

## 7 Quantitativer Angebotsvergleich international (Importkalkulation)

Die Importkalkulation dient dazu, den Bezugspreis zu bestimmen, wenn Waren aus dem Ausland bezogen werden. Sie unterscheidet sich in zweifacher Hinsicht von der Kalkulation, wenn der Warenbezug aus dem Inland erfolgt. Zum einen müssen Kostenbestandteile berücksichtigt werden, die bei der Binnenkalkulation keine Rolle spielen, zum anderen müssen evtl. Währungsumrechnungen vorgenommen werden. Die Kalkulation muss zudem auf der Grundlage der vereinbarten Lieferbedingung erfolgen.

Bei internationalen Geschäften wird die Lieferbedingung in aller Regel durch die Vereinbarung einer Klausel der Incoterms® 2020 festgelegt. Das beinhaltet dann auch die Verteilung der Kosten, z. B. für Transport und ggf. Versicherung sowie ggf. die Ein- und Ausfuhrabwicklung.

### 7.1 Incoterms® 2020



#### Beispiel

Die BPK GmbH bezieht von der Cellulosa & Papper AB in Göteborg 1000 000 Blatt Offsetdruckpapier. Das Papier wird per Schiff von Göteborg nach Rostock und von dort per Lkw nach Wuppertal transportiert. Der Transport bis zum Schiff in Göteborg erfolgt durch die Cellulosa & Papper AB.

#### UN-Kaufrecht

Das UN-Kaufrecht ist ein Kaufrecht, das unter bestimmten Voraussetzungen auf Kaufverträge angewendet werden muss, bei denen die Vertragspartner ihren Sitz in verschiedenen Ländern haben. Die Anwendung des UN-Kaufrechtes kann im Kaufvertrag aber auch ausgeschlossen und statt dessen ein anderes Kaufrecht vereinbart werden.

[www.iccgermany.de](http://www.iccgermany.de)

Durch den Abschluss eines Kaufvertrages ergeben sich für den Käufer und den Verkäufer Pflichten, zu denen gesetzliche Regelungen existieren. Dabei ist zunächst zu klären, welches Kaufrecht auf den Vertrag anzuwenden ist. In dem Beispiel würde das UN-Kaufrecht gelten, wenn in dem Vertrag keine andere Rechtswahl getroffen und zusätzlich das UN-Kaufrecht nicht ausgeschlossen wird. Von diesen Regelungen können die Vertragspartner allerdings durch entsprechende Vereinbarungen im Kaufvertrag abweichen. Bei internationalen Kaufverträgen, bei denen die Geschäftspartner ihren Sitz in verschiedenen Ländern haben, müssen die Waren häufig über lange Strecken und durch mehrere Länder transportiert werden. Damit sind in der Regel höhere Transportkosten und ein höheres Transportrisiko im Vergleich zu einem Binnengeschäft verbunden. Daher haben hier vertragliche Vereinbarungen, z. B. zur Verteilung der Transportkosten und zum Gefahrenübergang eine besondere Bedeutung.

Die Internationale Handelskammer (ICC) in Paris hat **Standardklauseln** entwickelt, mit denen sich entsprechende Regelungen durch Bezugnahme im Vertrag vereinbaren lassen. Diese Klauseln werden als **Incoterms® (International Commercial Terms)** bezeichnet. Die Incoterms® wurden in der Vergangenheit mehrfach überarbeitet und liegen derzeit in der Fassung Incoterms® 2020 vor.



In der aktuellen Fassung wird bereits auf dem Cover darauf hingewiesen, dass das Regelwerk bei internationalen, aber auch bei nationalen Kaufverträgen verwendet werden kann. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Klauseln in der Vergangenheit häufig auch bei inländischen Kaufverträgen angewendet wurden. In den Klauseln selbst wird das berücksichtigt, indem an den entsprechenden Stellen die Einschränkung „soweit zutreffend“ bzw. „gegebenenfalls“ erfolgt. Bei rein nationalen Kaufverträgen entfällt z. B. die Beschaffung einer Aus- bzw. Einfuhrgenehmigung. In den einzelnen Klauseln wird u. a. angegeben, wer (Käufer/Verkäufer) für die Beschaffung der Genehmigungen zuständig ist. Durch den Zusatz „soweit zutreffend“ wird zum Ausdruck gebracht, dass die betreffenden Angaben bei nationalen Kaufverträgen nicht relevant sind. Entsprechendes gilt auch bei Kaufverträgen innerhalb der EU, da hier Grenzformalitäten und Genehmigungen weitgehend entfallen.

Die folgenden 11 Klauseln stehen zur Verfügung:

Klausel	Englisch	Deutsch
<b>EXW</b>	Ex Works (... named place of delivery)	Ab Werk (... benannter Lieferort)
<b>FCA</b>	Free Carrier (...named place of delivery)	Frei Frachtführer (... benannter Lieferort)
<b>CPT</b>	Carriage paid to (... named place of destination)	Frachtfrei (... benannter Bestimmungsort)
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance paid to (... named place of destination)	Frachtfrei versichert (... benannter Bestimmungsort)
<b>DAP</b>	Delivered at Place (named place of destination)	Geliefert benannter Ort (... benannter Bestimmungsort)
<b>DPU</b>	Delivered at place unloaded (... named place of destination)	Geliefert benannter Ort entladen (... benannter Bestimmungsort)
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid (... named place of destination)	geliefert verzollt (... benannter Bestimmungsort)
<b>FAS</b>	Free alongside Ship (... named port of shipment)	Frei Längsseite Schiff (... benannter Verschiffungshafen)
<b>FOB</b>	Free on Board (... named port of shipment)	Frei an Bord (... benannter Verschiffungshafen)
<b>CFR</b>	Cost and Freight (... named port of destination)	Kosten und Fracht (... benannter Bestimmungshafen)
<b>CIF</b>	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)	Kosten, Versicherung und Fracht (... benannter Bestimmungshafen)

Die Klauseln werden angewendet, indem:

- die drei Buchstaben der Abkürzung für die Klausel angegeben und
- dahinter in Klammern je nach Klausel der Lieferort oder der Bestimmungsort oder der Verschiffungshafen oder der Bestimmungshafen angegeben werden. Hinter der Klammer wird auf die betreffende Version der Incoterms® verwiesen.



#### Beispiel

FCA (Güterbahnhof Mannheim) Incoterms® 2020;  
DPU (YBC Ltd, Loading Ramp 5B, Ranelagh Place, Liverpool L3 5UL, GB) Incoterms® 2020

Die Angaben zum Liefer- oder Bestimmungsort müssen genau und eindeutig sein. Bei ungenauen oder mehrdeutigen Angaben obliegt es dem Verkäufer festzulegen, wo genau er seine Lieferpflicht erfüllt.

### 7.1.1 Pflichten von Käufer und Verkäufer

Unter zehn Überschriften, die bei allen Klauseln gleich lauten, werden die Pflichten dargestellt, die Käufer und Verkäufer bei Vereinbarung einer Klausel eingehen.

A: Pflichten des Verkäufers B: Pflichten des Käufers		Erläuterung
<b>A1/B1</b>	Allgemeine Verpflichtungen des Verkäufers/ Käufers	Wörtlich gleiche Angaben bei allen Klauseln zur Lieferpflicht des Verkäufers und zur Zahlungspflicht des Käufers. Hinweis, dass alle Dokumente, auf die in A1 – A10 und B1 – B10 Bezug genommen wird, auch entsprechende elektronische Belege oder elektronische Verfahren sein können, wenn das vereinbart wurde oder üblich ist.
<b>A2/B2</b>	Lieferung/Übernahme	Angaben, wo und wann bzw. bis wann der Verkäufer seine Lieferpflicht erfüllen muss. Ferner Angaben zu zusätzlichen Aspekten, die ggf. bei der Lieferung zu beachten sind. Der Lieferpflicht des Verkäufers entspricht die Annahmepflicht des Käufers.
<b>A3/B3</b>	Gefahrenübergang	Angabe, wo und wann die Gefahr einer Beschädigung oder des Totalverlustes der Ware vom Verkäufer auf den Käufer übergeht. In der Regel findet der Gefahrenübergang am Lieferort statt.
<b>A4/B4</b>	Transport	Angaben, wer für welche Transportstrecken einen Beförderungsvertrag abschließen bzw. die Beförderung organisieren muss.
<b>A5/B5</b>	Versicherung	Angaben, ob der Verkäufer eine Transportversicherung zugunsten des Käufers abschließen muss. Ggf. Angaben zu Deckung und Versicherungssumme. Angaben zu Auskunftspflichten von Käufer und Verkäufer.
<b>A6/B6</b>	Liefer-/ Transportdokument	Angaben zur Pflicht des Verkäufers, dem Käufer ein Dokument über die erfolgte Lieferung gemäß A2 auszuhändigen. Ferner Angaben, wer ggf. dafür zuständig ist, dass ein Transportpapier ausgestellt wird und wem dieses und ggf. andere Dokumente auf Verlangen oder zur Übernahme der Ware auszuhändigen ist.
<b>A7/B7</b>	Ausfuhr-/ Einfuhrabfertigung	Angaben, wer für die Ausfuhr-, Transit- und Einfuhrformalitäten jeweils zuständig ist und die damit verbundenen Kosten zu tragen hat. Ferner Angaben zur Verpflichtung von Käufer oder Verkäufer die jeweilige Gegenseite auf Verlangen und unter Kostenerstattung bei der Aus- oder Einfuhrabfertigung durch die Beschaffung von Dokumenten oder Informationen zu unterstützen.
<b>A8/B8</b>	Prüfung, Verpackung, Kennzeichnung	Angaben, wer Prüf-, Verpackungs-, Markierungskosten zu tragen hat. Notwendige Prüfkosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Lieferpflicht (messen, wiegen, zählen) hat in allen Fällen der Verkäufer zu tragen. Der Verkäufer hat auch für eine Versandverpackung und die zugehörige Markierung zu sorgen, falls es nicht handelsüblich ist, die Ware unverpackt zu versenden.
<b>A9/B9</b>	Kostenverteilung	Angabe, welche der Kosten, die im Zusammenhang mit der Warenbeförderung und der Aus-, Ein- und Durchfuhrabwicklung anfallen (z. B. An- und Abfuhrkosten, Frachtkosten, Entladekosten, Zölle, Steuern), vom Verkäufer und welche vom Käufer zu tragen sind. Hinweis zur Pflicht der Gegenseite, ggf. anfallende Kosten im Zusammenhang mit der Unterstützung bei der Beschaffung von Dokumenten und Informationen zu erstatten.
<b>A10/B10</b>	Benachrichtigungen	Angaben zur Pflicht von Käufer und Verkäufer, der jeweiligen Gegenseite rechtzeitig alle notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, damit der Verkäufer seine Lieferpflicht und der Käufer seine Übernahmespflicht erfüllen kann. Ferner muss der Verkäufer den Käufer über die erfolgte Lieferung informieren oder ihm mitteilen, dass die Ware vom benannten Frachtführer oder der benannten Person nicht innerhalb der vereinbarten Frist am benannten Ort übernommen wurde.



## 7.1.2 Die Klauseln im Einzelnen

### EXW

Der Verkäufer stellt die Ware an dem benannten Ort, z. B. (Werk des Verkäufers) zur Verfügung. Damit gehen Kosten und Gefahr auf den Käufer über. Der Verkäufer hat zudem für eine geeignete Transportverpackung zu sorgen. Der Käufer hat für die Ausfuhr-, Durchfuhr-, Einfuhrabwicklung zu sorgen, der Verkäufer muss ihn aber dabei ggf. unterstützen (Dokumente, Informationen). Kosten, die für den Verkäufer hierbei entstehen, sind vom Käufer zu ersetzen. Eine Transportversicherung muss nach dieser Klausel nicht abgeschlossen werden, d. h., der Käufer kann selbst entscheiden, ob er das Transportrisiko versichern will oder nicht.

### FCA

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr bis zur Lieferung an den Frachtführer am benannten Ort. Statt an den Frachtführer kann die Lieferung auch an eine andere vom Käufer benannte Person erfolgen. Eine Transportversicherung muss nicht abgeschlossen werden.

- Falls der benannte Ort beim Verkäufer liegt, z. B. Warenausgangslager des Verkäufers, ist die Ware auf das vom Käufer bereitgestellte Beförderungsmittel zu verladen.
- Falls der benannte Ort nicht beim Verkäufer liegt, ist die Ware auf dem Beförderungsmittel des Verkäufers unentladen zur Verfügung zu stellen. Der Verkäufer erfüllt seine Lieferpflicht auch, indem er **bereits so gelieferte Ware beschafft**.

Der Beförderungsvertrag für den Haupttransport ist vom Käufer abzuschließen. Hat der Käufer den Frachtführer angewiesen, dem Verkäufer bei Übergabe der Ware ein Transportdokument auszuhändigen, so muss der Verkäufer dieses an den Käufer weiterleiten. Falls vereinbart, muss der Verkäufer einen Beförderungsvertrag für den Käufer abschließen, wobei der Käufer Kosten und Gefahr zu tragen hat.

### CPT

Der Verkäufer erfüllt seine Lieferpflicht, indem er die Ware an den von ihm beauftragten Frachtführer übergibt oder die bereits so gelieferte Ware beschafft. Bis zur Lieferung hat er alle die Ware betreffenden Kosten zu tragen. Dazu gehören auch die Kosten für die Ausfuhrabfertigung. Er muss einen **Beförderungsvertrag** von der Lieferstelle bis zum benannten Bestimmungsort abschließen oder **beschaffen** und die damit verbundenen Frachtkosten und ggf. Umlade- und Zwischenlagerkosten tragen. Falls die Entladekosten am Bestimmungsort im Beförderungsvertrag enthalten sind, gehen auch diese zulasten des Verkäufers, im anderen Fall zulasten des Käufers. Der Verkäufer muss dem Käufer auf dessen Verlangen ein Transportdokument auszuhändigen, mit dem dieser ggf. die Ware am benannten Bestimmungsort entgegennehmen kann. Mit Vollzug der Lieferung geht die Gefahr auf den Käufer über. Der Abschluss einer Transportversicherung ist weder für den Verkäufer noch für den Käufer vorgeschrieben. Durchfuhr- und Einfuhrabfertigung und damit verbundene Kosten gehen zulasten des Käufers. Der Verkäufer muss den Käufer über die erfolgte Lieferung informieren und ihm alle Informationen zur Verfügung stellen, damit dieser die Ware am Bestimmungsort entgegennehmen kann.

Was man unter der **Beschaffung** bereits gelieferter Ware versteht wird im Kap. 7.1.4 im Abschnitt **Anwendung der Klauseln bei Kettenverkäufen** erläutert.

Was man unter der **Beschaffung** eines Beförderungsvertrages versteht wird im Kap. 7.1.4 im Abschnitt: **Anwendung der Klauseln bei Kettengeschäften** erläutert.

### Institute Cargo Clauses

Bezeichnet Transportversicherungsbedingungen, die von der internationalen Versicherungsvereinigung in London herausgegeben werden. Die Klauseln unterscheiden drei Deckungsformen, A, B und C. A deckt fast alle Transportrisiken ab, B weniger und C die wenigsten.

### CIP

Diese Klausel entspricht CPT mit dem Unterschied, dass der Verkäufer auf eigene Kosten eine Transportversicherung zugunsten des Käufers abschließen muss. Diese Versicherung muss der Deckung (A) (all Risks) der Institute Cargo Clauses oder der vergleichbaren Deckung eines ähnlichen Regelwerkes entsprechen. Die Versicherung muss das Transportrisiko mindestens ab Gefahrenübergang auf den Käufer bis zum benannten Bestimmungsort decken. Die Versicherungssumme muss mindestens den vertraglich vereinbarten Preis plus 10 % abdecken. Sie muss in der Währung des zugrunde liegenden Vertrages ausgestellt sein. Auf Verlangen des Käufers müssen zu dessen Kosten zusätzliche Risiken, z. B. Krieg, Streik u. a. eingeschlossen werden. Das Versicherungsdokument ist dem Käufer auszuhändigen.

### DAP

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr, bis die Ware am benannten Bestimmungsort dem Käufer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit zur Verfügung steht oder der Verkäufer die so gelieferte Ware beschafft. Kosten und Gefahr der Entladung trägt der Käufer. Sind die Entladekosten im Beförderungsvertrag enthalten, gehen sie zulasten des Verkäufers. Für den Abschluss des Beförderungsvertrages bis zum benannten Ort ist der Verkäufer zuständig. Der Abschluss einer Transportversicherung ist nicht erforderlich.

### DPU

Die Klausel DPU entspricht weitgehend der Klausel DAP, allerdings gehen bei DPU Kosten und Gefahr erst dann auf den Käufer über, nachdem die Ware vom ankommenden Beförderungsmittel entladen oder die so gelieferte Ware vom Verkäufer beschafft wurde.

### DDP

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr bis zum benannten Bestimmungsort. Der Verkäufer muss die Ware auf dem ankommenden Beförderungsmittel unentladen zur Verfügung stellen oder die so gelieferte Ware beschaffen. Sind die Entladekosten im Beförderungsvertrag enthalten, gehen sie zulasten des Verkäufers. Außerdem ist der Verkäufer für die Einfuhrabwicklung zuständig und hat auch die Einfuhrabgaben zu zahlen. Der Beförderungsvertrag bis zum Bestimmungsort ist vom Verkäufer abzuschließen, eine Transportversicherung ist nicht erforderlich. Die Lieferbedingung DDP bedeutet für den Verkäufer eine Maximalverpflichtung.

### FAS

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr, bis die Ware an dem vom Käufer benannten Ladeplatz längsseits des Schiffes geliefert oder die so gelieferte Ware beschafft worden ist. Der Beförderungsvertrag für den Schiffstransport muss vom Käufer abgeschlossen werden. Eine Transportversicherung ist nicht erforderlich.

### FOB

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr, bis sich die Ware an Bord des vom Käufer benannten Schiffes im Verschiffungshafen befindet oder die so gelieferte Ware beschafft wurde. Die Staukosten innerhalb des Schiffes gehen zulasten des Käufers. Der Beförderungsvertrag für den Seetransport ist vom Käufer abzuschließen, eine Transportversicherung ist nicht erforderlich.

Die Ware befindet sich an Bord des Schiffes, wenn sie auf den Schiffsplanken oder im Verlade-deck abgesetzt wurde.



### CFR

Der Verkäufer erfüllt seine Lieferpflicht, indem er die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen verbringt oder die so gelieferte Ware beschafft. Sobald sich die Ware an Bord befindet, geht die Gefahr, dass die Ware beschädigt wird oder ganz verloren geht, auf den Käufer über. Der Verkäufer trägt alle Kosten, bis sich die Ware an Bord des Schiffes befindet. Zusätzlich trägt er auch die Frachtkosten bis zum benannten Bestimmungshafen. Den Beförderungsvertrag für den Schiffstransport muss der Verkäufer abschließen oder beschaffen. Das Transportdokument muss er auf eigene Kosten an den Käufer übermitteln. Falls die Entladekosten im Bestimmungshafen in den Frachtkosten enthalten sind, trägt sie der Verkäufer, ansonsten der Käufer. Eine Transportversicherung ist nicht erforderlich.

### CIF

Diese Klausel entspricht der Klausel CFR mit dem Unterschied, dass der Verkäufer hier zusätzlich verpflichtet ist, eine Transportversicherung für den Schiffstransport abzuschließen. Die Versicherung muss mindestens der Deckungsform (C) der Institute Cargo Clauses oder der vergleichbaren Deckung eines ähnlichen Regelwerkes entsprechen. Die Versicherungssumme muss mindestens den vertraglich vereinbarten Preis plus 10 % abdecken.

## 7.1.3 Unterteilung der Klauseln in Gruppen

Das offizielle Regelwerk der ICC teilt die 11 Klauseln nur in zwei Gruppen ein, nämlich Klauseln, die für alle Transportarten verwendet werden können, und solche, die nur für den Schiffsverkehr geeignet sind.

Die Klauseln für **alle Transportarten** sind auch für multimodale Transporte geeignet. Dabei kann auf einer oder mehreren Transportstrecke(n) ein Schiff als Transportmittel eingesetzt werden.

**Klauseln für alle Transportarten**  
EXW, FCA, CPT, CIP,  
DAP, DPU, DDP

Die zweite Gruppe enthält Klauseln, bei denen der Liefer- und der Bestimmungsort Häfen sind. Diese Klauseln sind daher nur für den **See- und Binnenschiffstransport** geeignet.

**Klauseln für den See- und Binnenschiffstransport**  
FAS, FOB, CFR, CIF

Die Klauseln für den Schiffstransport sind **nicht optimal** für den Warentransport mit Containern geeignet. Das trifft besonders für die Klauseln FAS und FOB zu, die eine Lieferung Längsseite Schiff bzw. an Bord des Schiffes verlangen. In der Praxis kann der Verkäufer diese Lieferpflicht im Containerverkehr aber gar nicht erfüllen, da die Container am Verladeterminale des Hafens abgeladen werden und von den Unternehmen, die diese Terminals unterhalten und betreiben, zum Schiff transportiert und auf das Schiff verladen werden. Statt FAS bzw. FOB sollte im Containerverkehr daher besser FCA verwendet werden.

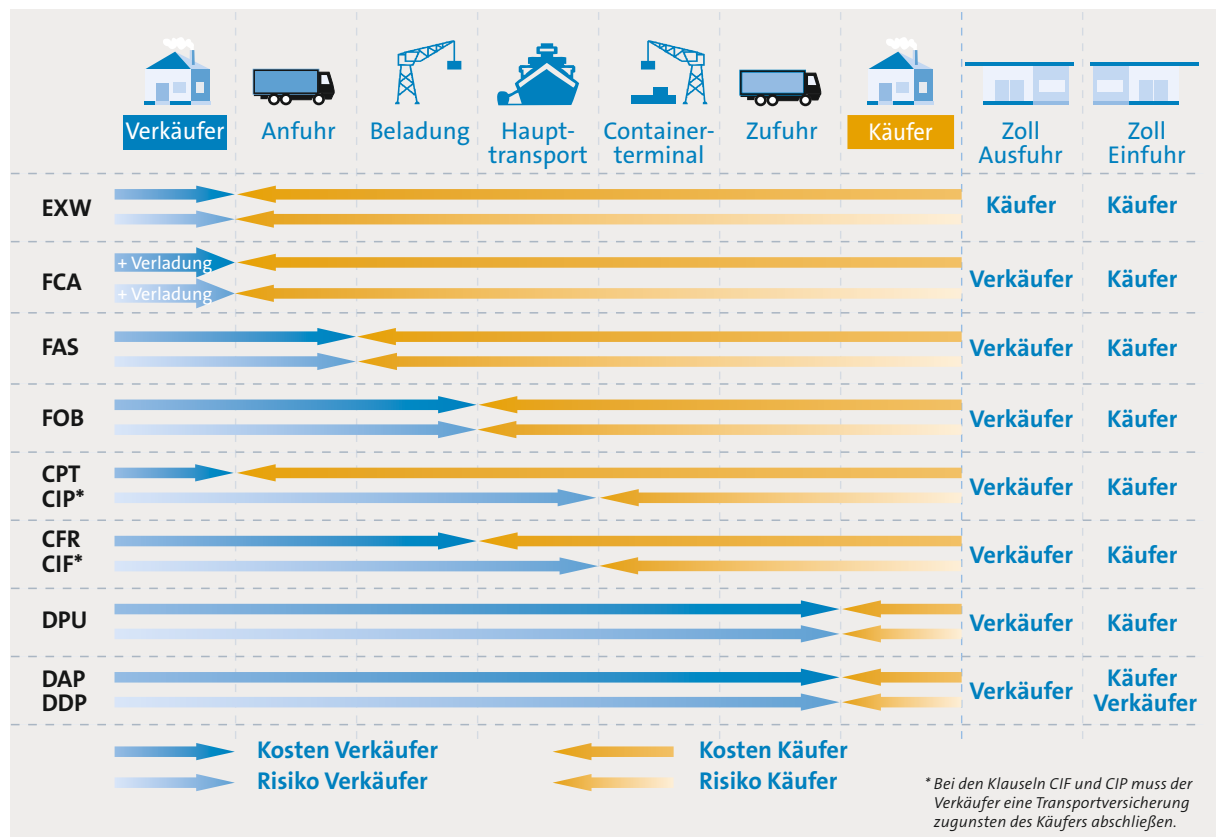
Bei den Klauseln CFR und CIF ist die oben geschilderte Problematik nicht so gravierend, da die Lieferbedingungen auf den Bestimmungshafen hinweisen. Trotzdem befindet sich auch bei diesen Klauseln der Lieferort an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen. Grundsätzlich sind die Klauseln CFR und CIF auch im Containerverkehr verwendbar. Wenn möglich, sollten bei Containertransporten per Schiff aber besser die Klauseln CPT bzw. CIP gewählt werden.

Die ICC weist darauf hin, dass eine weitere Gruppierung, z. B. hinsichtlich der Pflichten von Käufer und Verkäufer und dem Gefahrenübergang sinnvoll ist.

Unterteilung nach Kosten und Gefahrenübergang		
Gruppe	Klauseln	Erläuterung
<b>E-Gruppe</b>	EXW	<b>Abholklausel</b> Der Verkäufer stellt dem Importeur die Waren an dem benannten Bestimmungsort zur Verfügung. Ab da übernimmt der Käufer alle Kosten und die Gefahr des Untergangs und der Beschädigung.
<b>F-Gruppe</b>	FCA, FAS, FOB	<b>Haupttransport vom Käufer bezahlt</b> Der Verkäufer übergibt die Waren einem vom Käufer zu benennenden Frachtführer. Ab Übergabe geht die Gefahr auf den Käufer über. Der Käufer übernimmt auch die weiteren Kosten, dazu gehören regelmäßig die Aufwendungen für den Haupttransport.
<b>C-Gruppe</b>	CFR, CIF, CPT, CIP	<b>Haupttransport vom Verkäufer bezahlt</b> Der Verkäufer übernimmt die Transportkosten bis zum angegebenen Zielort. Darin sind regelmäßig die Kosten für den Haupttransport enthalten. Die Gefahr geht allerdings schon vorher auf den Käufer über.
<b>D-Gruppe</b>	DAP, DPU, DDP	<b>Ankunftsklauseln</b> Der Verkäufer trägt die Kosten und die Gefahr bis zum benannten Bestimmungsort.

#### Verteilung von Kosten und Risiken

Das folgende Diagramm zeigt beispielhaft die Verteilung von Kosten und Risiken zwischen Käufer und Verkäufer.







### Erläuterungen zum Diagramm auf der vorangegangenen Seite

Dabei wird davon ausgegangen, dass der Transport per Container erfolgt. Der Container wird beim Verkäufer be- und beim Käufer entladen. Für die Durchführung von An- und Abfuhr wird ein Frachtführer beauftragt. Bei der Klausel DPU ist der benannte Ort der Containerterminal des Bestimmungshafens. Die Klauseln DAP und DDP beziehen sich auf die Laderampe des Eingangslagers des Käufers. Für den Gefahrenübergang bestehen keine speziellen Vereinbarungen.

Bei den **Klauseln der C-Gruppe** gehen Kosten und Gefahr an zwei verschiedenen Orten auf den Käufer über (**Zweipunkt-klauseln**). Bei allen anderen Klauseln gehen Kosten und Gefahr am gleichen Ort auf den Käufer über (**Einpunkt-Klauseln**).

## 7.1.4 Anwendung der Klauseln bei Kettenverkäufen (string sales)

Bei allen Klauseln außer EXW erfolgt bei den Angaben zur Erfüllung der Lieferpflicht (A2) der Hinweis: „... **oder bereits so gelieferte Ware beschafft**“. Dieser Hinweis bezieht sich auf sogenannte **Kettenverkäufe**. Dabei wird bereits verkaufte und gelieferte Ware schon während des Transports teilweise mehrfach weiterverkauft. Das kommt u.a. häufig im Rohstoffhandel vor. Ein Verkäufer im Inneren der Kette kann seine Lieferpflicht aber physisch nicht mehr erfüllen, da die Ware ja bereits von dem ersten Verkäufer versandt wurde. Er erfüllt seine Lieferpflicht in diesem Fall, indem er seinem Käufer die Möglichkeit verschafft, die Ware am Bestimmungsort zu übernehmen. Er muss dazu den Frachtführer anweisen, die Ware am Bestimmungsort dem neuen Käufer auszuhändigen. Falls für den Warenempfang ein Legitimationspapier erforderlich ist, z. B. ein **Konnossement**, muss der Verkäufer den Käufer in dem Papier als neuen Empfänger eintragen und das Papier dem Käufer übermitteln. In diesem Zusammenhang spricht man davon, dass der Verkäufer die bereits gelieferte Ware **beschafft**. Manchmal wird statt **Beschaffen** auch der Begriff **Verschaffen** verwendet.



### Konnossement

Ein Konnossement ist ein übliches Transportdokument im Seefrachtverkehr. Die Ware wird im Bestimmungshafen nur gegen Vorlage eines Originalkonnossements ausgehändigt. Außerdem muss aus dem Konnossement hervorgehen, dass der Vorlegende berechtigter Inhaber des Dokumentes ist.

Bei den C-Klauseln ist der Verkäufer zudem verpflichtet, auf eigene Kosten einen Beförderungsvertrag von der Lieferstelle bis zum Bestimmungsort abzuschließen (A4). Auch diese Pflicht kann ein Verkäufer im Inneren einer Verkaufskette nicht erfüllen, da ja bereits ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde und die Ware sich schon auf dem Transportweg befindet. In diesem Fall erfüllt der Verkäufer seine Pflicht, indem er seinem Käufer das Transportdokument übermittelt, ggf. den Käufer als neuen Empfänger einträgt und den Frachtführer anweist, die Ware seinem Käufer auszuhändigen. Auch hier spricht man davon, dass der Verkäufer den **Beförderungsvertrag beschafft**.





### Beispiel

B mit Sitz in Rotterdam (Niederlande) kauft von A mit Sitz in Kiruna (Schweden) 10 000 t schwedisches Eisenerz zur Lieferbedingung CFR (Seehafen Rotterdam), Incoterms® 2020. Das Erz wird als Schüttgut per Schiff von Narvik (in Norwegen) nach Rotterdam transportiert. Als Transportdokument wird ein Konnossement ausgestellt, das A per Kurier an B übermittelt. Noch während des Schiffstransportes verkauft B das Eisenerz an C weiter, der seinen Sitz in Duisburg hat. Als Lieferbedingung wird ebenfalls CFR (Seehafen Rotterdam) Incoterms® 2020 vereinbart. Um seine Lieferpflicht zu erfüllen, müsste B das Eisenerz an Bord des Schiffes in Narvik liefern. Das ist aber nicht möglich, da das Erz bereits von A an Bord des Schiffes geliefert wurde und sich aktuell auf dem Seeweg von Narvik nach Rotterdam befindet. Um seine Lieferpflicht trotzdem zu erfüllen, muss B dem C das bereits gelieferte Erz „beschaffen“. Er muss also dafür sorgen, dass C das Erz in Rotterdam in Empfang nehmen kann. Dazu muss er in dem Konnossement C als neuen Empfänger eintragen und das Konnossement dem C übermitteln. Ggf. sollte er die Reederei auch darüber informieren, dass C der neue Empfänger ist, damit diese den C rechtzeitig über die bevorstehende Ankunft des Erzes in Rotterdam benachrichtigen kann.

Gemäß (A4) müsste B außerdem auf eigene Kosten einen Schiffstransport von Narvik nach Rotterdam organisieren. Auch das ist nicht möglich, da dieser Transport ja bereits von A zu dessen Kosten organisiert wurde. Ersatzweise muss B nun diesen Transport „beschaffen“. Er muss dafür sorgen, dass das Erz in Rotterdam dem C ausgehändigt wird und diesem das Transportdokument, hier also das Konnossement, übermitteln. In diesem Beispiel wird die Beschaffung des Beförderungsvertrages bereits durch die Beschaffung der Lieferung erfüllt.

Das folgende Diagramm stellt die Abläufe in dem Beispiel noch einmal grafisch dar.

