



Warunki Incoterms 2010

Reguły INCOTERMS ustalają podział kosztów, ryzyka oraz obowiązków pomiędzy sprzedającym i kupującym, a związanych z dostawą towaru w handlu międzynarodowym.

Nowelizacja INCOTERMS 2010 weszła w życie 1 stycznia 2011 roku. Jednakże poprzednie edycje nie utraciły ważności. Ważne jest więc podanie informacji w zawartym przez nas kontrakcie handlowym na jakie wydanie INCOTERMS powołujemy się.

Najważniejszą zmianą w INCOTERMS 2010 jest wyeliminowanie – po 74 latach obowiązywania – terminu **linii nadburcia statku** (ship's rail) jako miejsca podziału ryzyka w formułach FOB, CFR i CIF. W ramach eliminacji tego terminu, w INCOTERMS 2010 obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru **na statek** (on board) i to jest miejsce dostawy i podziału ryzyka pomiędzy sprzedającym i kupującym.

REGUŁY DLA WSZYSTKICH GAŁĘZI TRANSPORTU

EXW (Ex Works) – z zakładu

Obowiązkiem sprzedającego jest postawienie towaru do dyspozycji kupującego w punkcie wydania (np. magazyn, zakład sprzedającego). Od tego miejsca kupujący ponosi ryzyko oraz wszystkie koszty i obowiązki, łącznie z załadunkiem towaru na środek transportu oraz dokonaniem formalności celnych w eksporcie.

FCA (Free Carrier) – dostarczony do przewoźnika

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru przewoźnikowi (lub innej osobie, np. spedytorowi) wyznaczonemu przez kupującego w zakładzie sprzedającego (wówczas ma obowiązek załadować towar na środek transportu) lub w innym, wyznaczonym miejscu (wówczas ma obowiązek dostarczyć towar, gotowy do wyładunku, na środku transportu), a także dokonanie formalności celnych w eksporcie.

Obowiązkiem kupującego jest przejęcie ryzyka oraz zawarcie umowy przewozu do wyznaczonego miejsca dostawy, a także poinformowanie sprzedającego o nazwie przewoźnika, terminie załadunku oraz rodzaju środka transportu.

CPT (Carriage Paid to) – przewóz opłacony do

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru przewoźnikowi (od tego miejsca ryzyko ponosi Kupujący) oraz zawarcie umowy przewozu do określonego miejsca przeznaczenia oraz opłacenie jego kosztów. Obowiązkiem kupującego jest poniesienie wszystkich kosztów związanych z towarem podczas jego przewozu do miejsca przeznaczenia, z wyjątkiem tych, które obciążą sprzedającego na podstawie umowy o przewóz.

CIP (Carriage and Insurance Paid to) – przewóz i ubezpieczenie opłacone do

W porównaniu do formuły CPT, zakres obowiązków sprzedającego jest rozszerzony o zawarcie umowy ubezpieczenia i pokrycie jego kosztów oraz przekazanie kupującemu dowodu ubezpieczenia, aby mógł on dochodzić roszczeń od ubezpieczyciela – w przypadku uszkodzenia czy utraty towaru. Pozostałe obowiązki stron są takie jak w CPT.

DAT (Delivered at Terminal) – dostarczony do terminalu

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru i postawienie go do dyspozycji kupującego, po wyładunku ze środka transportu, w określonym terminalu, w wyznaczonym porcie lub innym wskazanym miejscu przeznaczenia. Od tego miejsca koszty oraz ryzyko ponosi kupujący.

DAP (Delivered at Place) – dostarczony do miejsca

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru i postawienie go do dyspozycji kupującego, na środku transportu, gotowego do wyładunku. Od tego miejsca koszty oraz ryzyko, w tym wyładunku, ponosi kupujący.

DDP (Delivered Duty Paid) – dostarczony, cło opłacone

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru do określonego miejsca przeznaczenia oraz postawienie go do dyspozycji kupującego, oclonego, na środku transportu, gotowego do wyładunku. Obowiązkiem kupującego jest wyładunek towaru.

REGUŁY DLA TRANSPORTU MORSKIEGO I WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

FAS (Free Alongside Ship) – dostarczony wzdłuż burty statku

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku. Od tego miejsca ryzyko i koszty ponosi kupujący. Kupujący ma obowiązek zawrzeć umowę przewozu i poinformować sprzedającego o nazwie statku, miejscu załadunku i terminie dostawy do portu.

FOB (Free on Board) – dostarczony na statek

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek w porcie załadunku. Od tego miejsca ryzyko i koszty ponosi kupujący. Kupujący ma obowiązek zawrzeć umowę przewozu i poinformować sprzedającego o nazwie statku, miejscu załadunku i terminie dostawy do portu.

CFR (Cost and Freight) – koszt i fracht

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek w porcie załadunku. Od tego miejsca ryzyko przechodzi na kupującego, jednakże nadal sprzedający ma obowiązek zawrzeć umowę przewozu morskiego oraz ponieść koszty dostarczenia towaru do portu przeznaczenia.

CIF (Cost, Insurance and Freight) - koszt, ubezpieczenie i fracht

W porównaniu do formuły CFR, zakres obowiązków sprzedającego jest rozszerzony jedynie o zawarcie umowy ubezpieczenia i pokrycie jego kosztów oraz przekazanie kupującemu dowodu ubezpieczenia, aby mógł on, w przypadku uszkodzenia czy utraty towaru, dochodzić roszczeń od ubezpieczyciela. Pozostałe obowiązki stron takie jak w CFR.