

Warunki dostawy – nowe reguły – Incoterms 2010

Incoterms (międzynarodowe reguły handlu/warunki sprzedaży), uzgadniane i publikowane przez Międzynarodową Izbę Handlową (ICC) określają koszty, ryzyko i praktyczne aspekty przewozu towarów pomiędzy sprzedającym i kupującym.

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), etc. już od lat istniała potrzeba zmian w Incoterms 2000.

Nowa wersja, Incoterms 2010, która lepiej odpowiada realiom obecnego handlu weszła w życie 1 stycznia 2011. Poniżej krótkie porównanie Incoterms 2000 i Incoterms 2010.

Zamiast dotychczasowych 4 kategorii, w Incoterms 2010 s tylko dwie:

- odnoszące się do wszystkich rodzajów transportu (CIP, CPT, DAP, DAT, DDP, EXW, FCA),
- odnoszące się wyłącznie do transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego (CFR, CIF, FAS, FOB).

Usunięto 4 dotychczasowe reguły (DAF, DES, DEQ, DDU) i wprowadzono dwie nowe (DAP, DAT).

DAT (Delivered at Terminal) – Dostarczone do terminalu (sprzedający odpowiada za dowiezienie towaru do określonego terminalu i jego rozładunek). DAT zastępuje dotychczas stosowaną DEQ.

DAP (Delivered at Place) – Dostarczone do miejsca (sprzedający odpowiada za dostarczenie towaru do określonego miejsca, natomiast jego rozładunek jest w gestii kupującego). DAP zastępuje dotychczas stosowane DAF, DES i DDU.

Zarówno DAT jak i DAP odnoszą się do wszystkich środków transportu i szczególnie nadają się do przesyłek kontenerowych. Kwestia cła została pominięta celowo ponieważ Incoterms 2010 odnoszą się zarówno do handlu międzynarodowego jak i krajowego.

Incoterms 2010 precyzyjniej określają kto ponosi koszty rozładunku w miejscu przeznaczenia w przypadku kiedy sprzedający płaci za przewóz. Pomoże to uniknąć niefortunnej sytuacji kiedy mimo w kalkulowania kosztów rozładunku do ceny sprzedaży, kupujący jest czasem obciążany tymi kosztami przez port lub terminal i w rezultacie płaci dwa razy.

Zmiany technologiczne pociągają za sobą zmiany w praktyce handlowej. Według Incoterms 2010, tradycyjne (na papierze) dokumenty handlowe mogą być zastąpione zapisem czy procedurą elektroniczną jeżeli strony kontraktowe na to się zgodziły, lub tam gdzie elektroniczny format jest ogólnie przyjęty.

Sytuacje kiedy wysłany towar może by odsprzedany (nawet kilkakrotnie) zanim dotrze do miejsca przeznaczenia, także zostały uwzględnione w nowych Incoterms. W transakcjach FCA, FAS, FOB, CFR, CIP i CIF sprzedający będzie mógł zawrzeć umowę przewozu i ponieść jego koszty.

Wprowadzono także zmiany odnoszące się do ubezpieczeń i zabezpieczenia towaru.

Wszystkie Incoterms są szczegółowo wyjaśnione włącznie z zaleceniami w jakich okolicznościach dana formuła powinna (albo nie powinna) być stosowana.

Tak jak poprzednie wersje, Incoterms 2010 muszą być elementem umowy między sprzedającym a kupującym, aby stały się wiążące. Należy jednak pamiętać, że ustalenia i prawa rządzące umową handlową mają pierwszeństwo przed Incoterms.

Incoterms 2010 nie dotyczą opisu towarów, cen i warunków płatności, transferu praw własności, gwarancji i innych zobowiązań własności intelektualnej ani przepisów prawnych.

Powyższe sygnalizuje jedynie ważniejsze zmiany. Aby efektywnie stosować nowe i zrewidowane formuły, należy zapoznać się z oficjalną publikacją Incoterms 2010 wydaną przez ICC.