

Adam Salomon

Akademia Morska w Gdyni

FORMUŁY INCOTERMS® 2010 W PRACY SPEDYTORA MIĘDZYNARODOWEGO

W artykule przedstawiono historię powstania Incoterms®2010, ich ogólną charakterystykę, układ i interpretację poszczególnych formuł. Zestawiono ze sobą także Incoterms 2000 z Incoterms®2010, całość kończąc podsumowaniem.

Słowa kluczowe: Incoterms®2010, Incoterms 2000, formuły handlowe, spedycja.

WSTĘP

Niezwykle prężnie rozwijająca się globalna gospodarka umożliwiła przedsiębiorcom dostęp do rynków zbytu na całym świecie. Towary są sprzedawane w większej liczbie krajów, w większych ilościach i są za każdym razem bardziej różnorodne. Wraz ze wzrostem liczby i złożoności operacji na globalnym rynku towarowym rośnie jednak groźba powstania nieporozumień, wynikająca z niesprecyzowania warunków kontraktu. Realizacja kontraktów handlowych może się odbywać sprawnie i bez trudności tylko wtedy, gdy eksporter i importer w jednaki sposób interpretują skrótowe formuły dostaw zawarte w kontrakcie. Aby zatem uniknąć ewentualnych nieporozumień interpretacyjnych w trakcie realizacji dostawy, należy stosować formuły (np. Incoterms®2010) zawarte w znanych międzynarodowych wykładniach terminów handlowych i wyraźnie się na te określone wykładnie powoływać.

1. HISTORIA INCOTERMS I ICH OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA

Incoterms – najbardziej znaną i najpowszechniej stosowaną międzynarodową wykładnię formuł handlowych opracowała Międzynarodowa Izba Handlowa, utworzona w 1919 roku w Paryżu¹.

¹ D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia 2011, s. 32.

„Po raz pierwszy ICC zebrała materiały i ujednoliciła sposób interpretacji formuł handlowych po I wojnie światowej. Zebrane przez jej organy dane o lokalnych formułach handlowych wraz z ich interpretacją ogłosiła jako *Trade Terms* w 1923 roku, a drugą ich edycję – w roku 1928. *Trade Terms* 1923 zawierały interpretację sześciu formuł stosowanych w 13 krajach, natomiast *Trade Terms* 1928 to 10 formuł, które przyjęło 35 krajów. Nie miały one jednak za zadanie ujednolicić interpretację formuł stosowanych w obrocie międzynarodowym różnych krajów. Opublikowano je głównie w celach informacyjnych, aby zapewnić kupcom możliwie pełną informację o różnicach w interpretacji często tak samo brzmiących formuł. *Trade Terms* miały charakter zwyczaju handlowego, stwierdzonego i ogłoszonego przez Międzynarodową Izbę Handlową.

Kiedy MIH podjęła działania w celu zebrania i opracowania stosowanych warunków dostaw, w Stanach Zjednoczonych Ameryki funkcjonował już pierwszy zbiór wykładni formuł handlowych – opublikowane w 1919 roku przez *The National Foreign Trade Council* jako Amerykańskie Definicje Handlu Zagranicznego (*American Foreign Trade Definitions – AFTD*)².

„W 1928 roku Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego opracowało reguły dotyczące transakcji zawieranych na CIF i opublikowało na konferencji w Warszawie jako Reguły Warszawskie. Zostały one później przy udziale MIH zmodyfikowane i uzupełnione, a następnie przyjęte na konferencji w Oxfordzie w 1932 roku pod nazwą Reguły Warszawsko-Oksfordzkie 1932. Dotyczyły one ujednolicenia interpretacji i zasad zawierania transakcji na warunkach CIF, ale ważne było w nich określenie momentu przejścia ze sprzedającego na kupującego prawa własności towaru, wskazując, że następuje ono w momencie przekazania przez sprzedającego dokumentów w posiadanie kupującego. Nie znalazły one nigdy szerokiego praktycznego zastosowania w handlu międzynarodowym, z pewnością jednak stanowiły ważne źródło przy opracowywaniu pierwszych edycji Incoterms³.

W latach 30. XX wieku MIH, mając do dyspozycji opublikowane *Trade Terms*, a także AFTD i Reguły Warszawsko-Oksfordzkie, podjęła się opracowania ujednoliconej wykładni formuł handlowych. Doprowadziło to do opublikowania w 1936 roku międzynarodowych reguł, dotyczących interpretacji terminów handlowych, *International Commercial Terms* – w skrócie Incoterms. Zawierają one wykładnię bieżąco zalecanych formuł handlowych, z których każda jest oznaczona trzyliterowym skrótem pochodzącym od pierwszych liter nazw angielskich, co oznacza, że w razie wątpliwości co do użytego terminu, słowa lub sformułowania ich wykładnia będzie dokonywana zgodnie z angielskimi regułami językowymi. Aktualizacja formuł Incoterms była przeprowadzana kilkakrotnie w latach: 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 oraz 2010. Ostatnia wersja Incoterms[®]2010 obowiązuje od 1 stycznia 2011 roku, ale nie oznacza to, że nie można stosować w kontraktach wersji wcześniejszych. Ważne jest jednak, aby powołać się w umowie na konkretną wersję z rokiem edycji.

² Ibidem, s. 33.

³ Ibidem, s. 34.

Incoterms nie mają charakteru bezwzględnie obowiązującego. Do realizacji zalecane jest stosowanie tych najbardziej współczesnych, gdyż tylko one odpowiadają obowiązującym technikom rozliczeniowym i transportowym. Jednakże należy pamiętać, że dowolna formuła handlowa po wprowadzeniu do kontraktu staje się już wiążąca na mocy samego kontraktu. Wiąże ona tylko partnerów kontraktu, tj. sprzedającego i kupującego, a nie spedytatorów, pracowników banków czy towarzystw ubezpieczeniowych. Formuły handlowe są określane również jako bazy ceny (ponieważ, rozdzielając koszty pomiędzy kupującym a sprzedającym, określają tzw. koszty cenotwórcze) i bazy dostawy (gdyż wskazują miejsce przejścia odpowiedzialności i ryzyka transportowego z eksportera na importera)⁴.

Incoterms to zbiór skodyfikowanych zwyczajów handlowych, regulujących problem organizacji transportu, ponoszenia jego kosztów, w tym kosztów dodatkowych, związanych z przemieszczaniem towaru oraz ustalających, kto ponosi ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru⁵. Celem Incoterms jest dostarczenie kompletu międzynarodowych reguł do interpretacji najczęściej stosowanych terminów handlowych w handlu międzynarodowym. Tym samym daje możliwość uniknięcia nieporozumień, wynikających z odmiennej interpretacji terminologii handlowej w różnych krajach, a ich zastosowanie może w znacznym stopniu przyczynić się do pomyślnego przeprowadzenia transakcji⁶.

W poszczególnych wersjach Incoterms dokonano licznych zmian, w porównaniu do wersji Incoterms 1936, która zawierała 11 terminów. W Incoterms 1953 było już tylko 9 terminów, bo zlikwidowano formułę *Free* – port załadowania oraz *Free or free delivered...* – port przeznaczenia. Incoterms 1967 znowu zawierały 11 terminów, ponieważ dodano: *Delivered at Frontier* i *Delivered Duty Paid*. Kolejna edycja – Incoterms 1976 – liczyła 12 terminów, gdyż dodano termin *FOB Airport* (FOA). Popularna wersja Incoterms 1980 zawiera aż 14 terminów, dodano w niej terminy *Free Carrier* i *Freight or Carriage and Insurance Paid To*, jak również dokonano istotnej zmiany terminu *Freight or Carriage Paid To*. W Incoterms z 1990 roku było 13 formuł, ponieważ zlikwidowano dwie formuły: *FOR/FOT* i *FOB Airport* (FOA), natomiast dodano formułę *DDP*. Ponadto dokonano tu istotnej modyfikacji, wprowadzając grupy E, F, C, D i zmieniając nazwy tak, aby nowe skróty, składające się z trzech liter, zaczynały się od litery identyfikującej grupę, do której należy dany termin. Ukoronowaniem dotychczasowego rozwoju stały się Incoterms 2000 zawierające w dalszym ciągu 13 formuł, ponieważ dokonano jedynie zmian ustaleń i postanowień w trzech terminach: *FCA*, *FAS* oraz *DEQ*.

Chociaż każda z formuł zawiera inne ustalenia, wiele zasad jest jednak wspólnych dla wszystkich terminów (tab. 1).

⁴ *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, pod red. J. Rymarczyka, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2005, s. 189.

⁵ W. Budzyński, *Umowy w handlu krajowym i zagranicznym. Nowe bazy dostawy, pułapki, zabezpieczenia*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2012, s. 47.

⁶ *Handel zagraniczny. Perspektywa europejska*, pod red. A.Z. Nowaka i W.M. Koziola, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011, s. 92.

Tabela 1. Najważniejsze zasady Incoterms
Table 1. The most important principles of Incoterms

Lp.	Treść zasad
1	Dotyczą handlu dobrami materialnymi; nie mają zastosowania w międzynarodowym obrocie usługami
2	Zastosowanie formuł zależy od woli stron, co powinno zostać zaznaczone w kontrakcie
3	Postanowienia umowne mają pierwszeństwo przed postanowieniami reguł
4	Strony mogą wprowadzić do reguł zmiany lub uzupełnienia, odpowiadające warunkom branży lub potrzebom stron
5	Formuły odnoszą się wyłącznie do stosunków między sprzedającym i kupującym i nie dotyczą osób trzecich (np. przewoźnika czy spedytora)
6	Sprzedający nie ponosi ryzyka związanego z towarem do dalszego punktu niż ten, do którego ponosi koszty transportu, ale może być zobowiązany do poniesienia kosztów transportu do dalszego punktu niż ten, do którego ponosi ryzyko
7	Dostawa towaru następuje przez wydanie towaru nabywcy lub osobie przez niego upoważnionej, a jeśli nie stawia się w miejscu i czasie dostawy, towar uważa się za wydany i zostaje składowany na koszt i ryzyko kupującego
8	Towar postawiony do dyspozycji kupującego w miejscu i czasie musi być wyraźnie wyodrębniony i zindywidualizowany jako przedmiot określonej umowy
9	Pierwsza litera terminu oznacza przynależność do grupy E, F, C, D, które charakteryzują się podobnymi cechami (w wersji Incoterms®2010 nie ma już podziału na grupy, ale koncepcja ta została zachowana)
10	Obowiązek ubezpieczenia towaru istnieje jedynie w terminach CIF i CIP

Źródło: *Handel zagraniczny. Perspektywa europejska*, pod red. A.Z. Nowaka i W.M. Koziola, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011, s. 93.

Formuły Incoterms regulują następujące obowiązki kupującego i sprzedającego na głównej, międzynarodowej drodze przewozu:

- obowiązek organizacji przewozu;
- podział kosztów transportu;
- podział ryzyka związanego z transportem towaru;
- ryzyko i koszty załadunku i wyładunku towarów;
- obowiązek dostarczenia określonych dokumentów reprezentujących towar i dostawę towaru;
- obowiązek odprawy celnej, tam, gdzie to zasadne;
- obowiązki dotyczące kontroli, komunikacji w sprawie transportu, opakowania itd⁷.

Warto podkreślić, że pula obowiązków dotyczących transportu towarów, regulowana przez formuły Incoterms jest zawsze taka sama, a kolejne bazy dostawy tylko w różny sposób dzielą te pule obowiązków pomiędzy dwie strony kontraktu – sprzedającego i kupującego.

⁷ *Handel zagraniczny. Poradnik dla praktyków*, pod red. B. Stępień, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012, s. 119.

Formułując Incoterms, szczególną uwagę poświęcono konsekwentnemu stosowaniu jednolitej terminologii we wszystkich formułach transportowych. Uniknięto w ten sposób niepożądanego efektu używania różnych określeń do opisu tych samych znaczeń. Celem było zastosowanie terminologii użytej w *UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods* (CISG) z 1980 roku. Podstawowe terminy to:

- załadowca (*shipper*) – określenie ma dwa znaczenia występujące zarówno w umowie sprzedaży, jak i umowie przewozu; dotyczy osoby przekazującej towar do przewozu i osoby zawierającej umowę przewozu; ma to np. miejsce w formule FOB, gdzie sprzedający przekazuje ładunek do transportu, a kupujący zawiera umowę przewozową;
- dostawa (*delivery*) – również podwójne znaczenie:
 - określenie momentu wykonania przez sprzedającego swoich obowiązków (A4);
 - określenie obowiązku kupującego przejścia/akceptacji dostawy towaru (B4)⁸;
- zwyczajny, zwyczajowy (*usual*) – określenie, co osoba, uczestnicząca w obrocie handlowym, zwykle czyni w określonych okolicznościach; termin ten np. występuje w formule EXW odnośnie do czasu dostawy i w formułach C, jeśli chodzi o dokumenty, które sprzedający winien dostarczyć i umowę przewozu, którą powinien zawrzeć;
- opłaty (*charges*) – określenie kosztów, będących niezbędną konsekwencją importu, które muszą być poniesione, zgodnie z właściwymi przepisami importowymi⁹;
- porty (*ports*), miejsca (*places*), punkty (*points*), tereny (*premises*) – miejsca dostarczenia towaru; w przypadku formuł FAS, FOB, CFR, CIF, DAP i DAT używa się sformułowań port załadunku (*port of shipment*) i port przeznaczenia (*port of destination*)¹⁰;
- statek – angielskie określenia *vessel* i *ship* używane są jak synonimy.

W praktyce gospodarczej funkcjonują angielskie akronimy formuł Incoterms. Pełne nazwy formuł odzwierciedlają najważniejsze obowiązki sprzedającego, miejsce dostarczenia towaru na koszt sprzedającego oraz wskazują, jaki rodzaj transportu jest właściwy dla danej formuły. Formuły stworzone z myślą o wyko-

⁸ Określenie o akceptacji dostawy nie oznacza automatycznego uznania zgodności towaru z warunkami umowy sprzedaży. Wskazuje ono na spełnienie przez sprzedającego obowiązku przekazania towaru do przewozu i jego przyjęcia przez kupującego. W rezultacie w formułach CFR i CIF kupujący, nie odbierając towaru, ponosi tego konsekwencje wobec sprzedającego zawierającego umowę przewozu lub przewoźnika, pokrywając koszty przetrzymania towaru. Jeśli kupujący stwierdzi, że ładunek nie odpowiada warunkom kontraktu, może skorzystać przeciw sprzedającemu z uprawnień przewidzianych w kontrakcie lub właściwych innych regulacji prawnych. Reklamacje tego rodzaju są poza zakresem Incoterms 2010.

⁹ Inne koszty, wynikające np. ze składowania niezwiązanego z odprawą celną, nie stanowią przedmiotowych opłat. Należy liczyć się również z opłatami wynikającymi z zatrudnienia agencji celnej/spedytora do odprawy celnej towaru.

¹⁰ W niektórych przypadkach uważa się za konieczne podanie miejsca w porcie, gdzie sprzedający ma dostarczyć towar. Natomiast formuła FCA daje sprzedającemu możliwość dostawy do miejsca mu odpowiadającego, jeśli nie sprecyzowano takiego punktu w danym miejscu lub istnieje kilka dostępnych punktów.

rzystaniu transportu morskiego zawierają w swojej nazwie np.: statek (ang. *ship*), pokład (ang. *board*), fracht (ang. *freight*), nabrzeże (ang. *quay*). Pozostałe formuły mogą być stosowane do każdego rodzaju transportu, również morskiego. Obowiązki stron odnoszące się np. do zawarcia umowy przewozu i ubezpieczenia, podziału kosztów i ryzyka dotyczą tzw. głównej drogi przewozu. Jednakże pojęcie to nie jest równoznaczne z najdłuższym odcinkiem trasy. Zasadniczą drogę przewozu stanowi tu odcinek trasy międzynarodowej. Początkiem tej drogi jest miejsce oddania towaru w pieczę pierwszemu przewoźnikowi międzynarodowemu, a jej koniec jest wyznaczony w miejscu przeznaczenia. W rozumieniu Incoterms pierwszym przewoźnikiem jest przy tym ten, który ma dokonać transportu międzynarodowego, a miejscem przeznaczenia nie zawsze jest siedziba kupującego¹¹.

Incoterms dzielą się też na kategorie: *loco* i *franco*. Do kategorii *loco* (miejsca) zalicza się tylko jedna grupa E, a w niej jedna formuła EXW. Kategoria *loco* informuje, że obowiązkiem sprzedającego jest jedynie pozostawienie towaru do dyspozycji kupującego/importera w miejscu, gdzie jest on produkowany lub magazynowany. Pozostałe formuły należą do kategorii *franco*: formuł dostarczenia, co oznacza, że obowiązkiem sprzedającego jest dostarczyć towar na swój koszt w określone umową i formułą miejsce¹².

2. UKŁAD I INTERPRETACJA INCOTERMS®2010

Obecnie najnowsza wersja – Incoterms®2010 – zawiera interpretację 11 formuł (tab. 4), z których każda oznaczona jest trzyliterowym skrótem. Zaprezentowano je w dwóch grupach:

- formuły stosowane przy przewozach towarów środkami wszystkich gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu multimodalnego: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP i DDP, gdzie wskazane jest miejsce dostawy/przeznaczenia;
- formuły stosowane przy przewozach towarów transportem morskim lub wodnym śródlądowym: FAS, FOB, CFR i CIF, gdzie wskazany jest port załadunku/przeznaczenia.

Ta klasyfikacja ma z założenia wskazywać, że część formuł może być stosowana wyłącznie przy wykorzystaniu transportu morskiego i wodnego śródlądowego, a jednocześnie ma za zadanie ułatwić wybór najbardziej odpowiedniej formuły w odniesieniu do danego/danych środków transportu. Należy zwrócić uwagę, że odstąpiono od uszeregowania formuł Incoterms w kolejności wzrastających obowiązków sprzedającego, gdy pierwsza EXW zawierała minimum, a ostatnia DDP maksimum obowiązków eksportera. Natomiast generalnie zachowano tę zasadę w ramach każdej z dwóch przedstawionych grup¹³.

¹¹ Ibidem, s. 121.

¹² Ibidem, s. 122.

¹³ *Podręcznik spedytora*, pod red. D. Marciniak-Neider i J. Neidera, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia 2011, s. 173.

Tabela 2. Reguły Incoterms®2010
Table 2. Incoterms®2010 Rules

Reguły mające zastosowanie przy przewozach środkami wszystkich gałęzi transportu	
EXW (<i>insert named place of delivery</i>) Incoterms®2010	
EXW (wstawić wymienione z nazwy miejsce dostawy) Incoterms®2010	
EX WORKS	Z zakładu
FCA (<i>insert named place of delivery</i>) Incoterms®2010	
FCA (wstawić wymienione z nazwy miejsce dostawy) Incoterms®2010	
FREE CARRIER	Dostarczony do przewoźnika
CPT (<i>insert named place of destination</i>) Incoterms®2010	
CPT (wstawić wymienione z nazwy miejsce przeznaczenia) Incoterms®2010	
CARRIAGE PAID TO	Przewóz opłacony do
CIP (<i>insert named place of destination</i>) Incoterms®2010	
CIP (wstawić wymienione z nazwy miejsce przeznaczenia) Incoterms®2010	
CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO	Przewóz i ubezpieczenie opłacone do
DAT (<i>insert named terminal at port or place of destination</i>) Incoterms®2010	
DAT (wstawić wymieniony z nazwy terminal w porcie lub miejsce przeznaczenia) Incoterms®2010	
DELIVERED AT TERMINAL	Dostarczony do terminalu
DAP (<i>insert named place of destination</i>) Incoterms®2010	
DAP (wstawić wymienione z nazwy miejsce przeznaczenia) Incoterms®2010	
DELIVERED AT PLACE	Dostarczony do miejsca
DDP (<i>insert named place of destination</i>) Incoterms®2010	
DDP (wstawić wymienione z nazwy miejsce przeznaczenia) Incoterms®2010	
DELIVERED DUTY PAID	Dostarczony, cło opłacone
Reguły mające zastosowanie przy przewozach drogą morską i wodną śródlądową	
FAS (<i>insert named port of shipment</i>) Incoterms®2010	
FAS (wstawić wymieniony z nazwy port załadunku) Incoterms®2010	
FREE ALONGSIDE SHIP	Dostarczony wzdłuż burty statku
FOB (<i>insert named port of shipment</i>) Incoterms®2010	
FOB (wstawić wymieniony z nazwy port załadunku) Incoterms®2010	
FREE ON BOARD	Dostarczony na statek
CFR (<i>insert named port of destination</i>) Incoterms®2010	
CFR (wstawić wymieniony z nazwy port przeznaczenia) Incoterms®2010	
COST AND FREIGHT	Koszt i fracht
CIF (<i>insert named port of destination</i>) Incoterms®2010	
CIF (wstawić wymieniony z nazwy port przeznaczenia) Incoterms®2010	
COST, INSURANCE AND FREIGHT	Koszt, ubezpieczenie i fracht

Źródło: *Incoterms®2010, ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Publication No. 715E, Paris oraz Incoterms®2010. Reguły MIH do stosowania w krajowych i międzynarodowych warunkach handlowych, MIH nr 715, ICC Polska, Związek Banków Polskich, Warszawa 2010, [w:] Podręcznik spedytora, pod red. D. Marciniak-Neider i J. Neidera, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia 2011, s. 174.*

Układ każdej z formuł jest identyczny, przyporządkowując 10-punktowe obowiązki sprzedającego (od A1 do A10) 10-punktowym obowiązkom kupującego (od B1 do B10) (tab. 3).

Tabela 3. Struktura obowiązków kupującego i sprzedającego w formułach Incoterms®2010

Table 3. The duty structure of the buyer and seller in Incoterms®2010 Rules

A. Obowiązki sprzedającego	B. Obowiązki kupującego
A1. Ogólne obowiązki sprzedającego	B1. Ogólne obowiązki sprzedającego
A2. Licencje, upoważnienia, odprawy związane z bezpieczeństwem i inne formalności	B2. Licencje, upoważnienia, odprawy związane z bezpieczeństwem i inne formalności
A3. Umowy przewozu i ubezpieczenia	B3. Umowy przewozu i ubezpieczenia
A4. Dostawa	B4. Przejęcie dostawy
A5. Przejście ryzyka	B5. Przejście ryzyka
A6. Podział kosztów	B6. Podział kosztów
A7. Zawiadamianie kupującego	B7. Zawiadamianie sprzedającego
A8. Dokument dostawy	B8. Dowód dostawy
A9. Sprawdzenie – opakowanie – oznakowanie	B9. Kontrola towaru
A10. Pomoc w uzyskaniu informacji i związane z tym koszty	B10. Pomoc w uzyskaniu informacji i związane z tym koszty

Źródło: Podręcznik spedytora, pod red. D. Marciniak-Neider i J. Neidera, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia 2011, s. 175.

Tabela 4. Struktura kosztów kupującego i sprzedającego w formułach Incoterms®2010

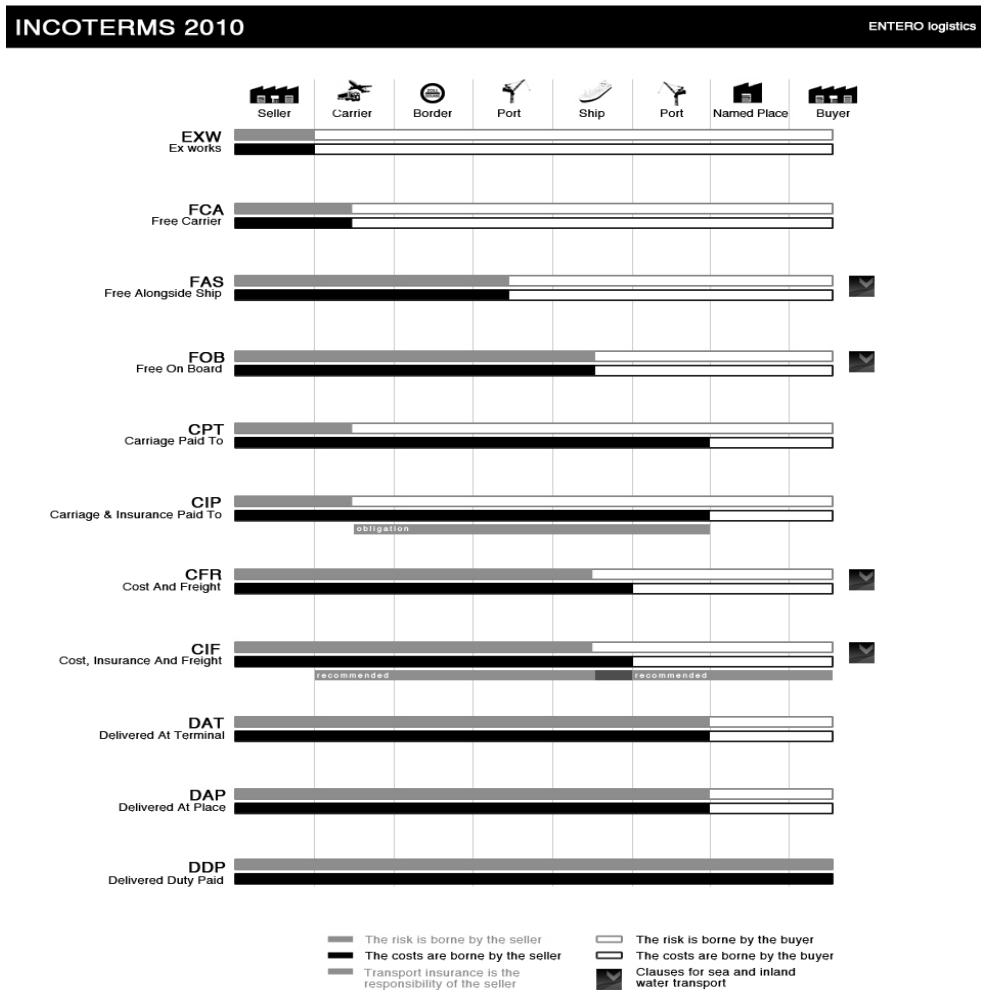
Table 4. The costs structure of the buyer and seller in Incoterms®2010 Rules

Koszty	EXW	FCA	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Opakowanie	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Kontrola towaru	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Załadunek u sprzedającego	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Dowóz do terminalu/portu	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Licencja eksportowa	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Odprawa celna eksportowa	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Przewóz na głównym odcinku	K	K	S	S	S	S	S	K	K	S	S
Licencja importowa	K	K	K	K	K	K	S	K	K	K	K
Odprawa celna importowa	K	K	K	K	K	K	S	K	K	K	K
Dowóz do zakładu kupującego	K	K	S	S	K	S	S	K	K	K	K
Wylądunek u kupującego	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
Obowiązek ubezpieczenia	=	=	=	S	=	=	=	=	=	=	S

Źródło: opracowanie na podstawie: http://www.euro-shipping.com.pl/?page_id=37 (dostęp: 15.09.2014) i <http://www.logistics.dbschenker.pl/file/1464828/data/incoterms20102.pdf> (dostęp: 15-09-2014).

Generalnie obowiązkiem sprzedającego, ujętym w punkcie A1 w każdej formule, jest dostarczenie towaru, a obowiązkiem kupującego jest przyjęcie dostawy towaru i zapłacenie uzgodnionej w umowie ceny (punkty B1 i B4). Sprzedający ma też obowiązek dostarczyć fakturę handlową, oraz, jeśli taki wymóg zawarto w umowie sprzedaży, inny dokument potwierdzający zgodność sprzedanego towaru z kontraktem.

W przedstawionej poniżej charakterystyce formuł zwrócono szczególną uwagę na ich specyfikę w zakresie podziału obowiązków, kosztów i ryzyka między kupującym i sprzedającym, związanych z transportem (rys. 1).



Rys. 1. Graficzne przedstawienie formuł Incoterms® 2010

Fig. 1. Graphical representation of the Incoterms®2010 Rules

Źródło: http://www.enterlog.pl/incoterms_2010.jpg (dostęp: 15.09.2014).

Zgodnie z formułą **EXW (Ex Works)**, zakres obowiązków sprzedającego jest minimalny, tj. postawienie towaru do dyspozycji kupującego w miejscu wydania (np. w magazynie sprzedającego). Strony kontraktu powinny to miejsce dokładnie sprecyzować (np. EXW Gdynia, Zakład Produkcji Konserw Rybnych, ul. Hutnicza 22). Pozostałe obowiązki, np. zorganizowanie transportu, poniesienie jego kosztów i ryzyka na całej trasie dostawy, załadunek towaru na środek transportu, dokonanie odprawy celnej towarów w eksporcie i załatwienie wszelkich formalności eksportowych, w tym uzyskanie licencji eksportowej, należy do kupującego.

„Formuła EXW nie jest zalecana przez MIH do wykorzystania w handlu międzynarodowym jako formuła dostawy, a raczej jako formuła ceny w ofercie. Wynika to z faktu, że w praktyce najczęściej sprzedający dokonuje załadunku towaru na środek transportu, gdyż ma do tego odpowiednie środki czyli urządzenia do załadunku, pracowników magazynu, a odprawę celną eksportową też łatwiej wykonać sprzedającemu w swoim kraju niż kupującemu”¹⁴.

Druga formuła **FCA (Free Carrier)** może być stosowana w każdej gałęzi transportu, włączając w to transport kombinowany. Obowiązki sprzedającego kończą się w momencie dostarczenia towaru przewoźnikowi. Zadaniem stron kontraktu jest precyzyjne określenie miejsca dostawy (np. podając nazwę terminalu przewoźnika, do którego ma zostać dostarczony towar). Sam wyładunek towaru na terminalu należy już do obowiązków kupującego. Sprzedający jest zobowiązany do dostarczenia dokumentu dostawy, będącego zwyczajowym dowodem, że towar został przekazany przewoźnikowi. Ryzyko utraty bądź uszkodzenia towaru kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy¹⁵.

W kolejnej formule **CPT (Carriage Paid To)** obowiązkiem sprzedającego jest zawarcie na zwykłych warunkach, zwyczajną trasą i w zwyczajowo przyjęty sposób umowy przewozu do określonego miejsca przeznaczenia, opłacenie kosztów tego przewozu oraz dostarczenie towaru pierwszemu przewoźnikowi w oznaczonym (uzgodnionym) miejscu. Sprzedający realizuje swój obowiązek dostawy towaru już w momencie, gdy przekaze go przewoźnikowi, a nie dopiero wówczas, gdy towar dotrze do miejsca przeznaczenia, chociaż sprzedający ponosi koszty transportu do tego miejsca. Strony powinny precyzyjnie zidentyfikować oba miejsca:

- 1) miejsce dostawy, gdzie przechodzi ryzyko ze sprzedającego na kupującego;
- 2) miejsce przeznaczenia, do którego sprzedający opłaca koszty przewozu¹⁶.

„Obowiązkiem sprzedającego jest też dostarczenie kupującemu zwyczajowego dokumentu transportowego. Obowiązkiem kupującego natomiast jest odebranie od przewoźnika w określonym miejscu przeznaczenia, a ryzyko ponosi od miejsca przekazania towaru przez sprzedającego przewoźnikowi. Kupujący ponosi koszty

¹⁴ D. Marciniak-Neider, op. cit., s. 66–67.

¹⁵ W. Budzyński, op. cit., s. 57.

¹⁶ Mamy tu do czynienia z tzw. formułą dwupunktową, gdzie inne jest miejsce przejścia kosztów (ze sprzedającego na kupującego), a inne – miejsce przejścia ryzyka.

wyładunku towaru ze środka transportu w miejscu przeznaczenia oraz pokrywa wszystkie inne opłaty, które mogą wystąpić podczas przewozu, poza tymi, które wraz z frachtem pokrył kupujący¹⁷.

W formule **CIP** (*Carriage And Insurance Paid To*) w porównaniu do formuły CPT zakres obowiązków sprzedającego jest rozszerzony o obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia i pokrycia jego kosztów. Obowiązkiem sprzedającego jest przekazanie kupującemu dowodu zawarcia umowy ubezpieczenia. Wszystkie uwagi odnoszące się do CPT odnoszą się również do formuły CIP¹⁸.

DAT (*Delivered At Terminal*) jest nową w regułach Incoterms®2010 formułą, która oznacza, że sprzedający wykonuje swoje zobowiązanie, dostarczając towar i stawiając go do dyspozycji kupującego, wyładowany ze środka transportu, w określonym terminalu w wyznaczonym porcie lub miejscu przeznaczenia. Określenie „terminal” dotyczy zarówno nabrzeża, magazynu, terminalu kontenerowego (w porcie przeznaczenia, drogowego, kolejowego, lotniczego), jak i terminalu cargo w miejscu przeznaczenia. Terminal powinien być jednoznacznie sprecyzowany (tj. wymieniony z nazwy). „Obowiązkiem sprzedającego jest zawarcie umowy przewozu do określonego terminalu w porcie lub miejscu przeznaczenia i poniesienie jego kosztów oraz ryzyka. Sprzedający jest zatem zobowiązany nie tylko do zawarcia umowy przewozu drogą morską do portu przeznaczenia, ale też do zorganizowania np. przewozu wewnątrzportowego i poniesienia kosztów tego przewozu. Do jego obowiązków należy wyładunek towaru ze środka transportu w terminalu, natomiast nie należy dokonanie odprawy celnej importowej. Sprzedający musi też dostarczyć kupującemu, na swój koszt, dokument dostawy, umożliwiający mu odebranie towaru z terminalu. Obowiązkiem kupującego jest poniesienie wszystkich kosztów oraz ryzyka od momentu dostarczenia towaru przez sprzedającego do terminalu po wyładunku (kupujący nie ponosi kosztów i ryzyka wyładunku towaru ze środka transportu), a także dokonanie formalności celnych w imporcie¹⁹.”

W formule **DAP** (*Delivered At Place*) sprzedający jest zobowiązany dostarczyć towar do oznaczonego w kontrakcie punktu w miejscu przeznaczenia w kraju importu i postawić tam towar do dyspozycji kupującego (jeżeli taki punkt nie został uzgodniony, to jego wyboru dokonuje sprzedający). W terminie DAP gestia transportowa na całej drodze przewozu należy do sprzedającego. Powinien on ponieść wszelkie koszty związane z transportem towaru do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importera, jednakże do jego obowiązków nie należy wyładunek ze środka transportu. Koszty odprawy celnej eksportowej oraz odpraw tranzytowych do momentu dostawy obciążają sprzedającego, natomiast koszty odprawy celnej importowej ponosi kupujący. Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, tzn. posta-

¹⁷ D. Marciniak-Neider, op. cit., s. 71–72.

¹⁸ Ibidem, s. 73.

¹⁹ Ibidem, s. 74.

wienia towaru do dyspozycji kupującego w określonym punkcie dostawy w miejscu przeznaczenia²⁰.

W formule **DDP (*Delivered Duty Paid*)** obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie do określonego miejsca/punktu przeznaczenia i pozostawienie go gotowego do wyładunku do dyspozycji kupującego, po dokonaniu odprawy celnej importowej. „Obowiązkiem sprzedającego jest dokonanie odprawy celnej w pełnym zakresie, a więc zarówno eksportowej, importowej, jak i związanej z przewozem przez inny kraj/kraje. Sprzedający płaci też podatek VAT i inne opłaty importowe, chyba że wyraźnie inaczej uzgodniono w kontrakcie. Jeśli sprzedający nie chce ponosić ryzyka i kosztów odprawy celnej w kraju importu, to powinien zawrzeć kontrakt na warunkach DAP, a nie DDP. DDP reprezentuje maksimum obowiązków sprzedającego. Obowiązkiem kupującego jest przyjęcie dostawy towaru w miejscu przeznaczenia i poniesienia kosztów wyładunku”²¹.

W pierwszej z formuł stosowanych wyłącznie w transporcie morskim i żegludzie śródlądowej – formule **FAS (*Free Alongside Ship*)** – obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru wzdłuż burty statku w oznaczonym porcie załadunku i do tego miejsca organizuje on transport, ponosi ryzyko i wszystkie koszty przewozu. „Do obowiązków sprzedającego należy dokonanie odprawy celnej eksportowej oraz przekazanie dokumentu wskazującego, że towar został dostarczony wzdłuż burty statku. Obowiązkiem kupującego jest zawarcie umowy przewozu towaru morzem z oznaczonego portu załadunku i poinformowanie sprzedającego o nazwie statku, punkcie załadunku i wymaganym terminie dostawy do portu. Od dostarczenia towaru przez sprzedającego wzdłuż burty statku wszystkie obowiązki, koszty i ryzyko uszkodzenia czy utraty towaru ponosi kupujący”²².

„W formule **FOB (*Free On Board*)** obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na wyznaczony przez kupującego statek, w oznaczonym porcie załadunku, w sposób zwyczajowo przyjęty w danym porcie. Sprzedający ponosi koszty oraz ryzyko uszkodzenia lub utraty towaru, dopóki towar nie znajdzie się na pokładzie statku w porcie załadunku, a od tego miejsca ryzyko i koszty ponosi kupujący. Obowiązkiem sprzedającego jest poinformowanie kupującego o załadunku towaru na statek lub też o nieprzyjęciu ładunku przez statek w uzgodnionym terminie, a także dostarczenie zwyczajowego dokumentu dostawy. Kupujący ma obowiązek zawrzeć, na swój koszt, umowę przewozu towaru morzem z wymienionego portu załadunku, a także poinformować sprzedającego o nazwie statku, miejscu załadunku w porcie i wymaganym terminie dostawy. Odprawa eksportowa leży w gestii sprzedającego, natomiast odprawę importową zobowiązany jest zorganizować kupujący”²³.

²⁰ W. Budzyński, op. cit., s. 64.

²¹ D. Marciniak-Neider, op. cit., s. 76.

²² Ibidem, s. 79.

²³ W. Budzyński, op. cit., s. 70.

„W kolejnej formule **CFR (Cost And Freight)** obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek w porcie załadunku, w uzgodnionym terminie, w sposób zwyczajowo przyjęty w danym porcie i poniesienie związanego z tym kosztów. Do obowiązków sprzedającego należy także zawarcie umowy przewozu towaru (na zwykłych warunkach, zwykłą trasą, statkiem typu zazwyczaj używanego do przewozu tego rodzaju towaru) do określonego portu przeznaczenia oraz pokrycie kosztów frachtu, załadunku na statek oraz innych, które obciążają sprzedającego na podstawie umowy przewozu. Sprzedający wypełnia zatem kontraktowy obowiązek dostawy towaru po załadowaniu go na statek w porcie załadunku i pokrycie kosztów transportu do portu przeznaczenia. Nie ponosi ryzyka dostarczenia towaru do portu przeznaczenia. Obowiązkiem sprzedającego jest też bezzwłoczne dostarczenie kupującemu zwyczajowego dokumentu transportowego. Kupujący ponosi ryzyko uszkodzenia czy utraty towaru od momentu umieszczenia towaru na statku w porcie załadunku. Jego obowiązkiem jest też poniesienie kosztów wyładunku towaru ze statku w porcie przeznaczenia. Ponadto, jeśli podczas transportu towaru z portu załadunku do portu przeznaczenia wystąpią dodatkowe koszty i opłaty, poza tymi, które wraz z frachtem opłacił sprzedający, to ponosi je kupujący”²⁴.

W kolejnej formule **CIF (Cost Insurance And Freight)** w porównaniu do formuły CFR zakres obowiązków sprzedającego jest rozszerzony o obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia i pokrycia kosztów ubezpieczenia. Sprzedający musi przekazać kupującemu dowód zawarcia umowy ubezpieczenia, umożliwiając mu, w przypadku uszkodzenia czy utraty towaru, dochodzenie roszczeń od ubezpieczyciela. Wszystkie uwagi odnoszące się do CFR odnoszą się również do formuły CIF”²⁵.

3. ZESTAWIENIE INCOTERMS 2000 Z INCOTERMS®2010

Ze względu na dynamiczne zmiany w handlu, spowodowane m.in. przez czynniki polityczne (terroryzm, zabezpieczanie dostaw, unie celne etc.), technologiczne (komputeryzacja procesów łańcucha dostaw), ekonomiczne (minimalizacja kosztów, skracanie czasu realizacji zamówienia), itp., już od lat istniała potrzeba zmian w Incoterms 2000. Reguły Incoterms zostały zaktualizowane również jako następstwo wzrostu wielkości i złożoności światowej sprzedaży, co wymuszało bardziej przejrzyste i adekwatne określenie odpowiedzialności kupującego i sprzedającego w zakresie dostaw towaru²⁶.

²⁴ D. Marciniak-Neider, op. cit., s. 80.

²⁵ Ibidem, s. 81.

²⁶ Incoterms®2010, *ICC rules for the use of domestic and international trade terms*, ICC Publication No. 715E, Paris oraz Incoterms®2010. *Reguły MIH do stosowania w krajowych i międzynarodowych warunkach handlowych*, MIH nr 715, ICC Polska, Związek Banków Polskich, Warszawa 2010.

Nowa wersja, Incoterms®2010, która lepiej odpowiada realiom obecnego handlu, weszła w życie 1 stycznia 2011 roku. Zmiany pomiędzy Incoterms 2000 a Incoterms®2010 są dość istotne i każdy uczestnik umowy kupna – sprzedaży w handlu zagranicznym powinien się z nimi zapoznać.

W Incoterms®2010 Międzynarodowa Izba Handlowa zwróciła szczególną uwagę na zasady operowania i powoływania się na reguły Incoterms. Incoterms są znakiem handlowym i po słowie „Incoterms” powinien być umieszczony symbol zastrzeżonego przez ICC znaku towarowego ®. Incoterms należy pisać zawsze wielką literą i nie używać w liczbie pojedynczej, tzn. nie reguła Incoterm, tylko zawsze reguła Incoterms. Ponadto w tekście należy używać słowa „Incoterms” jako przymiotnika (w zdaniu – przydawki), a nie rzeczownika, a więc nie Incoterms, tylko np. reguły/formuły Incoterms²⁷.

Drugą różnicę można zauważyć w zapisie poszczególnych formuł. „W nazwie każdej formuły w odniesieniu do określonego miejsca czy portu dodano wyraz *insert*, co po polsku oznacza „umieścić/wpisać/wstawić”. Oznacza to, że stanowczo należy podkreślić nazwę miejsca, w którym to następuje przekazanie obowiązków i ryzyka między kupującym a sprzedającym. Ponadto przy każdej formule umieszczono w jej nazwie określenie Incoterms®2010. Związane jest to z często występującą w praktyce sytuacją, kiedy to podawana jest tylko formuła w brzmieniu FOB Shanghai, bez odwołania do Incoterms, a zdarza się nawet, że jest tylko zapis FOB. Aby zatem uniknąć takich sytuacji, ICC, opracowując Incoterms®2010, bardzo dobitnie ujęła w treści samych formuł konieczność ujęcia obu tych elementów. Nie jest to zmiana merytoryczna w stosunku do poprzednich wersji formuł Incoterms, a raczej porządkowa, ale może przyczynić się do właściwego stosowania zapisów w praktyce obrotu międzynarodowego, a tym samym przyczynić się do zmniejszenia liczby spraw spornych i wątpliwości związanych z niepełnym opisem”²⁸.

W formułach Incoterms®2010 nie ma formalnego, określonego we wstępie, jak było w przypadku formuł Incoterms 2000, podziału na cztery grupy, oznaczone literami E, F, C, D, w których kryteria podziału stanowiły zakres obowiązków oraz ryzyka sprzedającego i kupującego. Niemniej jednak, choć podział ten formalnie nie występuje, jest przydatny z punktu widzenia zrozumienia podstawowych różnic między poszczególnymi grupami formuł zaczynających się na daną literę i nadal może mieć zastosowanie dla objaśnienia specyfiki tych grup formuł. Należy jednak podkreślić, że podziału formuł w regułach Incoterms 2000 dokonano tylko we wstępie i miało to pośredni związek z uszeregowaniem i kolejnością ich ujęcia w treści, gdzie występowały w kolejności zwiększających się obowiązków sprzedającego. W treści zatem nie dokonano, np. poprzez wprowadzenie śródtytułów, ich podziału na te grupy.

²⁷ A. Salomon, *Spedycja. Teoria – przykłady – ćwiczenia*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2011, s. 24.

²⁸ D. Marciniak-Neider, op. cit., s. 64.

W formułach Incoterms®2010 mamy do czynienia z inną sytuacją, gdyż dokonano podziału na dwie grupy: formuł odnoszących się do wszystkich rodzajów transportu oraz formuł odnoszących się wyłącznie do transportu morskiego oraz wodnego i śródlądowego. Ponadto podział ten występuje w ich treści, a zatem omówione są w następującej kolejności: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP, a następnie FAS, FOB, CFR i CIF. Mimo że odstąpiono od uszeregowania formuł Incoterms w kolejności wzrastających obowiązków sprzedającego, zachowano tę zasadę w każdej z dwóch powyższych grup²⁹.

Polską wersję językową Incoterms®2010 przyjęto według tłumaczenia opublikowanego przez Polski Komitet Narodowy MIH (ICC Polska). Należy zwrócić uwagę, że mimo tak samo brzmiących nazw niektórych formuł w języku angielskim w regułach Incoterms 2000 i Incoterms®2010, w języku polskim przyjęto odmienne ich tłumaczenie niż to zastosowane w regułach Incoterms 2000. Dotyczy to formuł FCA FAS i FOB, w których jako odpowiednik słowa *free* zamiast *franco* (odpowiednio: *franco* przewoźnik, *franco* wzdłuż burty statku, *franco* statek) występuje w 2010 r. określenie „dostarczony” (odpowiednio: dostarczony do przewoźnika, wzdłuż burty statku i na statek). Jest to bardziej precyzyjne oddanie istoty tych formuł, wskazujące miejsce, do którego towar ma być dostarczony i mieści się w swego rodzaju nowej „filozofii” prezentacji wszystkich formuł³⁰.

Incoterms 2000 zawierały 13 następujących formuł: EXW, FCA, FOB, FAS, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP. Natomiast Incoterms®2010 składa się już tylko z 11 formuł, gdyż usunięto cztery dotychczasowe reguły: DAF, DES, DEQ, DDU i wprowadzono dwie nowe – DAP i DAT.

Pierwsza z nowo wprowadzonych reguł – DAT (*Delivered At Terminal*) – dostarczone do terminalu (w gestii sprzedającego jest dowiezienie towaru do określonego terminalu i jego rozładunek) – zastępuje dotychczas stosowaną formułę DEQ (*Delivered Ex Quay*) – dostarczone nabrzeże. Natomiast druga nowa formuła – DAP (*Delivered At Place*) – dostarczone do miejsca (sprzedający odpowiada za dostarczenie towaru do określonego miejsca, ale już jego rozładunek jest w gestii kupującego) – zastępuje dotychczas stosowane DAF (*Delivered At Frontier* – dostarczone na granicę), DES (*Delivered Ex Ship* – dostarczone na statek) i DDU (*Delivered Duty Unpaid* – dostarczone, cło nieopłacone). Zarówno DAT, jak i DAP odnoszą się do wszystkich środków transportu i szczególnie nadają się do przesyłek kontenerowych. W obu formułach kwestia cła została celowo pominięta, ponieważ Incoterms®2010 mają zastosowanie zarówno do handlu międzynarodowego, jak i krajowego³¹.

Incoterms®2010 precyzyjnie określają, kto ponosi koszty rozładunku w miejscu przeznaczenia, w przypadku, gdy sprzedający płaci za transport. Pomoże to uniknąć niefortunnych sytuacji, gdy mimo wkalkulowania kosztów rozładunku do

²⁹ Ibidem, s. 60.

³⁰ Ibidem, s. 62.

³¹ A. Salomon, *Spedycja. Teoria – przykłady – ćwiczenia*, op. cit., s. 24.

ceny sprzedaży kupujący jest czasem obciążony tymi kosztami przez port lub terminal i w rezultacie płaci dwa razy.

Kolejną istotną zmianą jest możliwość wymiany dokumentów, komunikowania się i dokonywania czynności między stronami drogą elektroniczną, jeżeli strony tak postanowią lub jeżeli wynika to ze zwyczaju. Również ta zmiana jest oparta na praktyce obowiązującej już w międzynarodowym obrocie towarów i ma za zadanie ułatwienie i przyspieszenie dopełnienia formalności.

Uwzględniono także sytuację, kiedy wysyłany towar może być odsprzedany choćby kilkakrotnie, zanim dotrze do miejsca przeznaczenia. W transakcjach FCA, FAS, FOB, CFR, CIP i CIF sprzedający będzie mógł zawrzeć umowę przewozu i ponieść jego koszty³².

„Wprowadzono również zmiany odnoszące się do ubezpieczeń i zabezpieczenia towaru. Wszystkie reguły są szczegółowo wyjaśnione włącznie z zaleceniami, w jakich okolicznościach dana formuła powinna albo nie powinna być stosowana. Zastosowana w formułach Incoterms®2010 w punkcie B3 klauzula: *The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance*, jest bardziej precyzyjnym sformułowaniem niż tylko *no obligation*, które występowało w regułach Incoterms 2000, gdyż często było ono mylnie interpretowane przez eksporterów/importerów, że nie należy w ogóle ubezpieczać towaru”³³.

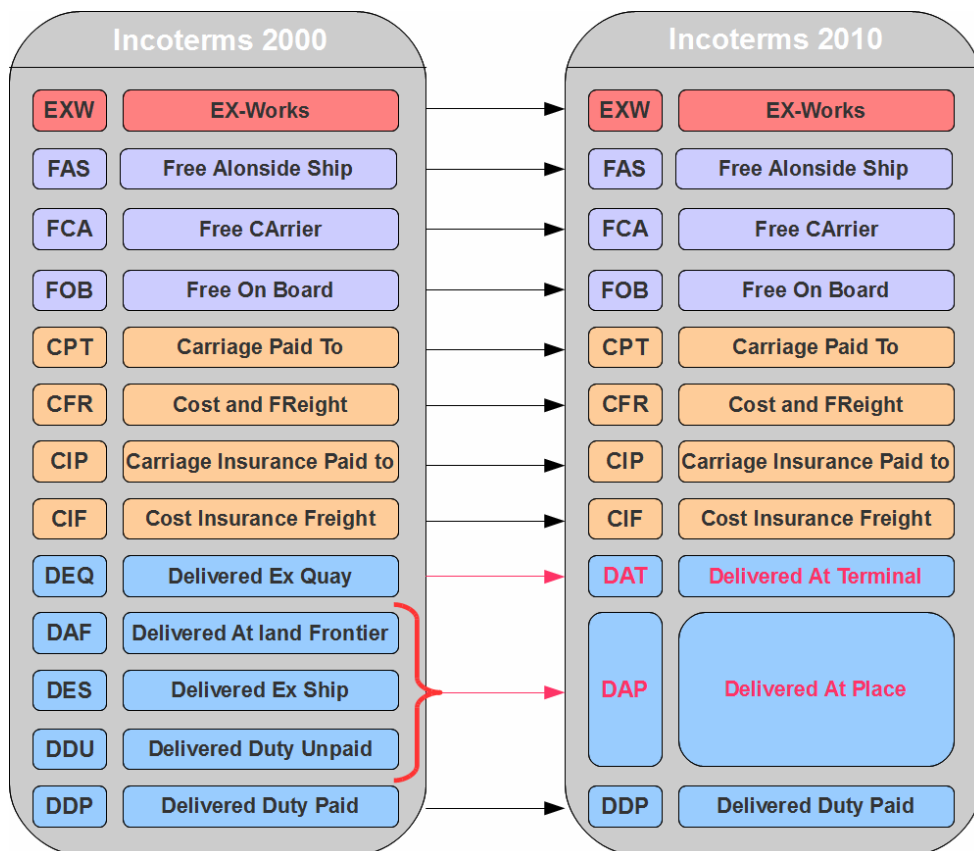
„Najważniejszą jednak zmianą w handlu morskim jest zmienienie w formułach FOB, CFR i CIF miejsca podziału ryzyka uszkodzenia czy utraty towaru, a w formule FOB także miejsca podziału kosztów między kupującym a sprzedającym. W formułach Incoterms 2000 oraz ich wcześniejszych wersjach tą linią podziału była linia nadburcia statku (*ship's ran*) w porcie załadunku. Sprzedający – zgodnie z tymi formułami – wykonał swoje zobowiązanie dostawy towaru, jeśli towar przeszedł linię nadburcia statku w porcie załadunku. W formułach Incoterms®2010 obowiązkiem sprzedającego jest umieszczenie towaru na statku (*on board*)”³⁴. Druga istotna zmiana dotyczy kosztów umieszczenia i umocowania ładunku na pokładzie. W praktyce nieraz dochodziło do sporów na tym tle lub strony odwoływały się do takich modyfikacji tej formuły, jak FOB *Stowed* lub FOB *Trimmed*. W tej chwili koszty związane z umieszczeniem ładunku ponosi sprzedawca. Kwestia ta nie powinna więc już budzić wątpliwości, a sprzedający musi koszty te uwzględnić w cenie całej transakcji.

Powyższe zmiany dotyczą najbardziej problematycznych kwestii w formułach Incoterms i z pewnością pozwolą na uniknięcie nieporozumień pomiędzy zagranicznymi kontrahentami, tym samym przyczyniając się do wzrostu handlu zagranicznego. Sprawny przebieg każdej transakcji to zachęta dla importera do zawierania kolejnych kontraktów zagranicznych.

³² Ibidem, s. 24.

³³ D. Marciniak-Neider, op. cit., s. 64.

³⁴ Ibidem, s. 77.



Rys. 2. Graficzne zestawienie formuł Incoterms 2000 z Incoterms® 2010

Fig. 2. Graphical comparison of the Incoterms 2000 with the Incoterms®2010

Źródło: http://www.free-logistics.com/index.php?option=com_content&view=article&id=397:incoterms-2010&catid=55&Itemid=51 (dostęp: 15.09.2014).

PODSUMOWANIE

Praktyka stosowana między przedsiębiorcami stała się podstawą Incoterms, które zostały skonsolidowane i opublikowane po raz pierwszy w 1936 roku przez Międzynarodową Izbę Handlową (*International Chamber of Commerce, ICC*). Od tego czasu tekst ten był wielokrotnie nowelizowany ze względu na stale zmieniającą się rzeczywistość społeczno-gospodarczą oraz nowe zdobycze nauki, które ułatwiły przedsiębiorcom międzynarodową wymianę handlową. W wrześniu 2010 roku Incoterms doczekały się ósmej z kolei nowelizacji (Incoterms®2010), która wprowadza pewne istotne zmiany, mające ułatwić przedsiębiorcom przeprowadzanie transakcji.

Najnowsza wersja Incoterms®2010 stanowi logiczną konsekwencję dążenia do dysponowania tekstem, który odzwierciedla aktualne potrzeby rynkowe. Jedną z najważniejszych zmian wprowadzonych przez Incoterms®2010 jest zmniejszenie liczby reguł z 13 do 11 przez wyeliminowanie DAF, DES, DEQ, DDU i zastąpienie ich dwiema nowymi regułami. Jediną regułą z grupy D, która nie została wykluczona, jest DDP (*Delivered duty paid*). ICC dodała dwie nowe reguły DAT (*Delivered at terminal*) i DAP (*Delivered at place*), które w pewnym stopniu zastępują te wyeliminowane i których powstanie jest uzasadnione szeroką praktyką w handlu międzynarodowym.

Pozostałe zmiany wyjaśniają niektóre problemowe elementy starszych wersji Incoterms, skutkujące częstym pojawieniem się nieporozumień pomiędzy kontrahentami. W regule FOB (*Free on Board*), która jest jedną z najstarszych formuł handlowych stosowanych w transporcie morskim, wprowadzono jedną z najważniejszych zmian. Mianowicie towar musi zostać umieszczony na statku i dopiero z tą chwilą następuje przejście ryzyka utraty lub uszkodzenia towaru pomiędzy kupującym a sprzedającym. Twórcy Incoterms®2010 odeszli tym samym od dość kontrowersyjnego określania momentu takiej dostawy, jakim było przejście towaru nad burtą statku.

Niniejszy artykuł jest próbą przedstawienia formuł Incoterms®2010. Najnowsza wersja uwzględnia aktualne potrzeby i trendy rynkowe, ale biorąc pod uwagę wspomnianą już zasadę wolności umów, strony mogą, jeżeli uznają to za stosowne, wprowadzić do umowy wybraną regułę opublikowaną w jednej z poprzednich wersji, nie zapominając jednak o wskazaniu roku publikacji Incoterms, do których się odnoszą.

Czas pokaże, czy modyfikacje wprowadzone w ostatniej nowelizacji okazały się trafne, czego dowodem będzie, jak zawsze, ich użyteczność i stosowanie w codziennej praktyce spedycyjnej.

LITERATURA

1. Budzyński W., *Umowy w handlu zagranicznym. Nowe bazy dostawy, pułapki, zabezpieczenia*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2012.
2. *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, red. J. Rymarczyk, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2005.
3. *Handel zagraniczny. Perspektywa europejska*, red. A.Z. Nowak i W.M. Koziół, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011.
4. *Handel zagraniczny. Poradnik dla praktyków*, red. B. Stępień, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.
5. http://www.enterlog.pl/incoterms_2010.jpg (dostęp: 15.09.2014).
6. [http://www.euro-shipping.com.pl/?page_id=37_\(dostęp: 15.09.2014\)](http://www.euro-shipping.com.pl/?page_id=37_(dostęp: 15.09.2014)).
7. http://www.free-logistics.com/index.php?option=com_content&view=article&id=397:incoterms-2010&catid=55&Itemid=51 (dostęp: 15.07.2014).
8. <http://www.logistics.dbschenker.pl/file/1464828/data/incoterms20102.pdf> (dostęp: 15-09-2014).

9. *Incoterms®2010, ICC rules for the use of domestic and international trade terms*, ICC Publication No. 715E, Paris 2010.
10. *Incoterms®2010. Reguły MIH do stosowania w krajowych i międzynarodowych warunkach handlowych*, MIH nr 715, ICC Polska, Związek Banków Polskich, Warszawa 2010.
11. Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia 2011.
12. *Podręcznik spedytora*, red. D. Marciniak-Neider i J. Neider, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia 2011.
13. Salomon A., *Spedycja. Teoria – przykłady – ćwiczenia*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2011.

INCOTERMS®2010 AT INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER'S WORK

Summary

The article presents the story of the rise of Incoterms®2010, their general characteristics, structure and interpretation of the various formulas. Also it is compared the Incoterms 2000 with Incoterms®2010, the whole article ending with summary.

Keywords: *Incoterms®2010, Incoterms 2000, commercial terms, freight forwarding.*