen. Auf Verlangen des Käufers hat der Verkäufer auf Kosten des Käufers eine Versicherung gegen die Gefahren Krieg, Streik, Aufruhr und bürgerliche Unruhen zu beschaffen, sofern dies möglich ist. Die Mindest-Versicherung muß den Kaufpreis zuzüglich 10 % (d.h. 110 %) decken und in der Währung des Kaufvertrages genommen werden.

A 4 Lieferung

Die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen in dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist zu liefern.

A 5 Gefahrenübergang

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.5, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware solange zu tragen, bis sie die Schiffsreling im Verschiffungshafen überschritten hat.

2 ~~Den Vertrag über die Beförderung der Ware auf eigene Rechnung auf dem üblichen Wege zu den üblichen Bedingungen bis zum vereinbarten Bestimmungshafen in einem Seeschiff (Segelschiff ausgenommen) der Bauart, die normalerweise für die Beförderung der im Vertrag genannten Ware verwendet wird, abzuschließen sowie die Fracht und alle Ausladungskosten im Entladungshafen zu tragen, die von regulären Schiffahrtsgesellschaften schon bei der Verladung im Verschiffungshafen erhoben werden sollten.~~

10 Alle für die Ware bis zu ihrer Verladung erhobenen Abgaben und Gebühren zu tragen, einschließlich aller Steuern, Abgaben und Gebühren, die mit der Ausfuhr zusammenhängen sowie auch die Kosten der zur Verbringung an Bord erforderlichen Formalitäten.

4 ~~Die Ware auf eigene Kosten zum vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist, oder falls weder ein Zeitpunkt noch eine Frist vereinbart wurde, innerhalb einer angemessenen Frist, an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen zu verladen~~ und der Käufer unverzüglich von der Verladung an Bord des Schiffes zu benachrichtigen.

7 Unverzüglich auf eigene Kosten dem Käufer ein reines begebbares Konnossement auf den vereinbarten Bestimmungshafen sowie eine Rechnung über

die verschifftete Ware und den Versicherungsschein zu beschaffen oder, falls der Versicherungsschein zur Zeit der Vorlage der Dokumente nicht verfügbar sein sollte, ein von den Versicherern ausgestelltes Versicherungszertifikat zu beschaffen, das dem Inhaber die gleichen Rechte wie der Besitz des Versicherungsscheines gewährt und das die wesentlichen Bestimmungen des Versicherungsscheines enthält. Das Konnossement muss für die verkaufte Ware ausgestellt worden sein, ein innerhalb der für die Verschiffung vereinbarten Frist liegendes Datum tragen und durch Indossierung oder auf andere Art die Lieferung an die Order des Käufers oder seines vereinbarten Vertreters ermöglichen. Das Konnossement muss aus einem vollständigen Satz von „An Bord“ (on board) — oder „verschifft“ (shipped) — Konnossementen bestehen. Lautet das Konnossement „empfangen zur Verschiffung“ (received for shipment), so muss die Reederei zusätzlich einen unterschriebenen Vermerk anbringen, der besagt, dass sich die Ware tatsächlich an Bord befindet; dieser Vermerk muss ein Datum tragen, das innerhalb der für die Verschiffung vereinbarten Zeit liegt. Wenn das Konnossement einen Hinweis auf den Chartervertrag enthält, so muss der Verkäufer ausserdem noch ein Exemplar dieser Urkunde beschaffen.

9 Die durch die Verladung der Ware bedingten Kosten des Prüfens (wie der Qualitätsprüfung, des Messens, Wiegens und Zählens) zu tragen.

8 Auf eigene Kosten für die übliche Verpackung der Ware zu sorgen, sofern es nicht Handelsbrauch ist, die Ware unverpackt zu verschiffen.

12 Dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten neben den im vorhergehenden Artikel genannten Dokumenten bei der Beschaffung aller im Verschiffungs- und/oder Ursprungslande auszustellenden Dokumente, die der Käufer zur Einfuhr der Ware in das Bestimmungsland (und gegebenenfalls zur Durchführung durch ein drittes Land) benötigt, jede Hilfe zu gewähren.

A 6 Kostenteilung

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.6

- alle die Ware betreffenden Kosten solange zu tragen, bis sie gemäß A.4 geliefert worden ist, sowie die Fracht- und alle anderen aus A.3) entstehenden Kosten sowie die Kosten der Verladung der Ware an Bord und alle Ausladungskosten im Entladungshafen zu tragen, sofern sie von regulären Schiffahrtsgesellschaften beim Abschluss des Beförderungsvertrags erhoben werden;
- die Kosten der für die Ausfuhr notwendigen Zollformalitäten sowie alle Zölle. Steuern und andere öffentliche Abgaben zu tragen, die bei der Ausfuhr der Ware anfallen.

A 7 Benachrichtigung des Käufers

Den Käufer in angemessener Weise zu benachrichtigen, daß die Ware an Bord des Schiffes geliefert worden ist, sowie jede andere Nachricht zu geben, die der Käufer benötigt, um erforderliche Maßnahmen zur Übernahme der Ware treffen zu können.

A 8 Lieferrachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Mangels anderer Vereinbarung auf eigene Kosten dem Käufer unverzüglich das übliche Transportdokument für den vereinbarten Bestimmungshafen zu beschaffen.

Dieses Dokument (z.B. ein begebbares Konnossement, ein nichtbegebbarer Seefrachtbrief oder ein Dokument des Binnenschifftransports) muß über die vertraglich vereinbarte Ware lauten, ein innerhalb der für die Verschiffung vereinbarten Frist liegendes Datum tragen, den Käufer berechtigen, die Herausgabe der Ware am Bestimmungsort von dem Frachtführer zu verlangen, und mangels anderer Vereinbarung dem Käufer ermöglichen, die Ware während des Transports an einen nachfolgenden Käufer durch Übertragung des Dokuments (begebbares Konnossement) oder durch Mitteilung an den Frachtführer zu verkaufen.

Besteht ein solches Transportdokument aus mehreren Originalausfertigungen, muß dem Käufer der vollständige Satz übergeben werden. Wenn das Transportdokument einen Hinweis auf einen Chartervertrag enthält, so muß der Verkäufer außerdem ein Exemplar dieser Urkunde übergeben.

Wenn sich Verkäufer und Käufer auf elektronische Datenkommunikation geeinigt haben, kann das in den vorstehenden Absätzen erwähnte Dokument durch eine entsprechende Mitteilung im elektronischen Datenaustausch (EDI message) ersetzt werden.

A 9 Prüfung – Verpackung – Kennzeichnung

Die Kosten der Prüfung (wie Qualitätsprüfung, Messen, Wiegen und Zählen) zu tragen, die für die Lieferung der Ware gemäß A.4 erforderlich ist.

Auf eigene Kosten für eine Verpackung zu sorgen (sofern es nicht handelsüblich ist, die in dem Vertrag beschriebene Ware unverpackt zu verschiffen), die für den von ihm besorgten Transport der Ware erforderlich ist. Die Verpackung ist in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

A 10 Sonstige Verpflichtungen

Dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten bei der Beschaffung aller anderen als in A.8 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilung, die im Verschiffungs- und/oder Ursprungsland ausgestellt oder abgesendet werden und die der Käufer zur Einfuhr der Ware und gegebenenfalls zur Durchführung durch ein drittes Land benötigt, jede Hilfe zu

B. Der Käufer hat:**B DER KÄUFER HAT**

1 Die von dem Verkäufer beschafften Dokumente bei ihrer Einreichung anzunehmen, wenn sie sich in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag befinden, und den Preis vertragsgemäss zu zahlen.

8 Auf eigene Rechnung und Gefahr alle Einfuhrbewilligungen, Bescheinigungen oder dergleichen zu beschaffen, die er zur Einfuhr der Ware am Bestimmungsort benötigt.

2 Die Ware im vereinbarten Bestimmungshafen abzunehmen ~~und mit Ausnahme der Fracht und der Seeversicherung alle während des Seetransportes bis zur Ankunft im Bestimmungshafen entstehenden Kosten zu tragen, ebenso wie die Kosten für die Löschung, die Leichterung und die Verbringung an Land, sofern diese Kosten nicht in der Fracht mit einbegriffen sind oder von der Schiffahrtsgesellschaft zusammen mit der Fracht erhoben worden sind.~~

3 Alle Gefahren der Ware von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem die Ware im Verschiffungshafen die Reling des Schiffes tatsächlich überschritten hat.

2 Die Ware im vereinbarten Bestimmungshafen abzunehmen ~~und mit Ausnahme der Fracht und der Seeversicherung alle während des Seetransportes bis zur Ankunft im Bestimmungshafen entstehenden Kosten zu tragen, ebenso wie die Kosten für die Löschung, die Leichterung und die Verbringung an Land, sofern diese Kosten nicht in der Fracht mit einbegriffen sind oder von der Schiffahrtsgesellschaft zusammen mit der Fracht erhoben worden sind.~~

4 Wenn er sich eine Frist für die Verschiffung der Ware und/oder die Wahl des Bestimmungshafens vorbehalten hat und nicht rechtzeitig seine Anweisungen erteilt, alle zusätzlich entstehenden Kosten sowie sämtliche Gefahren vom Ablauf der für die Verschiffung festgesetzten Frist an zu tragen, vorausgesetzt, dass die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf irgendeine andere Art kenntlich gemacht worden ist.

7 Die Zollgebühren und alle sonstigen bei der Einfuhr und für die Einfuhr zu entrichtenden Abgaben zu zahlen.

5 Die Kosten und Gebühren für die Beschaffung des Ursprungszeugnisses und der Konsulatspapiere zu tragen.

6 Alle Kosten und Gebühren für die Beschaffung der oben in Artikel A.12 erwähnten Dokumente zu tragen.

B 1 Zahlung des Kaufpreises
Den Preis vertragsgemäss zu zahlen.

B 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten
Auf eigene Gefahr und Kosten die Einfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle erforderlichen Zollformalitäten für die Einfuhr der Ware und gegebenenfalls für ihre Durchfuhr durch ein drittes Land zu erledigen.

B 3 Beförderungsvertrag
Keine Verpflichtung.

B 4 Abnahme
Anzuerkennen, daß die Ware in Übereinstimmung mit A.4 übergeben wird und die Ware dem Frachtführer im Bestimmungshafen abzunehmen.

B 5 Gefahrenübergang
Alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat. Sollte er die Benachrichtigung gemäß B.7 unterlassen, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem für die Verschiffung vereinbarten Zeitpunkt oder vom Ablauf der hierfür vereinbarten Frist an zu tragen, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

B 6 Kostenteilung
Vorbehältlich der Bestimmungen von A.3), alle die Ware betreffenden Kosten von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie gemäß A.4 geliefert worden ist und, sofern diese Kosten nicht von regulären Schiffahrtsgesellschaften beim Abschluß des Beförderungsvertrags erhoben worden sind, alle während des Transports bis zur Ankunft im Bestimmungshafen anfallenden, die Ware betreffenden Kosten einschließlich der Kosten für die Löschung und die Leichterung sowie die Kaigebühen zu tragen.

Sollte er die Benachrichtigung gemäß B.7 unterlassen, von dem für die Verschiffung vereinbarten Zeitpunkt oder vom Ablauf der hierfür vereinbarten Frist an alle dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten zu tragen, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

Alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben sowie die Kosten der Zollformalitäten, die bei der Einfuhr der Ware und gegebenenfalls bei der Durchfuhr durch ein drittes Land anfallen, zu tragen.

B 7 Benachrichtigung des Verkäufers
Wenn er berechtigt ist, den Zeitpunkt für die Verschiffung der Ware und/oder den Bestimmungshafen festzulegen, den Verkäufer in angemessener Weise davon zu benachrichtigen.

1 Die von dem Verkäufer beschafften Dokumente bei ihrer Einreichung anzunehmen, wenn sie sich in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag befinden. ~~und den Preis vortragegemäße zu zahlen.~~

B 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Das Transportdokument gemäß A.8 anzunehmen, wenn es mit dem Kaufvertrag übereinstimmt.

B 9 Prüfung der Ware

Mangels anderer Vereinbarung die Kosten von Warenkontrollen vor der Verladung (pre-shipment inspection) zu tragen, mit Ausnahme behördlich angeordneter Kontrollen des Ausfuhrlands.

B 10 Sonstige Verpflichtungen

Alle Kosten und Gebühren für die Beschaffung der in A.10 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilungen zu tragen und diejenigen des Verkäufers zu erstatten, die diesem bei der Hilfeleistung hierfür entstanden sind. Dem Verkäufer auf dessen Verlangen die für die Versicherung der Ware erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

DER VERKÄUFER HAT

A. Der Verkäufer hat:

1 Die Ware in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag zu liefern und zugleich alle vertragsgemäßen Belege hierfür zu erbringen.

8 Dem Käufer auf dessen Verlangen und Kosten das Ursprungszeugnis zu beschaffen (siehe B.6).

3 Auf eigene Kosten und Gefahr die Ausfuhrbewilligung oder jede andere amtliche Bescheinigung zu beschaffen, die für die Ausfuhr der Ware erforderlich ist.

2 Die Ware an Bord des vom Käufer angegebenen Seeschiffes im vereinbarten Verschiffungshafen zu dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist dem Hafebrauch entsprechend zu liefern und dem Käufer unverzüglich mitzuteilen, dass die Ware an Bord des Seeschiffes geliefert worden ist.

4 Alle Kosten und Gefahren der Ware bis zu dem Zeitpunkt zu tragen, in dem die Ware im vereinbarten Verschiffungshafen die Reling des Schiffes tatsächlich überschritten hat, einschliesslich aller mit der Ausfuhr zusammenhängenden Gebühren, Abgaben und Kosten sowie auch die Kosten aller Formalitäten, die für die Verbringung der Ware an Bord erforderlich sind, vorbehaltlich jedoch der Bestimmungen der nachfolgenden Artikel B.3 und B.4.

2 Die Ware an Bord des vom Käufer angegebenen Seeschiffes im vereinbarten Verschiffungshafen zu dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist dem Hafebrauch entsprechend zu liefern und dem Käufer unverzüglich mitzuteilen, dass die Ware an Bord des Seeschiffes geliefert worden ist.

7 Auf eigene Kosten das zum Nachweis der Lieferung der Ware an Bord des benannten Schiffes übliche reine Dokument zu beschaffen.

A 1 Lieferung vertragsgemäßer Ware

Die Ware in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag zu liefern sowie die Handelsrechnung oder die entsprechende elektronische Mitteilung und alle sonstigen vertragsgemäßen Belege hierfür zu erbringen.

A 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Ausfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle Zollformalitäten zu erledigen, die für die Ausfuhr der Ware erforderlich sind.

A 3 Beförderungs- und Versicherungsvertrag

a) *Beförderungsvertrag*

Keine Verpflichtung.

b) *Versicherungsvertrag*

Keine Verpflichtung.

A 4 Lieferung

Die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffes im benannten Verschiffungshafen in dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist und dem Hafebrauch entsprechend zu liefern.

A 5 Gefahrenübergang

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.5. alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware solange zu tragen, bis sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat.

A 6 Kostenteilung

Vorbehaltlich der Bestimmungen von B.6

- alle die Ware betreffenden Kosten solange zu tragen, bis sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat;
- die Kosten der für die Ausfuhr notwendigen Zollformalitäten sowie alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben zu tragen, die bei der Ausfuhr der Ware anfallen.

A 7 Benachrichtigung des Käufers

Den Käufer in angemessener Weise zu benachrichtigen, daß die Ware an Bord geliefert worden ist.

A 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Dem Käufer auf Kosten des Verkäufers das übliche Dokument zum Nachweis der Lieferung gemäß A.4 zu beschaffen.

Sofern das im vorstehenden Absatz erwähnte Dokument nicht das Transportdokument ist, dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten bei der Beschaffung eines Transportdokuments zum Beförderungsvertrag (z.B. eines begebaren Konnossements, eines nichtbegebaren Seefrachtbriefs, eines Dokuments des Binnenschiffstransports oder eines multimodalen Transportdokuments) jede Hilfe zu gewähren.

Wenn sich Verkäufer und Käufer auf elektronische Datenkommunikation geeinigt haben, kann das im vorstehenden Absatz erwähnte Dokument durch eine entsprechende Mitteilung im elektronischen Datenaustausch (EDI message) ersetzt werden.

6 Die durch die Lieferung der Ware bedingten Kosten des Prüfens (wie der Qualitätsprüfung, des Messens, Wiegens und Zählens) zu tragen.

5 Auf eigene Kosten für die übliche Verpackung der Ware zu sorgen, sofern es nicht Handelsbrauch ist, die Ware unverpackt zu verschiffen.

9 Dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten neben dem im vorhergehenden Artikel genannten Dokument bei der Beschaffung des Konnossements und aller im Verschiffungs- und/oder Ursprungslande auszustellenden Dokumente, die der Käufer zur Einfuhr der Ware in das Bestimmungsland (und gegebenenfalls zur Durchfuhr durch ein drittes Land) benötigt, jede Hilfe zu gewähren.

B. Der Käufer hat:

1 Auf eigene Kosten ein Seeschiff zu chartern oder den notwendigen Schiffsraum zu beschaffen ~~und dem Verkäufer rechtzeitig den Namen und den Ladeplatz des Schiffes sowie den Zeitpunkt der Lieferung zum Schiff bekanntzugeben.~~

A 9 Prüfung – Verpackung – Kennzeichnung

Die Kosten der Prüfung (wie Qualitätsprüfung, Messen, Wiegen und Zählen) zu tragen, die für die Lieferung der Ware gemäß A.4 erforderlich ist.

Auf eigene Kosten für eine Verpackung zu sorgen (sofern es nicht handelsüblich ist, die im Vertrag beschriebene Ware unverpackt zu verschiffen), die für den Transport der Ware erforderlich ist, wenn und soweit die Transportmodalitäten (z.B. Transportart, Bestimmungsort), dem Verkäufer vor Abschluß des Kaufvertrags zur Kenntnis gebracht worden sind. Die Verpackung ist in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

A 10 Sonstige Verpflichtungen

Dem Käufer auf dessen Verlangen, Gefahr und Kosten bei der Beschaffung aller anderen als in A.8 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilungen, die im Verschiffungs- und/oder Ursprungsland ausgestellt oder abgesendet werden und die der Käufer zur Einfuhr der Ware und gegebenenfalls zur Durchfuhr durch ein drittes Land benötigt, jede Hilfe zu gewähren.

Dem Käufer auf dessen Verlangen die für die Versicherung der Ware erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

B DER KÄUFER HAT

B 1 Zahlung des Kaufpreises

Den Preis vertragsgemäß zu zahlen.

B 2 Lizenzen, Genehmigungen und Formalitäten

Auf eigene Gefahr und Kosten die Einfuhrbewilligung oder andere behördliche Genehmigung zu beschaffen sowie alle erforderlichen Zollformalitäten für die Einfuhr der Ware und gegebenenfalls für ihre Durchfuhr durch ein drittes Land zu erledigen.

B 3 Beförderungsvertrag

Auf eigene Kosten den Vertrag über die Beförderung der Ware vom benannten Verschiffungshafen abzuschließen.

B 4 Abnahme

Die Ware gemäß A.4 abzunehmen.

2 Alle Kosten und Gefahren für die Ware von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem die Ware im vereinbarten Verschiffungshafen die Reling des Schiffes tatsächlich überschritten hat, sowie den Preis vertragsgemäss zu zahlen.

3 Alle zusätzlich entstehenden Kosten zu tragen, wenn das von ihm benannte Schiff zu dem festgesetzten Zeitpunkt oder bis zum Ende der vereinbarten Frist nicht eintrifft oder die Ware nicht übernehmen kann oder bereits vor dem vereinbarten Zeitpunkt oder vor Ablauf der festgesetzten Frist keine Ladung mehr annimmt, sowie alle die Ware betreffenden Gefahren von dem Ablauf der vereinbarten Frist an zu tragen, vorausgesetzt, dass die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf irgendeine andere Art kenntlich gemacht worden ist.

4 Wenn er das Schiff nicht rechtzeitig bezeichnet oder wenn er sich eine Frist für die Abnahme der Ware und/oder die Wahl des Verschiffungshafens vorbehalten hat und nicht rechtzeitig genaue Anweisungen erteilt, alle sich hieraus ergebenden Mehrkosten sowie alle die Ware betreffenden Gefahren von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem die für die Lieferung festgesetzte Frist abläuft, vorausgesetzt, dass die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf irgendeine andere Art kenntlich gemacht worden ist.

1 ~~Auf eigene Kosten ein Seeschiff zu chartern oder den notwendigen Schiffsraum zu beschaffen und dem Verkäufer rechtzeitig den Namen und den Ladeplatz des Schiffes sowie den Zeitpunkt der Lieferung zum Schiff bekanntzugeben.~~

5 Die Kosten und Gebühren für die Beschaffung eines Konnossements zu tragen, falls dies gemäss vorstehendem Artikel A.9 verlangt worden ist.

6 Alle Kosten und Gebühren für die Beschaffung der oben in den Artikeln A.8 und A.9 erwähnten Dokumente zu tragen, einschliesslich der Kosten der Urspurszeugnisse und der Konsulatspapiere.

B 5 Gefahrenübergang

Alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat.

Sollte er die Benachrichtigung gemäß B.7 unterlassen oder sollte das von ihm benannte Schiff nicht rechtzeitig eintreffen oder die Ware nicht übernehmen können oder schon vor der festgesetzten Zeit keine Ladung mehr annehmen, alle Gefahren des Verlusts oder der Beschädigung der Ware von dem für die Lieferung vereinbarten Zeitpunkt oder vom Ablauf der hierfür vereinbarten Frist zu tragen, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

B 6 Kostenteilung

Alle die Ware betreffenden Kosten von dem Zeitpunkt an zu tragen, in dem sie die Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen überschritten hat.

Alle zusätzlichen Kosten zu tragen, die entweder dadurch entstehen, daß das von ihm benannte Schiff nicht rechtzeitig eintrifft oder die Ware nicht übernehmen kann oder schon vor der festgesetzten Zeit keine Ladung mehr annimmt oder keine Benachrichtigung durch den Käufer gemäß B.7 erfolgte, vorausgesetzt, daß die Ware in geeigneter Weise konkretisiert, d.h. als der für den Käufer bestimmte Gegenstand abgesondert oder auf andere Art kenntlich gemacht worden ist.

Alle Zölle, Steuern und andere öffentliche Abgaben sowie die Kosten der Zollformalitäten, die bei der Einfuhr der Ware und gegebenenfalls bei der Durchfuhr durch ein drittes Land anfallen, zu tragen.

B 7 Benachrichtigung des Verkäufers

Dem Verkäufer in angemessener Weise den Namen des Schiffes, den Ladeplatz und die erforderliche Lieferzeit anzugeben.

B 8 Liefernachweis, Transportdokument oder entsprechende elektronische Mitteilung

Den in Übereinstimmung mit A.8 erbrachten Liefernachweis anzunehmen.

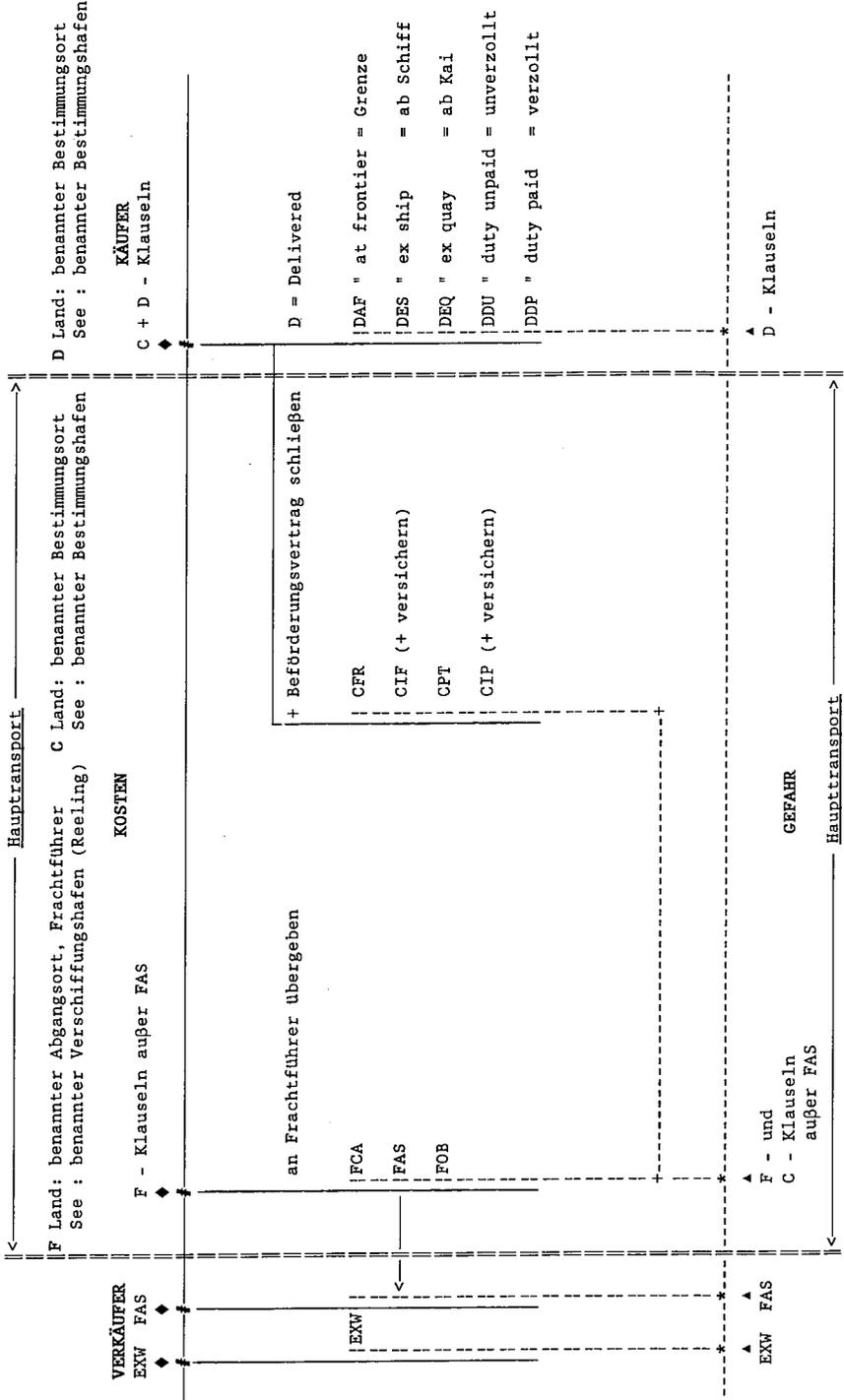
B 9 Prüfung der Ware

Mangels anderer Vereinbarung die Kosten von Warenkontrollen vor der Verladung (pre-shipment inspection) zu tragen, mit Ausnahme behördlich angeordneter Kontrollen des Ausfuhrlands.

B 10 Sonstige Verpflichtungen

Alle Kosten und Gebühren für die Beschaffung der in A.10 genannten Dokumente oder entsprechender elektronischer Mitteilungen zu tragen und diejenigen des Verkäufers zu erstatten, die diesem bei der Hilfeleistung hierfür entstanden sind.

I N C O T E R M S 1990



Incoterms 1990 im Überblick

INCOTERMS 1990 – Kurzfom

Tabelle 9

	Exportfrei- machung	Importfrei- machung	Transport- vertrag	Lieferort	Gefahrüber- gang V → K	Kostenüber- gang V → K	Transportver- sicherung
EXW	K	K	K	Werk des V	Lieferort	Lieferort	
FCA	V	K	K	Ort der Übergabe an den Frachtführer	Lieferort	Lieferort	
FAS	K	K	K	Längsseite Schiff im Verschiffungshafen	Lieferort	Lieferort	
FOB	V	K	K	Schiff im Verschiffungshafen	Schiffsreling	Schiffsreling	
CFR	V	K	V	Schiff im Verschiffungshafen	Schiffsreling	Bestim- mungshafen	
CIF	V	K	V	Schiff im Verschiffungshafen	Schiffsreling	Bestim- mungshafen	V/Mindest- deckung
CPT	V	K	V	Ort der Übergabe an den 1. Frachtführer	Lieferort	Bestim- mungsort	
CIP	V	K	V	Ort der Übergabe an den 1. Frachtführer	Lieferort	Bestim- mungsort	V/Mindest- deckung
DAF	V	K	V	Bestimmungsort an der Grenze	Bestimmungsort	Bestimmungsort	
DES	V	K	V	Schiff im Bestimmungshafen	Schiff im Bestimmungshafen	Schiff im Bestimmungshafen	
DEQ	V	V	V	Kai des Bestimmungshafens	Kai des Bestimmungshafens	Kai des Bestimmungshafens	
DDU	V	K	V	Bestimmungsort	Bestimmungsort	Bestimmungsort	
DDP	V	V	V	Bestimmungsort	Bestimmungsort	Bestimmungsort	

V = Verkäufer / K = Käufer

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 68 *Puttfarcken*, Dr. jur., Hans-Jürgen, M.C.L.
See-Arbeitsrecht: Neues im IPR, 1988
- Heft 69 *Werbke*, Axel
Die neue Rechtslage nach der Einführung
des Internationalen Seeschiffsregisters, 1989
- Heft 70 *Jacobsson*, Måns
Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung
für Ölverschmutzungsschäden, 1990
- Heft 71 *Kressner*, Dr., Eckhard
Überblick über die neuere Rechtsprechung
des 6. Senats des HOLG, Hamburg, 1989
- Heft 72 *Bernaerts*, Dr., Arnd, und *Nader*, Dr., Mohamed M. J.
Saudi Maritime Law, 1990
- Heft 73 *Erdmenger*, Dr., Jürgen
Auswirkungen der EG-Schiffahrtspolitik auf das
internationale Seerecht, 1990
- Heft 74 *Anderson*, Charles B., und *Schmidt*, Professor Dr., Karsten
Durchgriffshaftung bei Einschiffsgesellschaften
Eine Diskussionsveranstaltung aus deutscher und US-amerikanischer Sicht, 1990
- Heft 75 *Holtappels*, Dr., Peter
Beschreibung von Geschwindigkeit und Verbrauch
von Seeschiffen in Zeitcharter, 1990
- Heft 76 *Lagoni*, Professor Dr., Rainer, LL. M.
Die seerechtlichen Verträge nach der Herstellung der deutschen Einheit, 1990
- Heft 77 *Hasche*, Dr., Christoph
Grenzfragen zwischen See- und Reiserecht, 1990
- Heft 78 *Bauer*, Dr., Karl Heinz
Die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
zum Seerecht, insbesondere zum Seefrachtrecht, 1991
- Heft 79 *Reisert*, Richard J.
The U.S. Oil Pollution Act of 1990:
Accepting the Present – Preparing for the Future, 1991
- Heft 80 *Herber*, Professor Dr., Rolf
Die einheitlichen Regeln des CMI über Seefrachtbriefe, 1991

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 14 *Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis I*, 1985
- Heft 15 *Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis II*, 1985
- Heft 16 *Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis III*, 1985
- Heft 17 *Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. Ganten*, 1986