

dr Adam Salomon: Incoterms® 2010

fragment podręcznika: Adam Salomon, Spedycja - teoria, przykłady, ćwiczenia, Wyd. AM, Gdynia 2011, s.22–30.

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. Incoterms w znaczący sposób redukują nieporozumienia wynikające z braku precyzyjnej znajomości praktyk handlowych, a stosując formuły Incoterms w kontraktach międzynarodowych, partnerzy mogą być pewni, że określają odpowiedzialność każdej ze stron w sposób prosty, bezpieczny i przede wszystkim zrozumiały.

Formuły Incoterms w kolejnych latach wielokrotnie ulegały modyfikacji. Ze względu na dość dynamiczne zmiany w handlu spowodowane głównie czynnikami politycznymi (terroryzm, zabezpieczanie dostaw, unie celne itp.), technologicznymi (komputeryzacja procesów łańcucha dostaw, wartości i finansowego), ekonomicznymi (minimalizacja kosztów, skracanie czasu realizacji zamówienia), już od kilku lat istniała potrzeba zmian w dotychczas najnowszej wersji – Incoterms 2000.

Incoterms 2000 dzieliły się na 4 grupy, które oznaczone były jako E, F, C i D (tab. 1).

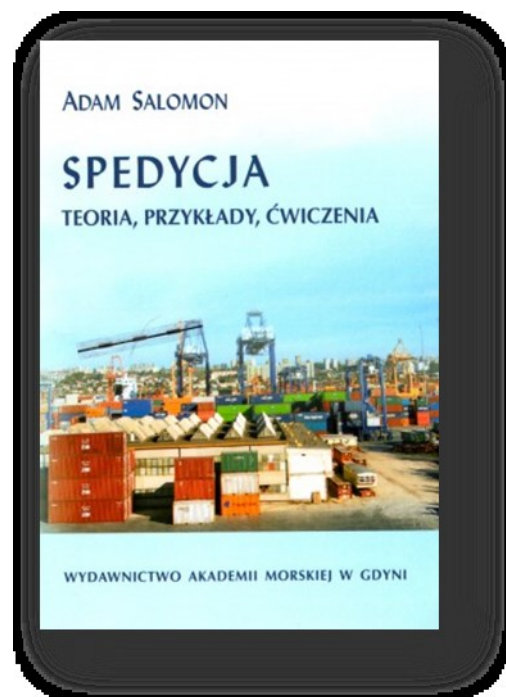


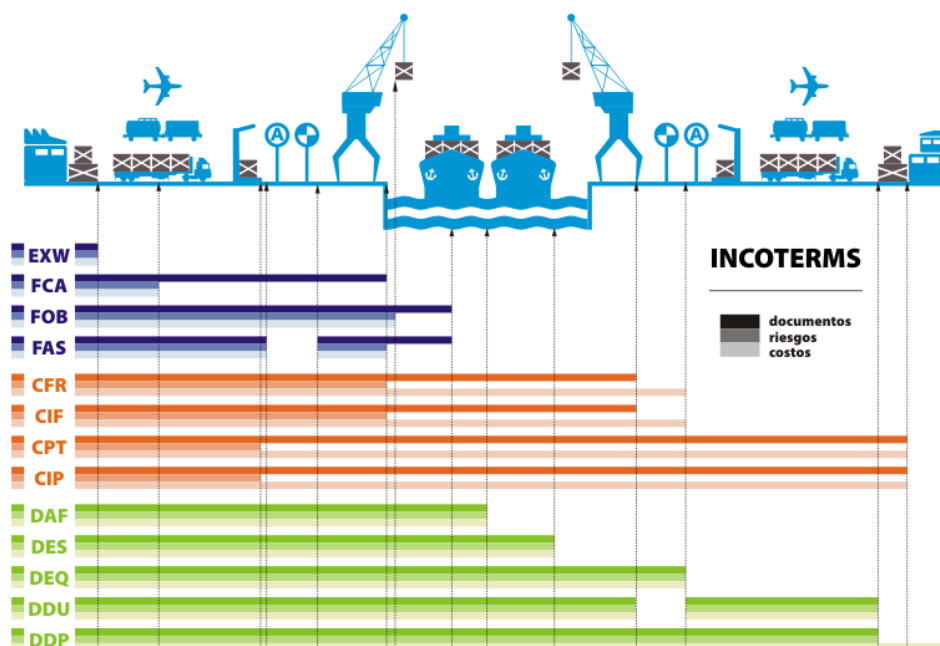
Tabela 1

Podział formuł Incoterms 2000.

Grupa E (Przygotowanie do wysyłki)	EXW Ex Works (z zakładu ... oznaczone miejsce)
Grupa F (Zasadnicze koszty przewozu nie opłacone)	FCA Free Carrier (Franko przewoźnik ... oznaczone miejsce załadunku). FAS Free Alongside Ship (Franko wzdłuż burty statku ... oznaczony port załadunku). FOB Free On Board (Franko statek ... oznaczony port załadunku).
Grupa C (Zasadnicze koszty przewozu opłacone)	CFR Cost and Freight (Koszt i fracht ... oznaczony port przeznaczenia). CIF Cost, Insurance and Freight (Koszt, ubezpieczenie i fracht ... oznaczony port). CPT Carriage Paid To (Przewoźne opłacone do ... oznaczone miejsce przeznaczenia). CIP Carriage and Insurance Paid To (Przewoźne i ubezpieczenie opłacone do ... oznaczone miejsce przeznaczenia).
Grupa D (Przybycie)	DAF Delivered At Frontier (Dostarczone na granicę ... oznaczone miejsce). DES Delivered Ex Ship (Dostarczone statek ... oznaczony port przeznaczenia). DEQ Delivered Ex Quay (Dostarczone nabrzeże ... oznaczony port przeznaczenia). DDU Delivered Duty Unpaid (Dostarczone, cło nie opłacone ... oznaczone miejsce przeznaczenia). DDP Delivered Duty Paid (Dostarczone, cło opłacone ... oznaczone miejsce przeznaczenia).

Źródło: Opracowanie własne.

Podział ten wskazywał stopień odpowiedzialności i ryzyka, które ponoszone są przez importera i eksportera podczas dokonywania transakcji. Generalnie, przy stosowaniu formuł z grupy E najmniej obowiązków spoczywało na eksporterze, natomiast przy formułach z grupy D eksporter musiał wykonać najwięcej czynności i ponosił największe ryzyko (rys. 1).



Rysunek 1 Graficzne przedstawienie formuł Incoterms 2000.

Źródło: <http://www.avmaduanera.com.pe/abc-del-comercio-externo/incoterms> (2010-11-05).

Nowa wersja, Incoterms® 2010, która ma lepiej odpowiadać realiom współczesnego handlu, została opublikowana we wrześniu 2010 roku i weszła w życie 1 stycznia 2011 roku.

Zmiany są dość istotne:

1. W Incoterms® 2010 Międzynarodowa Izba Handlowa zwróciła szczególną uwagę na zasady posługiwania się i powoływania na Incoterms (Incoterms są znakiem handlowym i po słowie Incoterms powinien być umieszczony symbol zastrzeżonego przez ICC znaku towarowego®. Incoterms należy zawsze pisać dużą literą i nie używać w liczbie pojedynczej, tzn. nie reguła Incoterm, tylko zawsze reguła Incoterms).
2. Jeśli chodzi o zapis poszczególnych formuł to nastąpiła pewna zmiana – w nazwie każdej formuły w odniesieniu do określonego miejsca/portu dodano wyraz „insert” – a więc takie stanowcze podkreślenie „umieścić/wpisać/wstawić” nazwę tego miejsca, a ponadto przy każdej formule umieszczono w jej nazwie Incoterms® 2010.¹
3. zamiast 4 kategorii, w Incoterms 2010 są tylko dwie, odnoszące się do wszystkich rodzajów transportu (CIP, CPT, DAP, DAT, DDP, EXW, FCA) oraz odnoszące się wyłącznie do transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego (CFR, CIF, FAS, FOB);
4. usunięto 4 dotychczasowe reguły (DAF, DES, DEQ, DDU) i wprowadzono dwie nowe (DAP, DAT);
5. Nowo wprowadzone reguły: DAT (Delivered at Terminal) – Dostarczone do terminalu (sprzedający odpowiada za dowiezienie towaru do określonego terminalu i jego rozładunek) — zastępuje dotychczas stosowaną DEQ; oraz DAP (Delivered at Place) – Dostarczone do miejsca (sprzedający odpowiada za dostarczenie towaru do określonego miejsca, natomiast jego rozładunek jest w gestii kupującego) — 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 celowo pominięta, ponieważ Incoterms® 2010 odnoszą się zarówno do handlu międzynarodowego, jak i krajowego.
6. 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

¹ Z pewnością związane jest to z często występującą w praktyce sytuacją, z którą mają do czynienia też spedytorzy, że podawana jest tylko formuła w brzmieniu np. CIF Rotterdam, bez odwołania do Incoterms, a zdarza się, że jest tylko zapis CIF. A zatem, aby uniknąć takich sytuacji ICC opracowując Incoterms® 2010 bardzo dobitnie ujęła w treści samych formuł konieczność ujęcia obu tych elementów. Przykładowo zapis formuły CIF brzmi następująco: w Incoterms 2000 – CIF (... named port of destination); w Incoterms® 2010 – CIF (insert named port of destination) Incoterms® 2010.

- wkalkulowania kosztów rozładunku do ceny sprzedaży, kupujący jest czasem obciążany tymi kosztami przez port lub terminal i w rezultacie płaci dwa razy.
7. Zmiany technologiczne pociągają za sobą zmiany w praktyce handlowej i zgodnie z tym, wg Incoterms® 2010, tradycyjne (papierowe) dokumenty handlowe mogą być zastąpione zapisem czy procedurą elektroniczną, ale pod warunkiem, jeśli strony kontraktowe na to się zgodziły, lub w sytuacjach, gdzie format elektroniczny jest ogólnie przyjęty.
 8. Sytuacje kiedy wysłany towar może być 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.
 9. 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.
 10. Najważniejszą zmianą w handlu drogą morską jest wyeliminowanie występującej już w Incoterms 1936, linii nadburcia statku (*ship's ran*), jako miejsca podziału ryzyka w formułach FOB, CFR i CIF. W Incoterms® 2010 obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek (*on board*) i to jest miejsce dostawy i podziału ryzyka między kupującym i sprzedającym.

Tak jak poprzednie wersje, także Incoterms® 2010 muszą być elementem umowy pomiędzy sprzedającym a kupującym, aby stały się dla obu stron 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.

Tabela 2
Podział formuł Incoterms® 2010.

Grupa formuł mająca zastosowanie we wszystkich rodzajach transportu	<p>CIP Carriage and Insurance Paid To (Przewoźne i ubezpieczenie opłacone do ... oznaczone miejsce przeznaczenia).</p> <p>CPT Carriage Paid To (Przewoźne opłacone do ... oznaczone miejsce przeznaczenia).</p> <p>DAP Delivered at Place (Dostarczone do miejsca) — sprzedający odpowiada za dostarczenie towaru do określonego miejsca, natomiast jego rozładunek jest w gestii kupującego.</p> <p>DAT Delivered at Terminal (Dostarczone do terminalu) — sprzedający odpowiada za dowiezienie towaru do określonego terminalu i jego rozładunek.</p> <p>DDP Delivered Duty Paid (Dostarczone, cło opłacone ... oznaczone miejsce przeznaczenia).</p> <p>EXW Ex Works (z zakładu ... oznaczone miejsce).</p> <p>FCA Free Carrier (Franko przewoźnik ... oznaczone miejsce załadunku).</p>
Grupa formuł mająca zastosowanie wyłącznie w transporcie morskim i wodnym śródlądowym	<p>CFR Cost and Freight (Koszt i fracht ... oznaczony port przeznaczenia).</p> <p>CIF Cost, Insurance and Freight (Koszt, ubezpieczenie i fracht ... oznaczony port).</p> <p>FAS Free Alongside Ship (Franko wzdłuż burty statku ... oznaczony port załadunku).</p> <p>FOB Free On Board (Franko statek ... oznaczony port załadunku).</p>

Źródło: Opracowanie własne.

Podczas ustalania warunków kontraktu bardzo istotną jest decyzja, którą formułę Incoterms 2010 wybrać. Jest to najważniejsza decyzja, przed którą stają nie tylko początkujący eksporterzy i importerzy, ale również doświadczeni handlowcy i spedytorzy jako doradcy. We wszelkich negocjacjach związanych ze sprzedażą, całościowy kontekst handlowy i relatywna siła przetargowa stron będą określały wiele kwestii, które są ujęte w Incoterms 2010. Jednak można wziąć pod uwagę pewne podstawowe zasady (nie są to w żadnym stopniu jedyne możliwe czynniki kosztowe).

Wiele sporów powstaje wokół kosztów załadunku i rozładunku, opłat terminalowych (*THC — Terminal Handling Charges*), kosztów wynajmu kontenerów i/lub opłat związanych z procesem odpraw celnych. Zdarza się tak nawet, jeżeli strony jasno wybrały określony termin handlowy, ponieważ w niektórych przypadkach reguły Incoterms® 2010 są zbyt ogólnikowe. Dlaczego po prostu nie zrobić listy kontrolnej takich potencjalnie problematycznych czynników i nie wyjaśnić ich punkt po punkcie, z partnerem handlowym? W razie potrzeby można w umowie zrobić dodatek tekstowy do wybranego terminu Incoterms® 2010 tak, aby wyjaśniał, że mamy na myśli określony podział, który jest bardziej szczegółowy, niż podstawowa reguła w Incoterms® 2010 (np. *EXW*

loaded collecting vehicle, risks of loading for seller's account — załadowany na odbierający pojazd, ryzyko załadunku obciąża sprzedającego). Innym, mniej popularnym, ale prawdopodobnie lepszym sposobem, jest zastosowanie systemu podziału kosztów Combiterms – np. 2000.

Wielu małych lub początkujących eksporterów lubi oferować towar na bazie EXW, gdyż uważają oni, że wymaga to najmniejszej znajomości procedur eksportowych i najmniejszej ilości pracy. Generalnie jest to prawdziwy pogląd, ale tacy eksporterzy mogą stracić możliwości sprzedaży w takich przypadkach, kiedy kupujący nalega na inny termin, jak FOB, CIF czy nawet DDP. Jest więc ważne, aby nawet mali eksporterzy rozumieli pełen zakres Incoterms® 2010. Ponadto również mali eksporterzy mają zwykle dostęp do firm branży TSL. Firmy te często mogą doradzić handlowcom, jakiego dokonać wyboru spośród różnych terminów Incoterms i mogą dalej zaoferować usługi, związane z wypełnieniem przez eksportera obowiązków transportowych w wybranym terminie Incoterms. Jednakże, aby inteligentnie scedować te obowiązki na spedytora, handlowiec powinien mieć dobrą ogólną wiedzę o Incoterms® 2010. Ten sam sposób rozumowania odnosi się do małych importerów, którzy wierzą, że powinni kupować tylko na bazie DDP, gdyż wymaga to z ich strony najmniej obowiązków, mogą mieć rację, ale mogą się mylić — nadal potrzebna jest gruntowna znajomość wszystkich terminów Incoterms® 2010.

Wybór terminu Incoterms® 2010 w pierwszym rzędzie będzie się różnił w zależności od tego, czy też kupujący jest tym, który ma dokonać zasadniczego transportu, tak więc pierwsza praktyczna kwestia to: Kto chce lub oferuje zajęcie się transportem? Kto może uzyskać najniższe stawki przewozowe? Silny, ekonomiczny argument przemawia za przydzieleniem większej części obowiązków transportowych tej stronie, która może uzyskać najtańsze i najbardziej efektywne usługi transportowe.

Następną praktyczną kwestią jest rozważenie, w którym punkcie przejdzie ryzyko ze sprzedającego na kupującego. Patrząc z pozycji sprzedającego, powinien on dążyć do jak najszybszego przejścia ryzyka i do pewnego stopnia może to zrobić w terminach: EXW, FCA, FOB, CFR, CIF, CPT i CIP, w zależności od tego, który punkt wybierze, jako wymieniony z nazwy punkt dostawy. I odwrotnie, kupujący może w ogóle nie chcieć ponosić żadnego ryzyka dopóty, dopóki towar nie znajdzie się bezpiecznie w jego posiadaniu, będzie więc preferował formuły DAP, DAT i DDP. Ostateczny jednak wybór będzie zależał od całości handlowego kontekstu, jak również od relatywnych interesów i siły przetargowej stron umowy.

Czy wybór terminu Incoterms® 2010 wiąże się z przeprowadzeniem formalności celnych i zapłatą cła w innym kraju? Jeżeli tak, lepiej jest sprawdzić, jakie wymagania będą stawiane sprzedającemu i czy może on im sprostać. Rozsądne będzie umieszczenie klauzuli pozwalającej na przedłużenie terminu oraz klauzulę siły wyższej, pozwalającej na rozwiązanie umowy w razie problemów z odprawą celną.

Czy eksporter chciałby zarobić pieniądze, naliczając prowizję za zorganizowanie usług transportowych? Jeżeli tak, to może preferować wybór terminu Incoterms® 2010, który nakłada większe obowiązki transportowe na sprzedającego i w ten sposób mieć dochody z zapewnienia tych usług.

W tabeli 3 przedstawiono proces podejmowania decyzji dotyczącej wyboru Incoterms® 2010 z punktu widzenia sprzedającego (eksportera) oraz kupującego (importera).

Tabela 3

Przykładowy proces podejmowania decyzji wyboru formuł Incoterms® 2010 z punktu widzenia sprzedającego i kupującego.

Przykładowy proces podejmowania decyzji wyboru Incoterms® 2010 z punktu widzenia sprzedającego
Jesteś SPRZEDAJĄCYM: A. Chcesz sprzedać towar bezpośrednio z fabryki lub siedziby handlowej. Czy masz zamiar dokonywać formalności eksportowych? 1) jeżeli NIE wybierz termin EXW, który wymaga od sprzedającego udostępnienia kupującemu towaru w fabryce sprzedającego lub jego siedzibie handlowej; 2) jeżeli TAK, możesz użyć terminu FCA, który wymaga od sprzedającego przekazania towaru, odprawionego w wywozie, w pieczę przewoźnika wskazanego przez kupującego (w tym przypadku, na terenie sprzedającego).
Jeżeli powyższe nie ma zastosowania, przejdź dalej.
B. Chcesz dostarczyć towar na terenie swojego kraju (a w każdym razie przed następującym dalej transportem międzynarodowym) i nie chcesz wliczać kosztów głównego (międzynarodowego) transportu w oferowaną cenę. Właściwe terminy Incoterms to terminy FCA i FOB. 1) jeżeli towar ma być przewożony w kontenerach lub transportem kombinowanym (multimodalnym) lub jeżeli dostawa ma być dokonana do terminalu wewnątrz kraju albo w porcie — wybierz termin FCA; 2) jeżeli jest to ładunek masowy lub luzem i ma być ładowany ponad burtą statku (lub są to kontenery, które będą ładowane w taki tradycyjny sposób), albo jeżeli z jakichkolwiek przyczyn chcesz przejścia ryzyka i podziału kosztów na burcie statku — wybierz FOB.
Jeżeli powyższe nie ma zastosowania, przejdź dalej.
C. Chcesz zawrzeć koszty głównego, międzynarodowego transportu w oferowanej cenie. Musisz dokonać wyboru między terminami C i D, co oznacza, że musisz zdecydować czy chcesz, aby ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru

przeszło przy wysyłce czy dopiero po przybyciu.

1) Kontrakt „na załadunek” (*shipment contract*) — chcesz, żeby ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przeszło na kupującego w czasie i miejscu dostawy w kraju sprzedającego. Sprzedający musi wybrać formułę z grupy C. a) jeżeli towar jest konteneryzowany lub jest to przewóz kombinowany albo dostawa jest do terminalu w porcie lub wewnątrz kraju: wybierz CPT, jeżeli nie chcesz włączać kosztów ubezpieczenia w oferowaną cenę; wybierz CIP, jeżeli chcesz wliczyć ubezpieczenie; b) jeżeli przesyłka jest tradycyjnym towarem, ładowanym ponad burtą statku lub z jakichkolwiek przyczyn chcesz podziału ryzyka na burcie statku — wybierz CFR, jeżeli nie chcesz wliczać ubezpieczenia; wybierz CIF, jeżeli chcesz wliczyć ubezpieczenia; 2) Kontrakt „na przybycie” (*arrival contract*) — chcesz ponosić całkowitą odpowiedzialność za koszty o ryzyko, aż do miejsca dostawy w kraju kupującego (albo kupujący nalegał na takie rozwiązanie): a) wybierz DDP, jeżeli akceptujesz całkowitą odpowiedzialność za dostawę towaru aż na teren kupującego lub do oznaczonego punktu dostawy; b) wybierz DAP, jeżeli chcesz być odpowiedzialny za koszty i ryzyko, aż do określonego miejsca i za termin, w którym towar został postawiony do dyspozycji kupującego do rozładunku; c) wybierz DAT, jeżeli chcesz być odpowiedzialny za koszty i ryzyko, aż do postawienia towaru do dyspozycji kupującego w terminalu przeładunkowym (wyładunek jest w gestii sprzedającego, ale formalności celne obciążają kupującego).

Przykładowy proces podejmowania decyzji wyboru Incoterms® 2010 z punktu widzenia kupującego

Jesteś KUPUJĄCYM:

A. Chcesz odebrać towar bezpośrednio w swojej siedzibie handlowej lub innym punkcie w kraju przeznaczenia i nie chcesz ponosić jakiegokolwiek ryzyka transportowego. Musisz wybrać kontrakt „na przybycie” (patrz powyżej). Czy chcesz dokonać formalności celnych importowych?

1) Jeżeli NIE: a) wybierz DDP, co nakłada na sprzedającego całkowitą odpowiedzialność, aż do dostarczenia towaru na teren kupującego lub do oznaczonego punktu dostawy, jeżeli przesyłka jest konteneryzowana lub w transporcie kombinowanym lub dostawa ma być dokonana do terminalu w porcie albo wewnątrz kraju; lub b) wybierz DAT.

2) Jeżeli TAK możesz zastosować DAP, co nakłada na sprzedającego prawie całkowitą odpowiedzialność za transport i ryzyko, za wyjątkiem cła i formalności celnych, które obciążają kupującego. DAP może być stosowane nawet, jeżeli dostawa ma być do terminalu portowego lub punktu wewnątrz kraju.

Jeżeli powyższe nie ma zastosowania, przejdź dalej.

B. Chcesz kupić towar na takiej bazie cenowej, która obejmuje koszty jego międzynarodowego przewozu i akceptujesz ponoszenie ryzyka takiego transportu. Sprzedający opłaci koszty formalności celnych w wywozie, podczas gdy ty poniesiesz koszty formalności celnych w przywozie. Koszty zasadniczego (międzynarodowego) transportu będą opłacone przez sprzedającego. Dostawa towaru ma miejsce w kraju sprzedającego. Kupujący musi wybrać termin C.

1) jeżeli przesyłka jest konteneryzowana lub w transporcie kombinowanym, albo dostawa jest do terminalu w porcie lub wewnątrz kraju: a) wybierz CPT, jeżeli nie chcesz aby sprzedający pokrywał ubezpieczenie; b) wybierz CIP, jeżeli chcesz, aby cena płacona sprzedającemu obejmowała koszty ubezpieczenia;

2) Jeżeli przesyłka jest tradycyjnym towarem, ładowanym ponad burtą statku z jakichkolwiek przyczyn chcesz podziału ryzyka na burcie statku: a) wybierz CFR, jeżeli nie chcesz aby sprzedający pokrywał ubezpieczenie; b) wybierz CIF, jeżeli chcesz aby cena płacona sprzedającemu obejmowała koszty ubezpieczenia.

Jeżeli powyższe nie ma zastosowania, przejdź dalej.

C. Akceptujesz zorganizowanie i bezpośrednio opłacenie międzynarodowego przewozu towaru, jak również poniesienie ryzyka takiego transportu. Koszty i ryzyko zasadniczego (międzynarodowego) transportu będą ponoszone przez kupującego. Dostawa towaru ma miejsce w kraju sprzedającego. Kupujący musi wybrać termin F.

1) Jeżeli chcesz być odpowiedzialny tylko za odprawę celną w przywozie, a nie w wywozie: a) wybierz FCA, jeżeli towar ma być przewożony w kontenerach lub transportem kombinowanym, albo jeżeli dostawa ma być do terminalu w porcie lub wewnątrz kraju. Towar jest dostarczany do pierwszego przewoźnika, albo na terenie sprzedającego albo w terminalu transportowym (odprawa celna wywozowa jest obowiązkiem sprzedającego); b) wybierz FOB, jeżeli jest to ładunek masowy lub luzem i ma być ładowany ponad burtą statku (lub są to kontenery, które będą ładowane w taki tradycyjny sposób) albo jeżeli z jakichkolwiek przyczyn chcesz przejścia ryzyka i podziału kosztów na burcie statku (odprawa celna wywozowa jest obowiązkiem sprzedającego);

2) Jeżeli chcesz być odpowiedzialny zarówno za formalności celne w wywozie jak i przywozie: Wybierz EXW, jeżeli towar ma być dostarczony na terenie sprzedającego. Wszelkie koszty i ryzyko przechodzą ze sprzedającego na kupującego z chwilą postawienia towaru do dyspozycji kupującego (nie odprawionego w wywozie) na terenie sprzedającego.

Źródło: Opracowanie własne.

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. Starano się stosować terminologię taką jak w *UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods* (CISG) z 1980 roku². 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:
 1. określenie momentu wykonania przez sprzedającego swoich obowiązków (A4);
 2. określenie obowiązku kupującego przejęcia/akceptacji dostawy towaru (B4);³
- **zwyczajny, zwyczajowy (*usual*)** — określenie, co osoba, uczestnicząca w obrocie handlowym, zwykle czyni w określonych okolicznościach; termin ten np. występuje w formule EXW odnośnie czasu dostawy i w formułach C jeśli chodzi o dokumenty, które sprzedający winien dostarczyć i umowę przewozu, którą winien zawrzeć;
- **opłaty (*charges*)** — określenie kosztów będących niezbędną konsekwencją importu, które muszą być poniesione, zgodnie z właściwymi przepisami importowymi;⁴
- **porty (*ports*), miejsca (*places*), punkty (*points*), teren (*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*);⁵
- **statek** — angielskie określenia *vessel* i *ship* używane są jak synonimy.

Podstawowe zasady stosowania formuł Incoterms® 2010 przedstawiają się następująco:

- 1) zastosowanie określonej formuły zależy od woli stron i winno być wyraźnie zaznaczone w kontrakcie;
- 2) pierwszeństwo mają postanowienia umowne nad postanowieniami formuł;
- 3) istnieje możliwość wprowadzania zmian i uzupełnień wynikających ze specyfiki danej branży, zwyczajów i regulacji portowych lub specjalnych potrzeb stron kontraktu;
- 4) Incoterms® 2010 mają zastosowanie wyłącznie do umowy sprzedaży regulując stosunki między sprzedającym i kupującym i nie dotyczą osób trzecich; niemniej zastosowanie określonej umowy implikuje inne umowy związane z realizacją kontraktu, w tym umowy przewozu;
- 5) sprzedający nie ponosi ryzyka utraty lub uszkodzenia towaru dalej niż koszty transportu (grupy E, F i D); koszty transportu mogą sięgać dalej niż punkt ponoszonego ryzyka (grupa C);
- 6) dostawa następuje przez wydanie towaru kupującemu lub osobie przezeń upoważnionej (spedytorowi, przewoźnikowi); w przypadku nie stawienia się wyżej wymienionych w uzgodnionym miejscu i czasie dostawy, towar przyjmuje się za wydany i zostaje on składowany na koszt i ryzyko kupującego; towar musi być wyodrębniony i zindywidualizowany, jako przedmiot określonej umowy;
- 7) sprzedający na własny koszt zapewnia opakowanie oprócz zwyczajowych dostaw bez opakowania.
- 8) INCOTERMS zawierają formuły *loco* (łac. miejsce) i *franco* (wł. podróż). Formułą *loco* jest EXW, pozostałe formuły należą do grupy *franco*.

² Oficjalna internetowa strona domowa UNCITRAL (United Nation Commission on International Trade Law) – komisji ONZ do spraw międzynarodowego prawa handlowego, <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/sales/cisg/CISG.pdf> (2010-12-07).

³ 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.

⁴ Inne koszty, wynikające np. ze składowania nie związanego z odprawą celną, nie stanowią przedmiotowych opłat. Należy liczyć się również z opłatami wynikającymi z zatrudnienia agencji celnej/spedytora do odprawy celnej towaru.

⁵ 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, kiedy nie sprecyzowano takiego punktu w danym miejscu lub istnieje kilka dostępnych punktów.