

FAS (Free Alongside Ship): Incoterm für die Übergabe neben dem Schiff

FAS (Free Alongside Ship) ist ein internationaler Lieferklausel-Begriff aus den Incoterms, der die Übergabe der Ware „längsseits Schiff“ im Verschiffungshafen des Verkäufers regelt. Ab diesem Zeitpunkt gehen Kosten und Gefahr auf den Käufer über, der auch die Versandabwicklung und die Haupttransportkosten trägt. FAS wird typischerweise bei Stückgut, Schwergut oder Bulk-Waren eingesetzt, die per Seefracht verschifft werden.

Das Wichtigste in Kürze

- FAS bedeutet: Der Verkäufer liefert die Ware längsseits des vom Käufer benannten Schiffes im vereinbarten Verschiffungshafen.
- Der Gefahrübergang erfolgt mit der Bereitstellung längsseits Schiff, nicht erst an Bord.
- Alle Kosten ab dem Schiff – Fracht, Versicherung, Exportabfertigung ab Hafen, Importformalitäten – trägt der Käufer.
- FAS ist ausschließlich für See- und Binnenschiffverkehr vorgesehen und für Containerladungen ungeeignet.
- Exportzollformalitäten im Ursprungsland werden beim FAS vom Verkäufer erledigt, die Kosten trägt jedoch der Käufer.
- FAS ist ein beliebiger Incoterm, der in jedem Verkehrsmittel-Mix außer Container-/Multimodalverkehr eingesetzt wird.

Definition: FAS (Free Alongside Ship)

FAS (Free Alongside Ship) ist eine Lieferklausel der Incoterms, die den Zeitpunkt der Lieferung und den Übergang von Kosten und Gefahr zwischen Verkäufer und Käufer festlegt. Die Ware gilt als geliefert, wenn sie im benannten Verschiffungshafen längsseits des Schiffes bereitgestellt wird. FAS gehört zu den maritimen Klauseln und wird in der aktuellen Incoterms-Ausgabe unter den Regelungen für See- und Binnenschifftransport geführt.

Abgrenzung zu FOB

Der wesentliche Unterschied zu FOB (Free On Board) liegt im Gefahrübergang: Bei FAS geschieht dies längsseits des Schiffes, bei FOB erst an Bord. Für lose Ware, Schwergut oder Massengut, die per Kran direkt neben dem Schiff abgestellt wird, ist FAS die passendere Klausel. Bei Containerladungen sollte stattdessen FCA verwendet werden, da Container ohnehin meist im Terminal übergeben werden.

Rolle der Incoterms im Einkauf

Die Incoterms der Internationalen Handelskammer (ICC) standardisieren weltweit die Verteilung von Kosten, Gefahr und Aufgaben zwischen Vertragspartnern. Für Einkäufer ist die Klauselwahl ein steuerbares Hebelinstrument: Sie bestimmt, wer den Transport beauftragt, wer Frachtraten verhandelt und wer die Transportversicherung abschließt. Damit beeinflusst FAS direkt das

Kosten- und Gefahrverteilung bei FAS

Bei FAS ist die Aufteilung der Pflichten klar geregelt: Der Verkäufer liefert bis längsseits Schiff im Ursprungshafen, alles danach liegt beim Käufer. Diese Klarheit reduziert Streitpotenzial, erfordert aber eine präzise Hafen- und Terminalvereinbarung im Kaufvertrag.

Verkäuferpflichten

Der Verkäufer stellt die Ware längsseits des benannten Schiffes bereit, liefert handelsüblich verpackt, stellt Liefersdokumente bereit und erledigt die Exportabfertigung (Exportzollformalitäten) auf Gefahr und Kosten des Käufers. Er muss den Käufer rechtzeitig informieren, wann und wo die Ware bereitsteht.

Käuferpflichten

Der Käufer benennt das Schiff, bucht die Verschiffung, trägt die Seefracht ab Hafen, zahlt die Versicherung nach eigenem Bedarf, organisiert die Importabfertigung und den Weitertransport. Werden Terminals verpasst oder das Schiff verspätet sich, trägt der Käufer die Lager- und Standkosten.

Gefahrübergang in der Praxis

In der Praxis ist der exakte Moment der Bereitstellung längsseits Schiff häufig umstritten, etwa bei Schwergut, das per Schwimmkran verladen wird. Empfehlenswert ist daher eine vertragliche Präzisierung des Übergabepunkts, etwa über eine Dock Appointment oder Terminalspezifikation, sowie eine Transportversicherung, die den Moment vor der Verladung abdeckt.

Einsatzbereiche und Entscheidungskriterien

FAS eignet sich nicht für jeden Seetransport. Die Klausel entfaltet ihren Vorteil vor allem bei speziellen Ladungsträgern und Verladesituationen, die einen konventionellen Containerverkehr ausschließen.

Typische Anwendungsfälle

Klassische FAS-Waren sind Maschinenkomponenten und Anlagenteile im Schwerguttransport, Stahlprofile, Rohre, Holz, Mineraldünger, Getreide oder Fahrzeugbeladungen. Auch Projektfrachten mit Sonderverpackung oder Aufliegerzustellung direkt an den Kai laufen häufig über FAS.

Wann FAS ungeeignet ist

Bei Containertransporten ist FAS unpassend, da Container im Terminal übergeben werden und die Kostenverteilung kaum steuerbar ist. Hier empfiehlt sich FCA. Ebenso ist FAS nicht für Luft- oder Straßentransporte vorgesehen. Bei multimodalen Ketten mit Vorlauf auf der Straße sollte die Klausel nur gewählt werden, wenn der Seeweg klar dominiert und der Übergabepunkt eindeutig definiert ist.

Klauselwahl im Beschaffungsprozess

Die Klauselwahl sollte in der Bedarfsanalyse bzw. vor der Ausschreibung festgelegt und im Bieterregister dokumentiert werden, damit Angebote vergleichbar bleiben. In der Bieterkommunikation ist der Wunschtermin (ETD) ebenso verbindlich zu kommunizieren wie der Übergabehafen, damit die Lieferantenbasis ihre Logistikplanung darauf ausrichten kann.

FAS im operativen Beschaffungs- und Logistikprozess

Wer als Einkäufer FAS-Vereinbarungen trifft, übernimmt auch die Verantwortung für die Seefracht-Organisation. Das erfordert eine enge Verzahnung von Bestellmanagement, Speditionssteuerung und Qualitätssicherung.

Bestell- und Dokumentenprozess

Im Bestellmanagement sollte die Klausel mit Hafenangabe, Schiffsnamen und Ladedatum in der Order hinterlegt sein, idealerweise ergänzt um eine PO Policy, die Lieferklauseln einheitlich regelt. Wichtig sind die Handelsrechnung, Verladedokumente und das Boarding-Dokument als Nachweis der Bereitstellung längsseits Schiff.

Abstimmung mit Spedition und Terminal

Der Käufer koordiniert Slot Booking am Terminal, die Dock Appointment und ggf. die Beistellung eines Looters. Bei sensiblen AEO Status-Anforderungen (Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter) ist sicherzustellen, dass alle Transportpartner die nötigen Sicherheitsstandards erfüllen, um vereinfachte Zollabfertigungen zu nutzen.

Qualität vor Verladung

Bei komplexen Komponenten empfiehlt sich eine First Article Inspection (FAI) oder eine Vorabprüfung vor der Bereitstellung am Kai. Danach beginnt die Verantwortung des Käufers – nachträgliche Reklamationen wegen Transportmängeln sind allein seine Sache. Eine Auditcheckliste für den Verladeprozess minimiert das Risiko von Beschädigungen und Fehlladungen.

Wichtige KPIs für das FAS-Management

Da der Einkäufer bei FAS die Transportverantwortung trägt, sollten proaktiv Kennzahlen zur Absicherung der Logistikkette etabliert werden. Diese KPIs machen Schwachstellen sichtbar und schaffen eine Datenbasis für Verhandlungen mit Reedereien und Speditionen.

Transport- und Liefertreue

Die Delivery Performance misst, ob Waren termingerecht am Bestimmungsort ankommen. Bei FAS-Transaktionen hängt die Pünktlichkeit stark von der eigenen Speditionssteuerung ab. Liegt die Quote typischerweise unterhalb von 95 %, sollten Prozesse im Slot Booking oder in der Kommunikation mit dem Terminal überprüft werden.

Fracht- und Gesamtkosten

Frachtkostenmanagement bedeutet bei FAS, die eigenen Seefracht-, Terminal- und Versicherungskosten aktiv zu steuern und mit den Konditionen anderer Klauseln zu vergleichen. Auch das Pooling von Sendungen mit anderen Bestellvolumen kann die Frachtraten signifikant senken.

Qualität und Nachhaltigkeit

Die Backorder Rate zeigt, wie häufig Bestellungen nicht termingerecht bedient werden können. Bei kritischen FAS-Importen wirkt sich eine hohe Backorder Rate direkt auf die Produktionsverfügbarkeit aus. Ergänzend sollte die CO-Bilanz der eigenen Transportkette erfasst werden, um Nachhaltigkeitsanforderungen und Reporting-Pflichten abzudecken.

Risiken, Haftung und rechtliche Einordnung

FAS birgt spezifische Risiken, die im Kaufvertrag und in Begleitprozessen aktiv adressiert werden müssen. Die Haftungsgrenzen und -verlagerungen sind bei dieser Klausel besonders sensibel.

Haftungslücken am Übergabepunkt

Zwischen der Bereitstellung längsseits Schiff und der tatsächlichen Verladung kann eine zeitliche Lücke entstehen, in der die Ware auf Kai oder Leichter liegt. Unfälle, Diebstahl oder Witterungsschäden in dieser Phase liegen beim Käufer. Eine Transportversicherung, die den Kai-Bereich einschließt, ist daher Pflicht.

Vertrags- und Steueraspekte

Handels- und steuerrechtliche Folgen der Klauselwahl – etwa für Umsatzsteuer, Zollwert oder Verrechnungspreise – sind im Einzelfall zu prüfen. Es wird empfohlen, Zoll- und Steuerexperten einzubinden, da FAS-Vereinbarungen je nach Rechtsraum unterschiedlich interpretiert werden können.

Obsoleszenz und Change Management

Bei langen Beschaffungszyklen mit FAS-Versand können sich technische Spezifikationen ändern. Ein Change Order-Prozess sollte daher auch die logistischen Konsequenzen regeln, etwa bei veränderten Verpackungsanforderungen oder geänderten Terminals. Ergänzend unterstützt ein Obsoleszenzmanagement dabei, kritische Teile rechtzeitig zu identifizieren und Alternativbeschaffung zu prüfen, bevor ein Versandtermin gefährdet ist.

Typische Kennzahlen

Delivery Performance: > 95 %

Termintreue der eigenen FAS-Transportkette vom Kai bis zum Bestimmungsort

Backorder Rate: < 2 %

Anteil nicht termingerecht bedienter Bestellungen, kritisch bei langen Seetransportzeiten

Transportkostenanteil: typischerweise 3–8 % des Warenwerts

Richtwert für Seefracht inkl. Terminal- und Versicherungskosten; zur Benchmark über Importvolumen

Praxisbeispiel: Schwergutversand eines Maschinenbauers

Ein mittelständischer Maschinenbauer importiert regelmäßig Fertigungspressen aus Asien. Da die Anlagen zu schwer für den Containertransport sind, vereinbart das Unternehmen FAS im Verschiffungshafen des Lieferanten. Die Seefracht bucht der Einkäufer über eine eigene Spedition, die auch Slot Booking und Dock Appointment am Terminal koordiniert. Vor jeder Verladung erfolgt eine dokumentierte FAI am Lieferwerk, damit Qualitätsmängel nicht erst am Kai sichtbar werden. Zusätzlich sichert eine Transportversicherung mit Kai-Deckung die sensible Phase zwischen Bereitstellung und Verladung ab.

- FAS-Klausel mit exakter Hafen- und Terminalangabe im Kaufvertrag fixiert
- Eigene Speditionssteuerung inklusive Slot Booking und Dock Appointment etabliert
- First Article Inspection vor jeder Verladung als Standard qualifiziert
- Transportversicherung mit expliziter Deckung der Kai-Phase abgeschlossen

Fazit

FAS ist eine bewährte Incoterm-Klausel für maritime Transporte, bei denen Ware nicht im Container, sondern lose oder als Schwergut verschifft wird. Der Gefahrübergang längsseits Schiff verschiebt die Transportverantwortung frühzeitig auf den Käufer – mit entsprechenden Chancen für Frachtkostenmanagement und Kontrolle, aber auch Haftungsrisiken in der Übergabephase. Wer FAS nutzt, sollte den Übergabepunkt vertraglich präzisieren, die eigene Speditions- und Versicherungsorganisation sicherstellen und Kennzahlen wie Delivery Performance und Backorder Rate aktiv monitorieren. In der Praxis lohnt sich der Einsatz vor allem bei Projektfrachten, Massengut und Schwergut, wo FCA oder FOB keine passenden Übergabepunkte bieten. Wer die Klausel systematisch in Bestellmanagement und Bedarfsanalyse einbettet, gewinnt Transparenz und Verhandlungsmacht gegenüber Reedereien und Terminalbetreibern.

Häufige Fragen

Was bedeutet FAS beim Handel?

FAS (Free Alongside Ship) bedeutet, dass der Verkäufer die Ware längsseits des Schiffes im vereinbarten Verschiffungshafen bereitzustellen hat. Ab diesem Moment gehen Kosten und Gefahr auf den Käufer über, der auch die Seefracht und Versicherung organisiert. FAS ist eine der maritimen Incoterms-Klauseln.

Was ist der Unterschied zwischen FAS und FOB?

Bei FAS geht die Gefahr mit der Bereitstellung längsseits des Schiffes über, bei FOB erst an Bord. FAS eignet sich für lose oder sperrige Ware, die direkt am Kai bereitgestellt wird, während FOB die klassische Klausel für Ware ist, die an Bord verladen wird. Für Containerladungen sind beide Klauseln weniger geeignet – hier empfiehlt sich FCA.

Wann wird FAS verwendet?

FAS wird typischerweise bei Seetransporten von Massengut, Schwergut oder lose Ware verwendet, etwa Maschinenkomponenten, Stahl, Holz oder Getreide. Voraussetzung ist, dass die Ware direkt neben dem Schiff bereitgestellt werden kann. Für Container- oder multimodale Transporte ist FAS nicht die passende Klausel.

Wer zahlt bei FAS die Frachtkosten?

Der Käufer trägt die Haupttransportkosten ab dem Übergabepunkt längsseits Schiff, also Seefracht, Versicherung, Importabfertigung und Weitertransport. Der Verkäufer trägt alle Kosten bis zur Bereitstellung am Kai, einschließlich der Exportzollformalitäten, die er zwar erledigt, aber auf Kosten des Käufers.

Wer trägt das Risiko bei FAS?

Das Risiko geht mit der Bereitstellung längsseits des Schiffes auf den Käufer über. Das bedeutet: Beschädigungen oder Verluste, die zwischen Bereitstellung und Verladung auftreten, muss der Käufer tragen. Eine Transportversicherung, die diese Übergabephase abdeckt, ist daher dringend zu empfehlen.

Ist FAS für Container geeignet?

Nein, FAS ist für Containertransporte ungeeignet. Container werden in der Regel im Terminal übergeben, nicht längsseits des Schiffes, wodurch der definierte Übergabepunkt seine Funktion verliert.

Für Containerladungen ist FCA die von der ICC empfohlene Alternative.