

# Incoterms 2020

Das sollten Sie wissen / Everything you should know

## Einleitung

Im internationalen und nationalen Handel besteht vielfach das Erfordernis, kurz und in unstreitiger Form die Verteilung von Rechten und Pflichten zwischen den Parteien zu regeln. Hierzu bedient man sich vielfach der weltweit anerkannten International Commercial Terms (kurz: Incoterms). Dabei handelt es sich um Regelungen, die wichtige Rechte von Käufer und Verkäufer, insbesondere das Risiko der Gefahrtragung, aber auch die Verantwortlichkeiten für Transport, Versicherung und Kostenverteilung regeln.

Die Incoterms wurden erstmals 1936 von der Internationalen Handelskammer in Paris veröffentlicht und sind inzwischen aus dem internationalen, aber auch nationalen Handelsverkehr nicht mehr wegzudenken. Durch die Incoterms können insbesondere die oftmals stark voneinander abweichenden Rechtsordnungen der jeweiligen Vertragspartner problemlos und rechtssicher überwunden werden.

Seit ihrer erstmaligen Veröffentlichung wurden die Incoterms bereits sieben Mal (zuletzt 2010) überarbeitet und dabei jeweils an die neuesten Entwicklungen angepasst. Nunmehr beabsichtigt die Internationale Handelskammer, Anfang September 2019 ihre achte Überarbeitung, die Incoterms 2020, zu veröffentlichen. Diese sollen zum 1. Januar 2020 in Kraft treten und werden abermals gegenüber den bisher geltenden Incoterms 2010 viele Neuerungen mit sich bringen.

Die Incoterms ersetzen den eigentlichen Vertrag nicht, sondern regeln nur vereinzelte Primärpflichten der Vertragsparteien. Nicht umfasst werden etwa Regelungen zum Eigentumsübergang, Rechtsfolgen infolge eines Vertragsbruchs, Zahlungsbedingungen, etc.

## Introduction

In international and domestic trade, it is often required to regulate the allocation of rights and obligations between the parties briefly and clearly. For this purpose, the internationally recognized International Commercial Terms (Incoterms) are often used. These are provisions regulating important rights of purchasers and sellers, in particular the allocation of risk of loss, but also of the responsibilities with regard to transport, insurance as well as costs.

The Incoterms were first published in 1936 by the International Chamber of Commerce in Paris and have since then become an indispensable part of international and domestic trade. By using the Incoterms the often divergent legal systems of the respective contracting parties can be overcome in an unproblematic and legally secure manner.

Since their first release, the Incoterms have been revised seven times (most recently in 2010) and each time adjusted to the latest developments. The International Chamber of Commerce now intends to publish its eighth revision of the Incoterms, the Incoterms 2020, at the beginning of September 2019. These are to take effect on 1 January 2020 and will once again introduce many innovations as compared to the Incoterms 2010 currently in force.

Incoterms do not replace the actual contract, but only regulate individual primary obligations of the contracting parties. For example, the Incoterms do not include provisions on the transfer of ownership, legal consequences of a breach of contract, terms of payment, etc.

Incoterms sind in keiner Weise aus sich selbst heraus zwingend, sondern stellen vielmehr Empfehlungen dar und müssen zu ihrer Geltung explizit in den jeweiligen Vertrag einbezogen werden. Ihre Einbeziehung, gerade im internationalen Handel, ist jedoch vielfach sinnvoll, da so aufgrund ihrer weltweiten Anerkennung der internationale Warenverkehr transparent gestaltet und die Vertragsgestaltung stark vereinfacht wird.

Die Verwendung der standardisierten Klauseln ist für beide Vertragsseiten von Vorteil. Nicht nur werden Missverständnisse bei der Auslegung einer Regelung durch die genauen Beschreibungen und Definitionen der Incoterms vermieden, sondern Verträge können so auch sehr viel schneller abgeschlossen werden. So wird vielfach eine oftmals überaus aufwendige, detaillierte Regelung der Gefahrtragung und Verantwortlichkeiten durch die Verwendung der Incoterms obsolet.

Incoterms are not in itself binding, but represent recommendations and must be explicitly included in the respective contract in order to be valid. However, their inclusion, especially within the international trade, is appropriate in many cases, as their worldwide recognition makes the international trade transparent and greatly simplifies the drafting of contracts.

The use of standardized clauses is beneficial for both contractual parties. Not only do the precise descriptions and definitions of the Incoterms help to avoid misinterpretations of the Incoterms, but contracts can also be concluded much faster. In many cases, the use of Incoterms makes it obsolete to have a detailed regulation of the risks and responsibilities, which can often be overly detailed and extremely elaborate.

### Die Incoterms 2010

Die derzeit aktuellen Incoterms, die Incoterms 2010, sind am 1. Januar 2011 in Kraft getreten und berücksichtigten seinerzeit aktuelle Entwicklungen in der Handelspraxis und dem Transportwesen, insbesondere die Verwendung elektronischer Kommunikationsmittel. Um die zu erwartenden Änderungen der Incoterms 2020 in Kontext zu stellen, sollen nachfolgend die derzeit gültigen Incoterms 2010 kurz dargestellt werden.

Seit ihrer Implementierung werden die Incoterms 2010 in zahlreichen Verträgen, insbesondere solcher international tätiger Unternehmen, verwendet und haben zügig die bis dahin geltenden Incoterms 2000 abgelöst.

Strukturell lassen sich die Incoterms 2010 zunächst in solche Klauseln unterteilen, die für alle Transportarten gelten, sowie in solche Klauseln, die spezifisch für den See- und Binnenschifftransport ausgestaltet wurden.

Daneben lassen sich die einzelnen Klauseln in vier Gruppen (E, F, C und D) einteilen.

Bei den E-Klauseln (z.B. EXW) handelt es sich um sogenannte "Abholklauseln", d.h. der Verkäufer muss die Ware zur Abholung bei sich bereitstellen, während dem Käufer Transport, etc. obliegen.

Im Gegensatz zu den maximal verkäuferfreundlichen E-Klauseln sind die D-Klauseln (z.B. DDP) maximal käuferfreundlich ausgestaltet. So obliegt es nach den "Ankunftsklauseln" dem Verkäufer, die Ware bis zum vereinbarten Zielort zu bringen.

Die F- (z.B. FCA) und die C-Klauseln (z.B. CPT) stellen demgegenüber vermittelnde Varianten dar, indem im Falle der F-Klauseln ("Absendeklauseln") der Haupttransport durch den Käufer erfolgt, der Verkäufer aber die Gefahrtragung abweichend von den E-Klauseln bis zur Übergabe an den Frachtführer trägt, während bei den C-Klauseln der Haupttransport durch den Verkäufer erfolgt, Kosten- und Gefahrübergang aber auseinanderfallen.

### The Incoterms 2010

The currently valid Incoterms, the Incoterms 2010, entered into force on 1 January 2011 and covered current developments in commercial practice and transport at that time, in particular the use of electronic means of communication. In order to put the expected changes of the Incoterms 2020 into context, the currently valid Incoterms 2010 are briefly described below.

Since their implementation, the Incoterms 2010 have been used in numerous contracts, in particular those of internationally active companies, and have rapidly replaced the Incoterms 2000 that had been in force previously.

Structurally, the Incoterms 2010 can first be divided into clauses that apply to all modes of transport as well as clauses that are specifically designed for sea and domestic waterway transport.

In addition, the individual clauses can be divided into four groups (E, F, C and D).

The E-clauses (e.g. EXW) are so-called "pick-up clauses", i.e. the seller must make the goods available for collection, while the buyer is responsible for transport, etc.

In contrast to the maximally seller-friendly E-clauses, the D-clauses (e.g. DDP) are maximally buyer-friendly. According to the "delivery clauses" it is the seller's responsibility to deliver the goods to the agreed destination.

The F- (e.g. FCA) and the C-clauses (e.g. CPT), on the other hand, represent intermediary versions, where in case of the F-clauses ("dispatch clauses"), the main transport is carried out by the buyer, but, in deviation from the E-clauses, the seller bears the risk until the goods are handed over to the carrier, whereas in case of the C-clauses, the main transport is carried out by the seller with the transfer of costs and risk falling apart.

## Die Incoterms 2020

Die Veröffentlichung der Incoterms 2020 durch die Internationale Handelskammer und damit detaillierte Informationen zu den Änderungen stehen aktuell noch aus, sind aber kurzfristig zu erwarten.

Bereits jetzt werden einige Änderungen diskutiert bzgl. derer vermutet werden kann, dass diese durch die Incoterms 2020 eingeführt werden:

### 1. Abschaffung der EXW Klausel

Die für den Verkäufer vorteilhafteste Klausel EXW (*Ex Works*), nach der den Verkäufer nur die Verpflichtung trifft, die Ware (unverpackt) bei sich zur Verfügung zu stellen, während der Käufer sich um alles weitere zu kümmern hat, könnte ersatzlos gestrichen werden.

Bereits bei Veröffentlichung der Incoterms 2010 hatte die Internationale Handelskammer empfohlen, die Klausel nur im Rahmen des nationalen Handels zu verwenden. So kann sich bei internationalem Warenverkehr zollrechtlich eine andere Verantwortlichkeit der Parteien ergeben, die entsprechend auch zu weitreichenden Problemen führen kann.

Überdies wurde die Klausel in der Vergangenheit oftmals falsch verwendet. Wendet man die Klausel konsequent an, so obliegt es beispielsweise allein dem Käufer, die Ware zu verpacken und zu verladen. In der Praxis wird der Verkäufer hierbei vielfach bereits deshalb behilflich sein, da die Verladung auf seinem Werk vorgenommen wird. Hierdurch entstehen Haftungsthemen, auf welche die EXW-Klausel aber gerade nicht ausgelegt ist.

### 2. Anpassung und Aufteilung der DDP Klausel

Ebenso wie bei der EXW-Klausel ergeben sich auch bei der DDP (*Delivered Duty Paid*) Klausel diverse Probleme, die auf zollrechtlichen Regelungen beruhen, etwa der Regelung, dass der Zollanmelder innerhalb der EU ansässig sein muss.

## The Incoterms 2020

The publication of the Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce and correspondingly detailed information on the changes are still pending, but can be expected to become available shortly.

However, some changes have already been discussed with regard to which it may be assumed that they will be introduced by the Incoterms 2020:

### 1. Elimination of the EXW clause

The most advantageous clause for the seller, EXW (*Ex Works*), according to which the seller only has the obligation to place the goods (unpacked) at purchaser's disposal, while the buyer has to take care of everything else, might be deleted without any replacement.

When the Incoterms 2010 were published, the International Chamber of Commerce had already recommended that this clause be used only for domestic trade. This is due to the fact that in international trade, the parties may have different responsibilities under customs law, which may lead to extensive problems.

In addition, the clause has often been misused in the past. By way of example, if the clause is applied consistently, it is the sole responsibility of the buyer to pack and load the goods. In practice, the seller will often be of assistance here because the loading is carried out at his facilities. This gives rise to liability issues for which the EXW clause has not been designed.

### 2. Adjustment and distribution of the DDP clause

As with the EXW clause, the DDP (*Delivered Duty Paid*) clause also gives rise to various problems based on customs regulations, such as the requirement that the declarant must be resident within the EU.

Es wird aktuell daher vermutet, dass die Klausel künftig in zwei Klauseln aufgespalten wird. Künftig würde es dann eine DPT (*Delivered at Terminal Paid*) Klausel sowie eine DPP (*Delivered at Place Paid*) Klausel geben, nach denen eine Unterscheidung der Pflichten nach dem Bestimmungsort der Ware erfolgen könnte.

### 3. Abschaffung der FAS Klausel

Ebenfalls im Gespräch ist die Abschaffung der FAS (*Free Alongside Ship*) Klausel, nach welcher der Verkäufer die Ware schiffsseitig am Kai abzuliefern hat.

Bereits durch die Beschränkung der Anwendbarkeit der FAS-Klausel auf den Schiffsverkehr ist die Bedeutung der Klausel eher gering. Hinzu kommt, dass mit der FCA (*Free Carrier*) Klausel bereits eine allgemeine, für alle Transportarten anwendbare Klausel, bei welcher der Verkäufer die Ware dem Frachtführer zu übergeben hat, vorhanden ist.

### 4. Schaffung einer neuen CNI Klausel

Im Gespräch ist zudem die Schaffung einer neuen CNI (*Cost and Insurance*) Klausel, die abweichend von den bisherigen Klauseln FCA (*Free Carrier*) und CFR (*Cost and Freight*) zum Abschluss einer Warentransportversicherung verpflichten soll.

## Auswirkungen

Mit Spannung kann erwartet werden, welche der vermuteten Änderungen tatsächlich im Rahmen der Incoterms 2020 umgesetzt werden und welche weiteren Änderungen die Internationale Handelskammer vornehmen wird.

Durch die Implementierung der Incoterms 2020 werden die bisherigen Incoterms 2010 in keiner Weise verdrängt. So ist es weiterhin möglich, die Geltung der Incoterms 2010 zu vereinbaren. In diesem Zusammenhang und zur Vermeidung etwaiger Auslegungsschwierigkeiten, die ja gerade durch die Verwendung von Incoterms vermieden

It is therefore currently assumed that in the future the clause will be split into two clauses. Hence, there may be a DPT (*Delivered at Terminal Paid*) clause and a DPP (*Delivered at Place Paid*) clause, according to which the obligations could be differentiated with respect to the destination of the goods.

### 3. Elimination of the FAS clause

Another issue under discussion is the elimination of the FAS (*Free Alongside Ship*) clause, according to which the seller must deliver the goods at the quay alongside the ship.

Due to the restriction of the applicability of the FAS-clause to shipping, the significance of the clause is already rather limited. In addition, the FCA (*Free Carrier*) clause contains a general clause applicable to all modes of transport in which the seller has to hand over the goods to the carrier.

### 4. Introduction of a new CNI clause

In addition, the creation of a new CNI (*Cost and Insurance*) clause is under discussion, which, deviating from the previous clauses FCA (*Free Carrier*) and CFR (*Cost and Freight*), is intended to include an obligation for the conclusion of a cargo insurance policy.

## Impacts

It can be eagerly expected which of the presumed changes will actually be implemented within the framework of the Incoterms 2020 and which further changes the International Chamber of Commerce will make.

The implementation of the Incoterms 2020 will by no means replace the previous Incoterms 2010. Thus, it is still possible to agree on the validity of the Incoterms 2010. In this context and in order to avoid any interpretation difficulties, which is one of the main goals of the Incoterms in the first place, it is important to clarify which Incoterms are agreed

werden sollen, ist es wichtig, bei der jeweiligen Einbeziehung klarzustellen, welche Incoterms verwendet werden sollen. Dies kann bereits durch den schlichten Zusatz „Incoterms 2020“ erfolgen.

Insgesamt ist zu erwarten, dass sich die Incoterms 2020, ebenso wie ihre Vorgängerregelungen, schnell durchsetzen und weltweit im Handel Anwendung finden werden.

upon. This can already be done by a simple reference to the „Incoterms 2020“.

Overall, it is to be expected that, as was the case for the preceding regulations, the Incoterms 2020 will quickly assert themselves and be applied in trade worldwide.

### Contacts



**Tina Hoffmann**

Associate, Frankfurt

E: [thoffmann@mayerbrown.com](mailto:thoffmann@mayerbrown.com)

T: +49 69 7941 1281



**Dr. Marco Wilhelm**

Partner, Frankfurt

E: [mwilhelm@mayerbrown.com](mailto:mwilhelm@mayerbrown.com)

T: +49 69 7941 2731



**Dr. Malte Richter, LL.M.**

Counsel, Frankfurt

E: [mrichter@mayerbrown.com](mailto:mrichter@mayerbrown.com)

T: +49 69 7941 1657

---

Mayer Brown is a distinctively global law firm, uniquely positioned to advise the world's leading companies and financial institutions on their most complex deals and disputes. With extensive reach across four continents, we are the only integrated law firm in the world with approximately 200 lawyers in each of the world's three largest financial centers—New York, London and Hong Kong—the backbone of the global economy. We have deep experience in high-stakes litigation and complex transactions across industry sectors, including our signature strength, the global financial services industry. Our diverse teams of lawyers are recognized by our clients as strategic partners with deep commercial instincts and a commitment to creatively anticipating their needs and delivering excellence in everything we do. Our "one-firm" culture—seamless and integrated across all practices and regions—ensures that our clients receive the best of our knowledge and experience.

Please visit [mayerbrown.com](https://www.mayerbrown.com) for comprehensive contact information for all Mayer Brown offices.

Mayer Brown is a global services provider comprising associated legal practices that are separate entities, including Mayer Brown LLP (Illinois, USA), Mayer Brown International LLP (England), Mayer Brown (a Hong Kong partnership) and Tauil & Chequer Advogados (a Brazilian law partnership) (collectively the "Mayer Brown Practices") and non-legal service providers, which provide consultancy services (the "Mayer Brown Consultancies"). The Mayer Brown Practices and Mayer Brown Consultancies are established in various jurisdictions and may be a legal person or a partnership. Details of the individual Mayer Brown Practices and Mayer Brown Consultancies can be found in the Legal Notices section of our website. "Mayer Brown" and the Mayer Brown logo are the trademarks of Mayer Brown.

© 2019 Mayer Brown. All rights reserved.

Attorney Advertising. Prior results do not guarantee a similar outcome.

Americas | Asia | Europe | Middle East

[mayerbrown.com](https://www.mayerbrown.com)