

Incoterms 2010



Strattek

www.strattek.pl

| | Wszystkie rodzaje transportu (w tym transport morski) | | | | | | | Transport morski i śródlądowy (rzeczny) | | | | |
|-----------------------------------|---|--------------|------------------|------------------------------|-----------------------|--------------------|---------------------|---|---------------|----------------|---------------------------|-------------|
| | EXW | FCA | CPT | CIP | DAT | DAP | DDP | FAS | FOB | CFR | CIF | |
| | Ex Works | Free Carrier | Carriage Paid To | Carriage & Insurance Paid To | Delivered at Terminal | Delivered at Place | Delivered Duty Paid | Free Alongside Ship | Free on Board | Cost & Freight | Cost, Insurance & Freight | |
| Specyfikacja | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | Kto płaci | |
| pakowanie | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający |
| Znakowanie/etykietowanie | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający |
| blokowanie i unieruchomienie | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| odprawa celna eksportowa | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający |
| opłaty za dokumentację | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający |
| fracht do głównego przewoźnika | kupujący | 2 | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający |
| opłaty terminalowe | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający |
| opłaty załadunkowe | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający |
| fracht oceaniczny/lotniczy | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający |
| wskazanie spedytora eksportowego | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | kupujący | kupujący | sprzedający | sprzedający |
| ubezpieczenie za transport morski | 3 | 3 | 3 | sprzedający | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | sprzedający |
| opłata głównego przewoźnika za | kupujący | kupujący | 4 | 4 | sprzedający | sprzedający | sprzedający | sprzedający | kupujący | kupujący | 4 | 4 |

| | | | | | | | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|-------------|-------------|----------|----------|----------|----------|
| wyładunek | | | | | | | | | | | |
| opłaty terminalowe miejsca przeznaczenia ładunku | kupujący | kupujący | 4 | 4 | 4 | sprzedający | sprzedający | kupujący | kupujący | 4 | 4 |
| wskazanie przewoźnika na dalszy odcinek trasy | kupujący | kupujący | 5 | 5 | 5 | 5 | sprzedający | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący |
| wymóg przekazania informacji dotyczących bezpieczeństwa | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący |
| opłaty za agenta dokonującego odprawy celnej | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | sprzedający | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący |
| cło, opłaty celne, podatki | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | sprzedający | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący |
| dostawa do miejsca przeznaczenia nabywcy | kupujący | kupujący | 5 | 5 | 5 | 5 | sprzedający | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący |
| wyładunek w magazynie | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący | kupujący |

UWAGI

- 1- Incoterms 2010 nie zajmuje się obowiązkami stron dotyczącymi załadunku kontenera, i dlatego, tam gdzie to możliwe, Strony powinny uregulować te kwestie w umowie sprzedaży
- 2- FCA obiekt/ magazyn kupującego- Kupujący planuje fracht lądowy; inne wskaźniki FCA. Sprzedający organizuje oraz ładuje towar przewoźnikowi na pierwszym odcinku oraz płaci za dowóz do miejsca dostawy „F” (z którego odbędzie się fracht właściwy)
- 3- Incoterms 2010 nie obliguje Nabywcy ani Sprzedającego do ubezpieczenia towarów, dlatego też można ustalić tę kwestię w dowolnym miejscu w umowie sprzedaży
- 4- Opłaty ponoszone przez kupującego lub sprzedającego w zależności od umowy o przewóz
- 5- Opłaty ponoszone przez Sprzedającego, w przypadku listu przewozowego lub dowozu od-drzwi-do-drzwi do miejsca przeznaczenia wskazanego przez Nabywcę

WWW.ICCBOKS.COM

EXW

Ex Works (... named place) – od zakładu (... określone miejsce)

EXW przedstawia najmniejszą odpowiedzialność oraz zaangażowanie ze strony sprzedającego. Dostawa zostaje uznana za dokonaną w momencie postawienia towarów do dyspozycji kupującego w oznaczonym miejscu, bez zobligowania do dalszych czynności ze strony sprzedającego.

| | |
|-------------|---|
| Sprzedający | Obowiązkiem sprzedającego jest przygotowanie towaru dla kupującego, na terenie jego zakładów, odpowiednio zapakowanego w celu wysyłki na eksport. Ogólnie mówiąc sprzedający musi jedynie postawić towar do dyspozycji kupującego. |
| Kupujący | Kupujący ponosi odpowiedzialność za wszelkie opłaty i ryzyka związane z wysyłką towaru od momentu wyjazdu z magazynu sprzedającego do przyjazdu do miejsca przeznaczenia. Oczekuje się, że sprzedający udzieli kupującemu, na jego żądanie, a także na jego koszt i ryzyko, wszelkiego wsparcia niezbędnego do uzyskania licencji eksportowej, ubezpieczenia, oraz udzieli kupującemu wszelkich potrzebnych informacji, jakie posiada, które pozwolą kupującemu ubezpieczyć eksport towaru z pełnym bezpieczeństwem. |

FCA

Free Carrier (... named place) – Franco przewoźnik (... określone miejsce)

Sprzedający ponosi koszty transportu, załadunku oraz ubezpieczenia do momentu przekazania towarów pierwszemu przewoźnikowi, wskazanemu przez kupującego, w oznaczonym miejscu. Towar uważa się za dostarczony w momencie załadunku przez przewoźnika, w tym momencie następuje przeniesienie ryzyka uszkodzenia lub utraty towaru na kupującego.

| | |
|-------------|---|
| Sprzedający | Jeżeli dostawa ma miejsce na terenie sprzedającego, wówczas sprzedający odpowiada za załadunek odpowiednio zapakowanego towaru na pojazd dostarczony przez kupującego, (określ "FCA teren sprzedającego"). Odprawa celna eksportowa stanowi odpowiedzialność sprzedającego. |
| Kupujący | Kupujący dokonuje wyboru rodzaju transportu oraz przewoźnika i płaci za transport główny. Przeniesienie opłat i ryzyk ma miejsce w momencie, w którym przewoźnik odbiera towar. Strony muszą uzgodnić miejsce przekazania towaru (terminal przewoźnika lub teren sprzedającego). W razie potrzeby, Sprzedający musi udzielić kupującemu wszelkiego wsparcia potrzebnego do uzyskania wszystkich dokumentów i informacji dotyczących wymogów bezpieczeństwa eksportu lub importu towaru lub |

transportu na miejsce przeznaczenia. Koszty związane z dostarczonymi dokumentami lub udzielonym wsparciem są ponoszone przez kupującego.

CPT

Carriage Paid To (... named destination port) – Przewoźne opłacone do (... określonego miejsca przeznaczenia)

CPT to odpowiednik CFR w transporcie innym, niż morski lub wodny śródlądowy.

| | |
|-------------|--|
| Sprzedający | Sprzedający kontroluje łańcuch logistyczny. Po zrealizowaniu odprawy celnej eksportowej, wybiera przewoźnika cargo i ponosi opłaty do wyznaczonego miejsca. |
| Kupujący | Ryzyko uszkodzenia lub straty jest ponoszone przez kupującego od momentu załadunku towaru do pierwszego przewoźnika. Następnie kupujący jest odpowiedzialny za odprawę celną importową oraz wydatki związane z rozładunkiem. |

CIP

Carriage and Insurance Paid to (... named destination port) – Przewoźne i ubezpieczenie opłacone do (... określonego miejsca przeznaczenia)

CIP jest odpowiednikiem CIF w transporcie innym, niż morski lub wodny śródlądowy.

| | |
|-------------|--|
| Sprzedający | Warunek CIP jest identyczny jak CPT, jednak sprzedający musi dodatkowo dostarczyć ubezpieczenie transportowe. Sprzedający realizuje kontrakt transportowy, opłaca koszt wysyłki oraz składkę ubezpieczeniową. |
| Kupujący | Ryzyko uszkodzenia lub straty jest ponoszone przez kupującego od momentu załadunku towaru do pierwszego przewoźnika. Następnie kupujący jest odpowiedzialny za odprawę celną importową oraz wydatki związane z rozładunkiem. |

DAT

Delivered at Terminal – dostarczone (... określone miejsce przeznaczenia)

Dostarczone do terminalu. Sprzedający odpowiada za dowieszenie towaru do określonego terminalu i jego rozładunek.

| | |
|-------------|---|
| Sprzedający | Musi dostarczyć towar, oddać go do dyspozycji kupującego w wyznaczonym terminale w porcie lub miejscu przeznaczenia w określonym dniu bądź ustalonym terminie. Sprzedający musi zrealizować, na koszt własny, kontrakt dotyczący transportu towaru do momentu dostawy do terminalu oraz rozładunku towaru dostarczonego przez przewoźnika transportowego po jego przybyciu. Sprzedający nie ma wobec kupującego obowiązku uzyskania kontraktu ubezpieczeniowego, ale musi dostarczyć kupującemu na własny koszt dokumenty, które umożliwią mu odbiór dostarczonego towaru. Reguła Incoterm DAT zobowiązuje sprzedającego do zajęcia się odprawą celną eksportową. Nie ma jednak obowiązku realizacji odprawy celnej importowej. |
| Kupujący | Kupujący musi odebrać towar po jego dostarczeniu i zapłacić cenę ustaloną w kontrakcie sprzedaży. Kupujący musi zażądać od sprzedającego wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem, których będzie potrzebował do eksportu, importu i transportu towaru do miejsca docelowego. Ta reguła Incoterm została stworzona specjalnie na potrzeby transportu kontenerów. Jest ona również stosowana do konwencjonalnego transportu morskiego, kiedy sprzedający chce być odpowiedzialny za ryzyka związane z procesem rozładunku z jednostki pływającej w porcie docelowym. W takim przypadku należy określić dokładne miejsce, w którym towar zostanie dostarczony do dyspozycji (nabrzeże, podnośnik, itd.). |

DAP

Delivered at Place – dostarczone do miejsca

Sprzedający odpowiada za dostarczenie towaru do określonego miejsca, natomiast jego rozładunek jest w gestii kupującego.

| | |
|-------------|--|
| Sprzedający | Sprzedający musi dostarczyć towar oraz pozostawić go do dyspozycji kupującego u przewoźnika transportu wewnętrznego, gotowy do rozładunku w wyznaczonym miejscu docelowym. Musi zająć się odprawą celną eksportową, nie jest jednak zobowiązany do realizacji odprawy celnej importowej. Sprzedający musi zrealizować, na koszt własny, kontrakt dotyczący transportu towaru do momentu dostawy do określonego miejsca oraz rozładunku towaru dostarczonego przez przewoźnika transportowego po jego przybyciu. Sprzedający nie ma wobec kupującego obowiązku uzyskania kontraktu ubezpieczeniowego. Tym niemniej, musi dostarczyć |
|-------------|--|

Kupujący kupującemu na własny koszt dokumenty, które umożliwią mu odbiór dostarczonego towaru.

Kupujący musi zapłacić cenę towaru określoną w kontrakcie sprzedaży oraz odebrać towar po jego dostarczeniu. Kupujący musi zażądać od sprzedającego wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem, których będzie potrzebował do eksportu, importu i transportu towaru do miejsca docelowego. Zaleca się jej stosowanie tylko w krajach, w których środki transportu do miejsca docelowego znajdują się pod pełną kontrolą.

DDP

Delivered Duty Paid (... named destination place) – Dostarczone, cło opłacone (... określone miejsce przeznaczenia)

Najszersza odpowiedzialność oraz zakres czynności sprzedającego spośród wszystkich zasad. Warunek DDP jest dokładnym przeciwieństwem EXW.

Sprzedający Sprzedający jest maksymalnie zobowiązany, jest odpowiedzialny za wszelkie opłaty i ryzyka związane z przeniesieniem do momentu dostarczenia towaru do kupującego. Ponosi również koszty odprawy celnej importowej.

Kupujący Kupujący odbiera dostawę w wyznaczonym miejscu docelowym i ponosi opłaty związane z rozładunkiem. Kupujący musi zażądać od sprzedającego wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem, których będzie potrzebował do eksportu, importu i transportu towaru do miejsca docelowego.

FAS

Free Alongside Ship (... named loading port) – Franco wzdłuż burty statku (... określony port załadunku)

Odpowiedzialność za koszty transportu oraz ryzyko sprzedającego kończą się w momencie dostarczenia towarów do burty statku w oznaczonym porcie nadania, jednak bez załadunku towarów na statek. Od tego momentu wszelkie koszty oraz ryzyko związane z towarem zostaje przeniesione na kupującego. Termin może być używany wyłącznie w odniesieniu do transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego.

Sprzedający Zobowiązania sprzedającego zostają wypełnione w momencie umieszczenia towaru, po odprawie celnej, wzdłuż burty statku w doku lub w miejscu załadunku w wyznaczonym porcie wysyłki.

Kupujący Kupujący jest odpowiedzialny za wszelkie opłaty i ryzyka związane ze stratami lub szkodami, od momentu dostarczenia towaru wzdłuż burty statku, szczególnie w przypadku opóźnienia terminu wypłynięcia statku, lub zmiany portu zawinięcia. Kupujący wyznacza przewoźnika, odpowiada za zawarcie umowy przewozowej oraz płaci za przesyłkę.

FOB

Free On Board (... named loading port) – Franco statek (... określony port załadunku)

Jak w przypadku FCA, jednak punktem przeniesienia kosztów i ryzyka za towar ze sprzedającego na kupującego jest moment przekroczenia burty statku przez towar, sprzedający ponosi też koszty załadunku. Termin może być używany wyłącznie w odniesieniu do transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego.

Sprzedający Musi dostarczyć towar do wyznaczonego portu załadunku, na pokład jednostki pływającej wybranej przez kupującego oraz dopełnić wszelkich formalności związanych z odprawą celną eksportową, jeżeli takie występują. Na mocy kontraktu rodzaju FOB, sprzedający wypełnia swoje zobowiązania dotyczące dostawy w momencie, gdy towar znajduje się na pokładzie jednostki pływającej w wyznaczonym porcie załadunku lub w przypadku następującej później sprzedaży. Sprzedający również organizuje i dostarcza towar, w celu przetransportowania go do wyznaczonego miejsca docelowego wskazanego w kontrakcie sprzedaży.

Kupujący Kupujący dokonuje wyboru jednostki pływającej, płaci za przesyłkę morską, ubezpieczenie oraz załatwia formalności po przyjeździe. Jest również odpowiedzialny za wszelkie opłaty i ryzyka strat i szkód, którym może ulec towar od momentu ich dostarczenia.

CFR

Cost and Freight (... named destination port) – Koszt i fracht (... określony port przeznaczenia)

Sprzedający nie ponosi kosztów ubezpieczenia towarów (od momentu załadunku na statek w porcie nadania), które leżą po stronie kupującego; dostawa zostaje uznana za zrealizowaną w momencie załadunku towaru na statek przewoźnika wskazanego przez sprzedającego.

| | |
|-------------|--|
| Sprzedający | Sprzedający dokonuje wyboru transportu, odpowiada za kontrakty oraz płaci za przesyłkę do określonego portu przeznaczenia, bez rozładunku towaru. Załadunek towaru po odprawie celnej na jednostkę pływającą, jak również formalności związane z przesyłką, stanowią jego obowiązek. Jednak transfer ryzyka jest taki sam jak w przypadku FOB. |
| Kupujący | Kupujący ponosi odpowiedzialność za ryzyko związane z transportem od momentu dostarczenia towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku; przyjmuje przewoźnika i przejmuje towar dostarczony do wyznaczonego portu docelowego. |

CIF

Cost, Insurance and Freight (named destination port) – Koszt, ubezpieczenie i fracht (... określony port przeznaczenia)

W odróżnieniu od CFR, sprzedający jest odpowiedzialny również za zawarcie umowy i opłacenie kosztu ubezpieczenia towaru w na rzecz kupującego.

| | |
|-------------|---|
| Sprzedający | Warunek identyczny jak CFR, jednak z dodatkowym zobowiązaniem sprzedającego do dostarczenia ubezpieczenia morskiego od ryzyka utraty lub uszkodzenia towaru. Sprzedający opłaca składkę ubezpieczeniową. Ubezpieczenie należy zrealizować według klauzul "gwarancji minimum" określonych przez wydziały Instytutu Ubezpieczycieli Londyńskich, lub innych podobnych klauzul. Ubezpieczenie musi pokrywać minimalną przewidywaną cenę kontraktu plus dodatkową opłatę w wysokości 10 % oraz być w tej samej walucie, która została określona w kontrakcie. Jest to ubezpieczenie typu FPA (z wyłączeniem awarii poszczególniej) na 110% swojej wartości. Możliwe jest dodanie dopłaty w wysokości 20% bez uzasadnienia. W uzasadnionym przypadku firma ubezpieczeniowa może wyrazić zgodę na większą dopłatę. Dopłata wykraczająca ponad wartość służy do pokrycia wydatków, które mogą wynikać z uszkodzenia (koszt złożenia i dochodzenia sprawy, korespondencji, itd.) oraz strat finansowych (odsetek) za okres pomiędzy momentem poniesienia straty oraz wypłatą odszkodowania przez firmę ubezpieczeniową. Sprzedający opłaca składkę za to ubezpieczenie. |
| Kupujący | Kupujący ponosi odpowiedzialność za koszt i ryzyko związane z transportem od momentu dostawy towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku. Odbiera i przejmuje towar od przewoźnika w określonym porcie docelowym. Kupujący cenią tę regułę Incoterm, ponieważ dzięki niej są zwolnieni z formalności logistycznych. |

Przeniesienie ryzyk ze sprzedającego na kupującego w Incoterms 2010

