

CIP (Carriage and Insurance Paid to): Transport- und Kostenverantwortung präzise regeln

CIP steht für „Carriage and Insurance Paid to“ und ist eine der elf Incoterms-Klauseln der International Chamber of Commerce (ICC). Sie regelt, dass der Verkäufer die Frachtkosten bis zum benannten Bestimmungsort sowie eine Transportversicherung trägt, während der Gefahrübergang bereits bei Übergabe an den ersten Frachtführer erfolgt. Für technische Einkäufer ist CIP besonders bei internationalen Komponentenbeschaffungen relevant, da es Kostenverantwortung und Risikoverlagerung bewusst auseinanderhält.

Das Wichtigste in Kürze

- CIP ist eine Incoterms-Klausel und gilt für sämtliche Transportarten, auch für multimodale Verkehre.
- Der Verkäufer trägt die Frachtkosten bis zum benannten Bestimmungsort und schließt eine Transportversicherung ab.
- Der Gefahrübergang erfolgt bereits bei Übergabe der Ware an den ersten Frachtführer, nicht am Bestimmungsort.
- Seit Incoterms 2020 deckt die Standardversicherung die Gefahren nach Clause C der Institute Cargo Clauses ab, ein höheres Schutzniveau ist gesondert zu vereinbaren.
- CIP eignet sich typischerweise für Container- und Sammelladungsverkehre; bei vollständiger Ladeladung in Lkw oder Bahn ist CPT häufig die passendere Alternative.
- Importformalitäten, Einfuhrzölle und Steuern trägt wie bei CPT der Käufer am Bestimmungsort.

Definition: CIP

CIP (Carriage and Insurance Paid to) gehört zur Familie der Incoterms-Regeln und verpflichtet den Verkäufer, einen Beförderungsvertrag bis zum benannten Bestimmungsort zu schließen und die Fracht zu bezahlen. Zusätzlich muss der Verkäufer eine Transportversicherung für die Gefahren während der Beförderung abschließen. Der Gefahrübergang auf den Käufer findet jedoch schon statt, sobald die Ware dem ersten Frachtführer übergeben wurde.

Abgrenzung zu CPT

CPT (Carriage Paid to) und CIP unterscheiden sich nur in einem Punkt: Bei CIP ist der Verkäufer zusätzlich verpflichtet, eine Transportversicherung abzuschließen. Alle weiteren Pflichten – Beförderung bis zum Bestimmungsort, Exportabwicklung, Bereitstellung der Handelspapiere – sind identisch. In der Praxis wählen Einkäufer CIP, wenn die Ware während des Transports versichert sein muss, etwa bei hochwertigen elektronischen Komponenten oder empfindlichen mechanischen Bauteilen.

Abgrenzung zu CIF und FOB

CIF (Cost, Insurance and Freight) ist auf See- und Binnenschifftransport beschränkt, während CIP für

alle Verkehrsträger gilt, insbesondere auch für Containertransporte mit Vor- und Nachlauf. FOB (Free on Board) verlagert Kosten und Risiko hingegen erst mit dem Verladen an Bord des Seeschiffs auf den Käufer. Die Wahl zwischen diesen Klauseln sollte sich an Transportart, Ladeeinheit und gewünschter Risikoverteilung orientieren.

Kostenverantwortung und Gefahrübergang bei CIP

Das Besondere an CIP ist die Trennung von Kosten- und Risikoverantwortung: Der Verkäufer zahlt die Fracht bis zum Bestimmungsort, trägt aber ab der Übergabe an den ersten Frachtführer kein Transportrisiko mehr. Für Einkäufer bedeutet das, dass Schäden auf der Strecke über die vom Verkäufer abgeschlossene Versicherung abgewickelt werden – der Käufer ist ab Übergabe aber dennoch risikoberechtigt.

Vorteile für den Verkäufer

Der Verkäufer behält die Kontrolle über Transporteur, Route und Versicherungsschutz und kann Frachtraten mit seinen Volumina optimieren. Das Transportrisiko endet früh, sodass Verzögerungen oder Schäden ab dem Verladezeitpunkt nicht mehr seine Haftung berühren. Gleichzeitig kann er die Versicherung über Rahmenpolicen günstiger eindecken, was sich im Verkaufspreis oft niederschlägt.

Vorteile für den Käufer

Der Käufer erhält die Ware versichert am Bestimmungsort angeliefert, ohne selbst Frachtverträge abschließen zu müssen, und kann sich auf seinen Wareneingangsprozess konzentrieren. Er trägt erst ab dem Bestimmungsort Kosten für Einfuhrabfertigung, Zölle und Steuern. Wichtig ist dennoch, die Versicherungssumme und Deckung im Kaufvertrag zu prüfen, da die Incoterms-Standarddeckung nicht immer dem Warenwert entspricht.

Methoden und Vorgehen: CIP im Beschaffungsprozess richtig anwenden

Damit CIP in der Auftragsabwicklung reibungslos funktioniert, müssen Bestelltext, Lieferbedingungen und Transportdokumentation konsistent aufeinander abgestimmt sein. Unscharfe Angaben zum benannten Bestimmungsort oder zur gewünschten Deckung sind die häufigsten Streitquellen.

Bestimmungsort präzise benennen

Die Klausel verlangt einen möglichst exakten Ort, idealerweise mit Adresse, Hafen- oder Flughafenterminal und ggf. Ladelogistikangaben. Pauschale Angaben wie „Hamburg“ führen in der Praxis häufig zu Diskussionen über Endadresse, Abladehilfen und Standzeit. Empfehlenswert ist, den Bestimmungsort im Preisblatt und in der Bestellung identisch zu formulieren und ggf. einen Rahmenliefervertrag mit fest vereinbarten Destinationen zu nutzen.

Versicherungsschutz konkret vereinbaren

Seit Incoterms 2020 muss der Verkäufer bei CIP eine Deckung nach Clause C (Institute Cargo Clauses) mit mindestens 110 Prozent des Warenwertes nachweisen; Clause A (All Risks) ist gesondert zu vereinbaren. Einkäufer kritischer Güter sollten deshalb im Vertrag das gewünschte Schutzniveau, Versichereranforderungen und die Bereitstellung des Versicherungszertifikats festlegen. Eine Prüfung der Deckungsdokumentation sollte fester Bestandteil des Abwicklungsprozesses sein.

Wichtige KPIs und Prüfmerkmale bei CIP-Geschäften

CIP lässt sich über klassische Logistik- und Beschaffungskennzahlen steuern, ergänzt um spezifische Prüfmerkmale zu Versicherung und Transportdokumentation. Die Werte sollten im Lieferantenmanagement regelmäßig betrachtet und bei Auffälligkeiten mit dem Lieferanten besprochen werden.

Termintreue und Terminverfolgung

Die Termintreue der Anlieferung am benannten Bestimmungsort ist die zentrale Kennzahl für Transportzuverlässigkeit. Ergänzend liefert die Terminverfolgung entlang der Transportkette frühzeitige Hinweise auf Verzögerungen, etwa bei Umschlag oder Zollabfertigung. Liegt die Termintreue dauerhaft unter den Erwartungen, bietet sich eine Anpassung der Lieferantenbasis oder eine Lieferantenverlagerung auf logistisch stärker positionierte Anbieter an.

Vollständigkeit der Transport- und Versicherungsdokumente

Kennzahl oder zumindest Prüfquote für vollständige Dokumentensätze: Beförderungsdokument, Versicherungszertifikat, Exportpapiere und ggf. Frachtbrief. Fehlende Versicherungsnachweise sind ein typisches Problemfeld, das erst beim Schadensfall sichtbar wird. Eine dokumentierte Prüfroutine im Wareneingang senkt dieses Risiko erheblich.

Gesamtkosten der Anlieferung

Neben der Fracht sollten Einkäufer Zoll, Hafengebühren, Lager- und Demurrage-Kosten sowie Handling am Bestimmungsort erfassen. Diese Gesamtkostenbetrachtung ermöglicht belastbare Vergleiche zwischen CIP und Alternativen wie EXW oder FOB und liefert Argumente für Preisverhandlungstechniken, wenn Verkäufer Frachtaufschläge weitergeben.

Risiken und Kontrollen: typische Fallstricke bei CIP

Die häufigsten Probleme entstehen dort, wo die Klausel falsch verstanden wird: Risiko und Kosten werden vermischt oder die Versicherungslücke bleibt unbemerkt. Gezielte Kontrollen im Supply Risk Management reduzieren diese Risiken deutlich.

Risikolücke zwischen Gefahrübergang und Bestimmungsort

Da der Gefahrübergang beim ersten Frachtführer stattfindet, trägt der Käufer ab diesem Moment formal das Risiko – obwohl der Verkäufer zahlt. Ohne ausreichende Deckung bleibt der Käufer bei Transportvorfällen auf dem Schaden sitzen, wenn die Verkäuferdeckung zu niedrig oder zu eng ist. Gegenmaßnahme: Deckungsnachweis vor Versand einfordern und bei Bedarf Clause A vertraglich vereinbaren.

Unklare Verpackungs-, Lade- und Vorlaufverantwortung

Verpackungsstandard, Behältermanagement und Vorfracht zum Terminal müssen klar zugeordnet sein, sonst entstehen Streitkosten. In Rahmenvereinbarungen und MSA (Master Service Agreements) empfiehlt sich eine separate Transportklausel, die Referenzen zu Incoterms, Verpackungsvorgaben und Mängelrügen bei Transportschäden regelt. Auch Limitation of Liability sollte prüfen, ob sie mit dem gewählten Incoterm harmonisiert – eine abschließende rechtliche Beurteilung sollte im Einzelfall erfolgen.

Aktuelle Entwicklungen: CIP in der modernen Beschaffung

Incoterms 2020 haben die Versicherungspflicht bei CIP vom bisherigen Mindestschutz auf eine höhere Deckungsstufe angehoben und damit die Klausel für hochwertige Industriegüter attraktiver gemacht. Gleichzeitig verändern Digitalisierung, Frachtraten-Schwankungen und Nachhaltigkeitsanforderungen die Bewertung der Klausel.

Preisvolatilität bei Rohstoffen und Frachtkosten

Schwankende Frachtraten und die Preisvolatilität bei Rohstoffen beeinflussen CIP-Preise unmittelbar, da der Verkäufer die Transportkosten einkalkuliert. Einkäufer sollten deshalb Preisanpassungsklauseln mit nachvollziehbaren Indizes kombinieren und Lieferplanabrufe optimieren, um Sprungkosten zu glätten. Transparente Kalkulationsaufschlüsselungen im Preisblatt erleichtern die Nachvollziehbarkeit.

Nachhaltigkeit und ESG-Anforderungen im Transport

Emissionsdaten und Nachweispflichten für Transporte gewinnen an Bedeutung, insbesondere für CO-Bilanzierung und Lieferkettenanforderungen. Wer CIP nutzt, kann beim Verkäufer Emissionsberichte und Verbesserungsmaßnahmen einfordern, ähnlich wie dies über einen Lieferanten-ESG-Verbesserungsplan im Lieferantenmanagement geschieht. Dies integriert Nachhaltigkeit in die Auswahl der Transportmodalitäten und unterstützt das Produktlebenszyklusmanagement.

Typische Kennzahlen

Termintreue (Anlieferung Bestimmungsort): > 98 %

üblicher Richtwert für zuverlässige international beschaffte Vorprodukte

Dokumentenvollständigkeit: > 99 %

Anteil vollständiger Sätze aus Transport- und Versicherungsdokumenten

Versicherungssumme: $\geq$ 110 %

Mindestdeckung bezogen auf den Warenwert gemäß Incoterms-Vorgabe

Praxisbeispiel

Ein mittelständischer Maschinenbauer bezog elektromechanische Komponenten aus Asien bislang auf FOB-Basis und steuerte Transport und Versicherung selbst. Nach wiederholten Schadensfällen im Vorlauf wechselte das Unternehmen zu CIP mit benanntem Bestimmungsort am Werkstor und verlangte eine Deckung nach Clause A.

- Bestimmungsort in Bestellung und Preisblatt exakt definiert, inklusive Entladehinweisen
- Versicherungsnachweis als Versandfreigabe-Kriterium im Exception Management verankert
- Termintreue und Dokumentenqualität quartalsweise im Lieferantengespräch bewertet
- Gesamtkostenvergleich CIP vs. FOB zur Vorbereitung künftiger Preisverhandlungen aufgesetzt

Fazit

CIP ist eine praxisbewährte Incoterms-Klausel für den internationalen Einkauf auf Container- und Multimodalbasis, bei der der Verkäufer Fracht und Versicherung übernimmt, das Risiko jedoch schon frühzeitig übergeht. Der entscheidende Hebel liegt in der Präzision: exakter Bestimmungsort, definiertes Versicherungsniveau und konsistente Verträge. Einkäufer, die Dokumentation, Termintreue und

Gesamtkosten systematisch überwachen, nutzen CIP als steuerbares Gestaltungsinstrument statt als Formalie. Die Klausel sollte stets im Kontext von Rahmenvereinbarungen, Mängelprozessen und Supply Risk Management bewertet werden.

Häufige Fragen

Was bedeutet CIP beim internationalen Einkauf?

CIP steht für Carriage and Insurance Paid to und ist eine Incoterms-Klausel. Der Verkäufer trägt die Frachtkosten bis zum benannten Bestimmungsort und schließt eine Transportversicherung ab. Der Gefahrübergang erfolgt jedoch bereits bei Übergabe an den ersten Frachtführer.

Wer zahlt bei CIP die Versicherung und in welcher Höhe?

Der Verkäufer muss eine Transportversicherung abschließen und dem Käufer auf Verlangen das Zertifikat bereitstellen. Seit Incoterms 2020 entspricht der Standard der Deckung nach Clause C der Institute Cargo Clauses mit mindestens 110 Prozent des Warenwertes. Ein höherer Schutz wie Clause A ist gesondert zu vereinbaren.

Was ist der Unterschied zwischen CIP und CPT?

Beide Klauseln regeln identische Pflichten hinsichtlich Fracht, Exportabwicklung und Gefahrübergang. Der einzige Unterschied ist die Versicherungspflicht, die nur bei CIP besteht. Für versicherungspflichtige Güter ist CIP daher die richtige Wahl, für unempfindliche Massengüter genügt häufig CPT.

Wer trägt das Transportrisiko bei CIP?

Formal geht das Risiko mit der Übergabe der Ware an den ersten Frachtführer auf den Käufer über. Praktisch ist der Schadenfall jedoch über die vom Verkäufer abgeschlossene Transportversicherung abgedeckt. Einkäufer sollten Deckungsumfang und -summe daher vorab prüfen.

Wann ist CIP besser geeignet als CIF oder FOB?

CIP eignet sich für alle Transportarten, insbesondere Container- und multimodale Verkehre, während CIF auf Seetransporte beschränkt ist. FOB eignet sich, wenn der Käufer die Transportsteuerung selbst übernehmen möchte. Für Anlieferungen bis zum Werkstor mit gewünschter Versicherung ist CIP häufig die passendste Klausel.

Welche Kosten trägt der Käufer bei CIP?

Der Käufer übernimmt am Bestimmungsort die Einfuhrabfertigung, Einfuhrzölle, Steuern sowie Kosten für Entladung und Weitertransport, sofern nichts anderes vereinbart ist. Vor dem Bestimmungsort entstehen ihm nur jene Kosten, die der Verkäufer mangels Vertrag nicht zu tragen hat, etwa beim Dispositionshandeln des Käufers.