

Incoterms CIP: Transport- und Versicherungskosten richtig zuordnen

Incoterms CIP (Carriage and Insurance Paid to) ist eine Lieferklausel der International Chamber of Commerce, bei der der Verkäufer Transport und Versicherung bis zum vereinbarten Bestimmungsort trägt, der Gefahrübergang aber bereits bei Übergabe an den ersten Frachtführer stattfindet. Für technische Einkäufer bestimmt CIP damit eine typische Kombination aus hoher Verkäuferpflicht bei der Kostenübernahme und frühem Risikoübergang auf der Käuferseite. Der Begriff spielt vor allem im internationalen Einkauf von Maschinen, Komponenten und Industriematerial eine praxisrelevante Rolle.

Das Wichtigste in Kürze

- CIP gehört zur ICC-Incoterms-Version 2020 und ist für alle Transportarten geeignet, insbesondere für Container- und multimodale Verkehre.
- Der Verkäufer trägt die Transportkosten bis zum benannten Bestimmungsort und schließt in der Regel eine Transportversicherung ab.
- Der Gefahrübergang erfolgt bereits am Abgangsort bei Übergabe an den ersten Frachtführer, nicht erst am Bestimmungsort.
- Seit Incoterms 2020 muss der Verkäufer eine Versicherung mit häufig All-Risks-Umfang auf mindestens 110 Prozent des Warenwerts in der Währung des Kaufvertrags nachweisen.
- CIP wird typischerweise bei Containertransporten und Prepaid-Sendungen verwendet, während FOB oder EXW sich eher für andere Konstellationen eignen.
- Die Klausel ersetzt nicht die Handelsvertragsgestaltung: Eigentumsübergang, Zahlungsbedingungen und Gewährleistung müssen separat geregelt werden.

Definition: Incoterms CIP

Incoterms CIP ist eine der elf Lieferklauseln der International Chamber of Commerce und steht für „Carriage and Insurance Paid to“ (frachtkosten- und versichert bis). Die Klausel legt fest, welche Vertragspartei Transportkosten, Versicherungen und Gefahrtragung im internationalen Warenverkehr übernimmt. Sie ist verbindlich, wenn die Parteien sie im Kaufvertrag oder in der Bestellung mit Ort und Incoterms-Version benennen, etwa „CIP Hamburg Incoterms 2020“.

Kernregel der Klausel

Beim CIP-Geschäft liefert der Verkäufer die Ware dem von ihm beauftragten Frachtführer am benannten Abgangsort und besorgt auf eigene Kosten den Vertragstransport bis zum benannten Bestimmungsort. Zusätzlich schließt er eine Transportversicherung zugunsten des Käufers ab. Die Kosten für Haupttransport, Versicherung und häufig auch Exportabwicklung trägt damit der Verkäufer, während Importformalitäten und Zollabfertigung im Bestimmungsland in der Regel Sache des Käufers sind.

Abgrenzung zu Incoterms CPT

CPT (Carriage Paid to) ist die Schwesterklausel ohne Versicherungspflicht: Der Verkäufer zahlt ebenfalls den Transport bis zum Bestimmungsort, muss aber keine Versicherung abschließen. Der Gefahrübergang ist bei beiden Klauseln identisch und erfolgt bereits bei Übergabe an den ersten Frachtführer. Einkäufer wählen CIP, wenn sie versicherungstechnische Verantwortung aus der eigenen Risikopolitik heraus beim Verkäufer belassen wollen, und CPT, wenn die Absicherung über eigene Lager- oder Rahmenpolicen effizienter erfolgt.

Methoden und Vorgehen: CIP im Beschaffungsprozess verankern

Damit CIP im operativen Einkauf verlässlich funktioniert, sollte die Klausel nicht als Einzelentscheidung, sondern als Teil einer systematischen Lieferklausel-Strategie verstanden werden. Erfahrungsgemäß entstehen die größten Reibungsverluste, wenn Bestellung, Auftragsbestätigung und Frachtdokumentation unterschiedliche Klauseln oder Orte referenzieren. Ein klarer Entscheidungsbaum je Transportart, Warenwert und Destination schafft hier Abhilfe.

Klauselauswahl je Transportkonstellation

CIP eignet sich in der Praxis häufig für Container- und Luftfracht sowie multimodale Sendungen, bei denen der Verkäufer ohnehin den Prepaid-Versand organisiert. Bei Bau- oder Schwerguttransporten werden dagegen häufig Klauseln wie FAS oder DAP bevorzugt. Einkäufer sollten prüfen, ob der Verkäufer tatsächlich bessere Frachtraten und Versicherungskonditionen erzielt als die eigene Logistikabteilung; andernfalls übernimmt man unnötige Aufschläge mit.

Präzise Vereinbarung im Kaufvertrag

Die Klauselangabe muss den benannten Bestimmungsort so genau wie möglich nennen, idealerweise mit Terminal oder Umschlagpunkt, und die genutzte Incoterms-Version ausweisen. Zusätzlich empfiehlt sich eine Regelung, wer bei CIP die Zollabwicklung und lokale Zustellung am Bestimmungsort organisiert und bezahlt. Diese Details gehören in standardisierte Bestellbedingungen, die über das Digitale Vertragsmanagement verwaltet und bei jeder Bestellauslösung automatisch mitgeliefert werden.

Schnittstelle zu Logistik und Finanzwesen

Die gewählte Klausel bestimmt, welche Kostenpositionen im Einkaufspreis enthalten sind und wie der Warenwert für Zoll, Versicherung und Bewertung anzusetzen ist. Einkäufer sollten die Definitionen gemeinsam mit Spedition, Versicherung und Innenrevision abstimmen und in Stammdaten hinterlegen. Eine saubere Stammdaten-Governance verhindert, dass je Lieferant oder Materialklasse unterschiedliche Klauseldeutungen kursieren.

Wichtige KPIs: CIP-Leistung messbar machen

Wer CIP-Vereinbarungen nutzt, sollte deren wirtschaftliche Wirkung regelmäßig im Einkaufscontrolling prüfen. Kernfragen sind, ob die vom Verkäufer eingerechneten Fracht- und Versicherungskosten marktgerecht sind und ob die versprochene Liefer- und Versorgungsleistung tatsächlich erreicht wird.

Kosten- und Konditionskennzahlen

Relevant sind insbesondere die Frachtkostenquote (Transportkosten im Verhältnis zum Warenwert), die tatsächlich erreichte Preiswirkung gegenüber CPT-Alternativen sowie die Abweichung zwischen

kalkulierten und abgerechneten Fracht-/Versicherungspositionen. In der Praxis liegt die Frachtkostenquote je nach Warengruppe häufig zwischen 2 und 10 Prozent, bei leichten, hochwertigen Gütern auch deutlich darüber.

Service- und Durchlaufkennzahlen

Zusätzlich zur Kostenbetrachtung zählen Liefertreue, Einhaltung des Delivery Schedule Agreement und die Wareneingangsdurchlaufzeit ab Ankunft am Bestimmungsort. Da bei CIP der Gefahrübergang früh erfolgt, ist auch die Dauer von Transportschaden-Meldungen ein belastbarer Indikator. Eine klar definierte Servicelevel-Zielsetzung je Liefergruppe macht diese Anforderungen vertraglich einklagbar.

Risiken und Kontrollen: Typische Fehlerquellen bei CIP

Der zentrale Risikokern von CIP liegt in der Diskrepanz zwischen Kosten- und Gefahrübergang: Der Käufer zahlt für einen transportierten und versicherten Transport, trägt aber das Transportrisiko bereits ab Übergabe an den ersten Frachtführer. Wer diese Systematik nicht versteht, bildet Schadenfälle falsch ab und überschätzt die eigene Absicherung.

Risikoübergang und Versicherungsumfang

Seit Incoterms 2020 verlangt CIP standardmäßig eine Deckung nach All-Risks-Kriterien auf mindestens 110 Prozent des Warenwertes in Vertragswährung; die Prämie trägt der Verkäufer. Einkäufer sollten den Versicherungsnachweis aktiv anfordern, Deckungssummen und Ausschlüsse prüfen und klären, ob eigene Rahmenpolicen effizienter sind. Bei hochwertigen Anlagenkomponenten ist ergänzend eine Feasibility Review Lieferant sinnvoll, um die Verlade- und Verpackungskompetenz vorab zu bewerten.

Kontrolle über Vertrags- und Dokumentationspflichten

Klassische Streitpunkte entstehen, wenn Konnossement, Luftfrachtbrief oder CMR nicht konsistent zur bestellten Klausel ausgestellt sind oder der Verkäufer keine gültige Versicherungspolice vorlegt. Ein definierter Abweichungsworkflow Menge und Dokumentation im Wareneingang hilft, Abweichungen systematisch zu erfassen statt sie einzeln zu entscheiden. Zusätzlich sollte die Version der Incoterms in jedem Auftrag prüfbar sein, da Klauselinhalte zwischen den Ausgaben 2010, 2020 und künftigen Versionen abweichen.

Lieferantenqualifikation und Compliance

Gerne übersehen wird, dass der Verkäufer bei CIP Exportformalitäten inklusive Gefahrgutdokumentation übernimmt – deren Qualität hängt direkt von dessen Logistikreife ab. Ein regelmäßiger Lieferantenaudit oder ein gezielter Lieferantenentwicklungs-Workshop mit kritischen Overseas-Lieferanten reduziert Schaden- und Verzögerungsrisiken nachweislich. Diese Maßnahmen gehören in den Onboarding- und Qualifikationsprozess für relevante Materialklassen.

Aktuelle Entwicklungen: CIP im Zeichen von Digitalisierung und Global Sourcing

Die Bedeutung präziser Lieferklauseln wächst mit der Internationalisierung der Beschaffung. Globale Lieferketten, strengere Compliance-Anforderungen und volatilere Frachtmärkte erhöhen den Druck, Klauselwirkung, Versicherungsschutz und Transportrisiken aktiv zu steuern statt sie dem Zufall zu überlassen.

Incoterms 2020 und Anpassungen der Versicherungspflicht

Die Ausgabe 2020 hat vor allem die Versicherungspflicht bei CIP verschärft: Standard ist nun eine Deckung ähnlich dem Institut Cargo Clauses (A), während bei der Klausel CIF die frühere Mindestdeckung erhalten blieb. Einkäufer sollten Vertragsmuster, Standardschreiben und Preisauszeichnungen in ERP-Systemen auf diese Änderung geprüft haben. Alte Auftragsbestätigungen mit Bezug auf Incoterms 2010 können abweichende Pflichten begründen.

Digitale Transport- und Vertragsdokumentation

Elektronische Frachtbriefe, Tracking-Daten und digitale Versicherungsnachweise machen die Kontrolle von CIP-Vereinbarungen zunehmend automatisierbar. Wer Klausel, Ort und Version als Pflichtfeld in Bestell- und Lieferantenstammdaten pflegt, kann Abweichungen frühzeitig erkennen und in den Beschaffungsworkflow einbinden. Langfristig unterstützt das auch eine systematische Bestandsoptimierung, weil sich Vorlauf- und Transitzeiten verlässlicher prognostizieren lassen.

Strategische Einbettung in den Einkauf

CIP ist kein isoliertes Detail, sondern Teil der Sourcing-Strategie: Bei Global Sourcing entscheidet die Klausel darüber, welche Partei Frachtrisiko, Zollabwicklung und Versicherung organisiert und damit auch, wer auf Marktpreisschwankungen reagieren muss. Kombiniert mit Währungsabsicherung (FX) und klaren Zahlungszielen lässt sich so das Gesamtrisiko internationaler Beschaffung strukturiert managen.

Typische Kennzahlen

Frachtkostenquote: typischerweise 2–10 % des Warenwerts

je nach Warengruppe und Transportart stark schwankend

Liefertreue CIP-Sendungen: > 95 %

Anteil termingerechter Ankünfte am benannten Bestimmungsort

Wareneingangsdurchlaufzeit: < 2 Tage ab Ankunft

Zeit von Terminalankunft bis Verfügbarkeit im Lager

Versicherungsnachweis-Quote: 100 %

Anteil der Sendungen mit prüfbarem Police-Nachweis vor Abgang

Praxisbeispiel

Ein mittelständischer Maschinenbauer bezog Sonderantriebseinheiten von einem asiatischen Komponentenlieferanten. Verträge nannten CIP ohne Versionsangabe, die Auftragsbestätigung verwies auf CPT und die Versicherung lief über eine inländische Rahmenpolice. Nach einem Seeschaden ohne nachweisbare Deckung durch den Verkäufer wurde die Konstellation neu aufgesetzt.

- Standardisierung aller Klauseln je Warengruppe mit verpflichtender Angabe von Ort und Incoterms-Version in der Bestellung.
- Umstellung kritischer Sendungen auf CIP mit dokumentierter All-Risks-Deckung oder bewusster Wechsel zu CPT mit eigener Rahmenpolice.
- Aufnahme von Logistik- und Versicherungsthemen in den jährlichen Lieferantenaudit des Anbieters.
- Integration der Klauselprüfung in den Abweichungsworkflow Menge und die Wareneingangskontrolle.

Fazit

Incoterms CIP ist eine Klausel mit asymmetrischer Struktur: Der Verkäufer zahlt Transport und Versicherung, das Transportrisiko geht aber bereits am Abgangsort auf den Käufer über. Einkäufer sollten die Klausel gezielt dort einsetzen, wo der Verkäufer tatsächlich bessere Transport- und Versicherungskonditionen hat, und die Versicherungspolice aktiv prüfen. Entscheidend ist die konsistente Umsetzung in Bestellung, Vertrag und Dokumentation, ergänzt durch klare KPIs im Einkaufscontrolling. Wer CIP systematisch verwaltet, reduziert Schaden- und Streitkosten und schafft eine verlässliche Basis für internationales Global Sourcing. Die Klausel ersetzt jedoch nicht die sorgfältige Gestaltung des übrigen Kaufvertrags.

Häufige Fragen

Was bedeutet Incoterms CIP?

CIP steht für „Carriage and Insurance Paid to“ und ist eine Lieferklausel der ICC. Der Verkäufer trägt die Transportkosten bis zum benannten Bestimmungsort und schließt eine Transportversicherung ab. Der Gefahrübergang erfolgt jedoch bereits bei Übergabe der Ware an den ersten Frachtführer.

Worin unterscheidet sich CIP von CPT?

Beide Klauseln sehen identische Kosten- und Gefahrübergangsregeln vor. Der einzige Unterschied ist die Versicherungspflicht: Bei CIP muss der Verkäufer eine Transportversicherung abschließen, bei CPT nicht. Einkäufer mit eigener Rahmenpolice nutzen daher häufig CPT.

Wann ist CIP die richtige Klausel für den Einkauf?

CIP passt typischerweise zu Container- und Luftfrachtsendungen sowie multimodalen Transporten, bei denen der Verkäufer den Prepaid-Versand organisiert. Sie empfiehlt sich, wenn der Verkäufer bessere Fracht- und Versicherungskonditionen hat. Bei Schwergut- oder Projekttransporten sind oft andere Klauseln wie DAP oder FAS passender.

Wer trägt bei CIP das Transportrisiko?

Das Transportrisiko trägt der Käufer, obwohl der Verkäufer Transport und Versicherung bezahlt. Der Gefahrübergang erfolgt bereits am Abgangsort bei Übergabe an den ersten Frachtführer. Schäden während des Transports sind daher über die Versicherung des Verkäufers abzuwickeln, nicht über dessen Haftung.

Welche Versicherungspflicht gilt bei CIP seit Incoterms 2020?

Seit der Version 2020 muss der Verkäufer eine Versicherung mit erweitertem All-Risks-Umfang auf mindestens 110 Prozent des Warenwertes in der Vertragswährung abschließen. Diese Regelung gilt nur für CIP, nicht für CIF. Einkäufer sollten den Police-Nachweis vertraglich einfordern und die Deckung prüfen.

Bedeutet CIP, dass der Verkäufer bis zur Haustür liefert?

Nein, CIP ist keine gelieferte-Kauf-Klausel wie DDP. Der Verkäufer zahlt den Haupttransport bis zum benannten Bestimmungsort, muss dort aber nicht entladen, einführen oder zustellen. Importabfertigung, Zölle und die letzte Meile liegen typischerweise in der Verantwortung des Käufers.