



# INCOTERMS ® 2010 MATERIAŁ INFORMACYJNY

## OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH

Źródło: <http://www.ic-szczecin.pl/www/images/foty/incoterms%202010.doc>

IZBA CELNA W SZCZECINIE  
13.03.2013R.

[www.sluzbacelna.gov.pl](http://www.sluzbacelna.gov.pl)

## OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010

Reguły Incoterms® są to opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu sformalizowane reguły zwyczaju handlowego określające warunki sprzedaży towaru. Ich stosowanie jest szeroko przyjęte na całym świecie.

Po raz pierwszy reguły Incoterms zostały opracowane w 1936 roku w celu ujednoczenia interpretacji terminów handlowych stosowanych w relacjach pomiędzy sprzedającym i kupującym.

W każdym bowiem kontrakcie handlowym niezbędne jest ustalenie, która ze stron tego kontraktu – kupujący czy sprzedający – zajmie się organizacją transportu towaru, poniesie jego koszty, a także ryzyko z nim związane.

Aby uniknąć każdorazowego uzgadniania szczegółów kontraktu w powołanym zakresie można, dla ułatwienia, posłużyć się typowymi, ujednoczonymi w skali międzynarodowej klauzulami kontraktowymi, czyli np. Incoterms®. Ułatwiają one i przyspieszają zawieranie umów oraz dają większą gwarancję prawidłowości obrotu handlowego niż indywidualnie ustalone warunki dostaw. W znaczący sposób redukują nieporozumienia wynikające z braku precyzyjnej znajomości praktyk handlowych oraz określają odpowiedzialność każdej ze stron w sposób prosty, bezpieczny i zrozumiały. A zatem reguły Incoterms® opisują czynności, koszty i ryzyko związane z dostawą towaru od sprzedających do kupujących.

Stosownie do zmian w praktyce handlowej Międzynarodowa Izba Handlowa wprowadzała zmiany i uzupełnienia do reguł. Kolejne zmiany miały miejsce w latach: 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 i 2000r.

Ostatnia zmiana, opublikowana we wrześniu 2010 roku obowiązuje od 01.01.2011r.

Nowe opracowanie uwzględnia dynamiczne zmiany w handlu spowodowane, m.in. przez czynniki polityczne (terroryzm, zabezpieczanie dostaw, unie celne, itp.), technologiczne (komputeryzacja łańcucha dostaw oraz łańcucha finansowego), ekonomiczne (minimalizacja kosztów, skracanie czasu realizacji zamówienia), itp.

Reguły Incoterms® 2010, odpowiadające realiom obecnego handlu, wprowadzają dość istotne zmiany w stosunku do dotychczas obowiązujących, a mianowicie:

1. Liczba reguł Incoterms została zmniejszona z 13 do 11,
2. Dwie nowe reguły Incoterms - DAT i DAP - zastąpiły reguły DAF, DES, DEQ i DDU z Incoterms 2000,
3. Reguły sklasyfikowane w dwóch nowych kategoriach:
  - reguły dla wszystkich środków i gałęzi transportu
  - reguły dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego.
4. FCA + FAS + FOB – możliwa dodatkowa usługa (A3), tzn. dopuszczona możliwość zawarcia umowy transportowej przez sprzedającego na koszt kupującego,
5. FOB + CFR + CIF – inne miejsce wykonania dostawy i przejścia ryzyka (na pokładzie statku, w porcie załadunku kończą się obowiązki sprzedawcy),
6. Skrócone „Wprowadzenie” do reguł,
7. Środki komunikacji elektronicznej – taka sama moc prawna jak dokumentów papierowych, jeżeli strony tak uzgodniły lub jest to w zwyczaju,
8. Uwzględnienie nowych Instytutowych Klauzul Ładunkowych (2009),
9. Sprzedaże łańcuchowe („string sales”) w regułach C oraz FAS i FOB,
10. Włączenie „informacji dotyczących bezpieczeństwa” (A2/B2 i A10/B10).

INCOTERMS 2000			INCOTERMS 2010	
<b>EXW</b>	Ex Works - z zakładu (named place – oznaczone miejsce)	→	<b>EXW</b>	Ex Works - z zakładu (named place – oznaczone miejsce)
<b>FAS</b>	Free Alongside Ship - dostarczony wzdłuż burty statku (named port of shipment – oznaczony port załadunku)	→	<b>FAS</b>	Free Alongside Ship - dostarczony wzdłuż burty statku (named port of shipment – oznaczony port załadunku)
<b>FCA</b>	Free Carrier -dostarczony do przewoźnika (named place -	→	<b>FCA</b>	Free Carrier -dostarczony do przewoźnika (named

**OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW  
HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010**

	oznaczone miejsce dostawy)		place - oznaczone miejsce dostawy)
<b>FOB</b>	Free On Board - dostarczony na statek (named port of shipment - oznaczony z nazwy port załadunku)	→	<b>FOB</b> Free On Board - dostarczony na statek (named port of shipment - oznaczony z nazwy port załadunku)
<b>CPT</b>	Carriage Paid To - przewóz opłacony do (named place of destination - oznaczone z nazwy miejsce przeznaczenia)	→	<b>CPT</b> Carriage Paid To - przewóz opłacony do (named place of destination - oznaczone z nazwy miejsce przeznaczenia)
<b>CFR</b>	Cost And Freight - koszt i fracht (named port of destination - oznaczony z nazwy port przeznaczenia)	→	<b>CFR</b> Cost And Freight - koszt i fracht (named port of destination - oznaczony z nazwy port przeznaczenia)
<b>CIP</b>	Carriage Insurance Paid To - przewóz i ubezpieczenie opłacone do (named place of destination - oznaczone z nazwy miejsce przeznaczenia)	→	<b>CIP</b> Carriage Insurance Paid To - przewóz i ubezpieczenie opłacone do (named place of destination - oznaczone z nazwy miejsce przeznaczenia)
<b>CIF</b>	Cost Insurance Freight - koszt, ubezpieczenie i fracht (named port of destination - oznaczony z nazwy port przeznaczenia)	→	<b>CIF</b> Cost Insurance Freight - koszt, ubezpieczenie i fracht (named port of destination - oznaczony z nazwy port przeznaczenia)
<b>DEQ</b>	Delivered Ex Quay - dostarczone na nabrzeże (named port of destination - oznaczony z nazwy port przeznaczenia)		<b>DAT</b> Delivered At Terminal - dostarczony do terminalu (named terminal at port or place of destination - wymieniony z nazwy terminal w porcie lub miejscu przeznaczenia)
<b>DAF</b>	Delivered At Frontier - dostarczone na granicę (named place of destination - oznaczone z nazwy miejsce przeznaczenia)	} →	<b>DAP</b> Delivered At Place - dostarczony do miejsca (named place of destination - wymienione z nazwy miejsce przeznaczenia)
<b>DES</b>	Delivered Ex Ship - dostarczone na statek (named port of destination - oznaczony z nazwy port przeznaczenia)		
<b>DDU</b>	Delivered Duty Unpaid - dostarczone, cło nieopłacone (named place of destination - oznaczone z nazwy miejsce przeznaczenia)		
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid -		<b>DDP</b> Delivered Duty Paid -

# OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010

---



## CO REGULUJĄ INCOTERMS®?

- **koszty** (fracht/przewoźne, odprawa celna, wzajemna pomoc, ubezpieczenie);
- **ryzyko** utraty lub uszkodzenia (przejście);
- **obowiązki** (dokumenty, formalności);
- **dostawa**;

w stosunkach sprzedający - kupujący.

## CZEGO NIE REGULUJĄ INCOTERMS®?

- przejścia własności towaru;
- stosunków ze spedytorem i przewoźnikiem;
- stosunków z ubezpieczycielem;
- warunków płatności;
- skutków naruszenia umowy;
- stosunków z bankami;
- prawa właściwego dla umowy i jurysdykcji.

## PODSTAWOWE ZASADY INCOTERMS®

- Oficjalną wersją językową jest **wersja angielska**,
- Zastosowanie tych terminów zależy od woli stron i powinno zostać zaznaczone w kontrakcie,
- INCOTERMS® odnoszą się wyłącznie do stosunków między sprzedającym a kupującym i nie dotyczą osób trzecich,
- Strony mogą wprowadzić do reguł zmiany lub uzupełnienia, odpowiadające warunkom branży lub potrzebom stron,
- Postanowienia umowne tzn. zmiany i uzupełnienia mają pierwszeństwo przed postanowieniami reguł.
- Dostawa następuje przez wydanie towaru nabywcy lub osobie przez niego upoważnionej (np. przewoźnikowi, spedytorowi), a jeśli nie stawią się w miejscu i czasie dostawy, towar uważa się za wydany i zostaje składowany na koszt i ryzyko kupującego,
- Towar postawiony do dyspozycji kupującego w miejscu i czasie dostawy musi być wyraźnie zidentyfikowany jako przedmiot umowy,
- Zachowują pewien poziom ogólności.

## TERMINOLOGIA INCOTERMS®

- **Przewoźnik** – dla celów reguł Incoterms® 2010 przewoźnik jest stroną, z którą zawarto umowę o przewóz,
- **Formalności celne** – są to wymagania do spełnienia w celu zastosowania się do wszelkich obowiązujących przepisów celnych i mogą obejmować obowiązki dotyczące dokumentacji, bezpieczeństwa, informacji lub fizycznej kontroli,

# OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010

---

- **Dostawa** – pojęcie to ma wiele znaczeń w prawie handlowym i praktyce, ale w regułach Incoterms® 2010 jest używane do wskazania gdzie przechodzi ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru ze sprzedającego na kupującego,
- **Opakowanie, tj.:**
  - Opakowanie towaru spełniające wszelkie wymagania umowy sprzedaży,
  - Opakowanie towaru dostosowane do środka transportu,
  - Sztauowanie opakowanego towaru w kontenerze lub innym środku transportu.
- **Zapis lub procedura elektroniczna** – zbiór informacji, składający się z jednej lub więcej wiadomości elektronicznych i, gdzie ma to zastosowanie, będących funkcjonalnym odpowiednikiem analogicznego dokumentu papierowego,
- **Dokument dostawy** - dokument służący do potwierdzenia, że dostawa została wykonana.

## STRUKTURA INCOTERMS®

A1 Ogólne obowiązki sprzedającego  
A2 Licencje, upoważnienia, kontrole bezpieczeństwa i inne formalności  
A3 Umowy przewozu i ubezpieczenia  
A4 Dostawa  
A5 Przejście ryzyka  
A6 Podział kosztów  
A7 Zawiadamianie kupującego  
A8 Dokument dostawy  
A9 Sprawdzenie-opakowanie-oznakowanie  
A10 Pomoc w uzyskaniu informacji i związane z tym koszty

B1 Ogólne obowiązki kupującego  
B2 Licencje, upoważnienia, kontrole bezpieczeństwa i inne formalności  
B3 Umowy przewozu i ubezpieczenia  
B4 Przyjęcie dostawy  
B5 Przejście ryzyka  
B6 Podział kosztów  
B7 Zawiadamianie sprzedającego  
B8 Dowód dostawy  
B9 Kontrola towaru  
B10 Pomoc w uzyskaniu informacji i związane z tym koszty

## REGUŁY DLA WSZYSTKICH ŚRODKÓW I GAŁĘZI TRANSPORTU

1. **EXW** - EX WORKS (z zakładu)
2. **FCA** - FREE CARRIER (dostarczony do przewoźnika)
3. **CPT** - CARRIAGE PAID TO (przewóz opłacony do)
4. **CIP** - CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (przewóz i ubezpieczenie opłacone do)

## OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010

5. **DAT** - DELIVERED AT TERMINAL (dostarczony do terminalu)
6. **DAP** - DELIVERED AT PLACE (dostarczony do miejsca)
7. **DDP** - DELIVERED DUTY PAID (dostarczony cło opłacone)

Kategoria ta obejmuje siedem reguł Incoterms® 2010, które mogą być stosowane niezależnie od wybranej gałęzi transportu i niezależnie od tego czy użyta jest jedna, czy więcej gałęzi transportu. Należące do niej reguły mogą być użyte nawet wówczas, gdy w ogóle nie korzysta się z transportu morskiego. Należy pamiętać, że reguły te mogą być stosowane, gdy statek jest używany do części przewozu.

### REGUŁY DLA TRANSPORTU MORSKIEGO I WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

1. **FAS** FREE ALONGSIDE SHIP (dostarczony wzdłuż burty statku)
2. **FOB** FREE ON BOARD (dostarczony na statek)
3. **CFR** COST AND FREIGHT (koszt i fracht)
4. **CIF** COST INSURANCE FREIGHT (koszt ubezpieczenie fracht)

W tej kategorii reguł punkt dostawy, jak i miejsce do którego towar jest przewożony dla kupującego są portami. W regułach FOB, CFR i CIF pominięto wszelkie wzmianki o nadburciu statku, jako punkcie dostawy, zamiast tego towar jest dostarczony, gdy znajdzie się "na pokładzie" statku. Odzwierciedla to współczesną rzeczywistość handlową i pozwala uniknąć przestarzałego wyobrażenia o ryzyku kołysania się tam i z powrotem przez wyimaginowaną pionową linię.

### SZCZEGÓŁOWE OMÓWIENIE POSZCZEGÓLNYCH REGUŁ

#### REGUŁY DLA WSZYSTKICH ŚRODKÓW I GAŁĘZI TRANSPORTU

#### EXW

Reguła stosowana niezależnie od wybranej gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie wykorzystywana jest więcej niż jedna gałąź transportu. Nadaje się do handlu wewnętrznego.

„Z zakładu” oznacza, że sprzedający wykonuje dostawę, gdy stawia towar do dyspozycji kupującego na swoim terenie lub w innym wymienionym z nazwy miejscu (np. wytwórni, fabryce, magazynie, itp.). Sprzedający nie musi załadowywać towaru na jakikolwiek odbierający go pojazd. Nie musi też dokonywać odprawy celnej w eksporcie, gdy ma ona zastosowanie.

Ważne jest dokładne określenie punktu, w obrębie wymienionego z nazwy miejsca dostawy, bowiem koszty i ryzyko do tego punktu ponosi sprzedający. Kupujący natomiast ponosi wszystkie koszty i ryzyko związane z odebraniem towaru z uzgodnionego punktu, jeżeli jest on uzgodniony, w wymienionym z nazwy miejscu dostawy. Ex Works reprezentuje minimum obowiązków sprzedającego.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYKO (A5)</b>	<b>RYZYKO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili postawienia towaru do dyspozycji kupującego w umówionym miejscu i czasie	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili postawienia towaru do jego dyspozycji w umówionym miejscu i czasie
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>

**OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW  
HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010**

Ponosi wszelkie koszty do chwili postawienia towaru do dyspozycji kupującego w umówionym miejscu i czasie	Ponosi wszelkie koszty od chwili postawienia towaru do jego dyspozycji w umówionym miejscu i czasie
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Nie ma obowiązku	Odprawa celna w wywozie i przywozie

**FCA**

Reguła stosowana niezależnie od wybranej gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie wykorzystywana jest więcej niż jedna gałąź transportu.

„Dostarczony do przewoźnika” oznacza, że sprzedający dostarcza towar do przewoźnika lub innej osoby wyznaczonej przez kupującego, na swoim terenie lub w innym wymienionym z nazwy miejscu.

Ważne jest dokładne określenie punktu w obrębie wymienionego z nazwy miejsca dostawy, bowiem w tym punkcie ryzyko przechodzi na kupującego.

Jeżeli zamiarem stron jest dostarczenie towaru na terenie sprzedającego, powinny określić jego adres, jako wymienione z nazwy miejsce dostawy. Natomiast jeżeli zamiarem stron jest dostarczenie towaru w innym miejscu, muszą podać inne, określone miejsce dostawy.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYKO (A5)</b>	<b>RYZYKO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili załadowania towaru na środek transportu podstawiony przez kupującego	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili załadowania towaru przez sprzedającego na środek transportu podstawiony przez kupującego
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty do chwili załadowania towaru na środek transportu podstawiony przez kupującego	Ponosi wszelkie koszty od chwili załadowania towaru przez sprzedającego na środek transportu podstawiony przez kupującego
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie	Odprawa celna w przywozie

**CPT**

Reguła stosowana niezależnie od wybranej gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie występuje więcej niż jedna gałąź transportu.

„Przewóz opłacony do” oznacza, że sprzedający dostarcza towar do przewoźnika lub innej osoby wyznaczonej przez sprzedającego w uzgodnionym miejscu (jeżeli takie miejsce jest uzgodnione między stronami) i że sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu oraz opłacić koszty przewozu, niezbędne do dostarczenia towaru do wymienionego z nazwy miejsca przeznaczenia.

W przypadku stosowania reguły CPT sprzedający wykonuje obowiązek dostawy, gdy przekazuje towar przewoźnikowi, a nie gdy dociera on do miejsca przeznaczenia.

Ważne jest dokładne określenie w umowie, zarówno miejsca dostawy, gdzie ryzyko przechodzi na kupującego, jak i wymienionego z nazwy miejsca przeznaczenia, do którego sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu. Jeżeli w przewozie do uzgodnionego miejsca przeznaczenia występuje kilku przewoźników, a strony nie uzgodniły szczególnego punktu dostawy, przyjmuje się domyślnie, że ryzyko przechodzi, gdy towar został dostarczony do pierwszego przewoźnika, w punkcie będącym wyłącznym wyborem sprzedającego, nad którym

## OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010

kupujący nie ma żadnej kontroli. Jeżeli strony chciałyby, żeby ryzyko przechodziło na późniejszym etapie (np. w porcie oceanicznym lub lotniczym), muszą to sprecyzować w umowie sprzedaży.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili przekazania towaru pierwszemu przewoźnikowi, z którym zawarł umowę	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili przekazania towaru przez sprzedającego pierwszemu przewoźnikowi
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru do uzgodnionego punktu lub miejsca w kraju przeznaczenia	Ponosi wszelkie koszty od chwili przybycia towaru do uzgodnionego punktu lub miejsca w kraju przeznaczenia
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie	Odprawa celna w przywozie

### CIP

Reguła może być stosowana niezależnie od wybranej gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie występuje więcej niż jedna gałąź transportu.

„Przewóz i ubezpieczenie opłacone do” oznacza, że sprzedający dostarcza towar do przewoźnika lub innej osoby wyznaczonej przez sprzedającego w uzgodnionym miejscu (jeżeli takie miejsce jest uzgodnione między stronami) i, że sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu oraz opłacić koszty przewozu, niezbędne do dostarczenia towaru do wymienionego z nazwy miejsca przeznaczenia.

Sprzedający zawiera umowę ubezpieczenia pokrywającą ryzyko kupującego utraty lub uszkodzenia towaru w trakcie przewozu. Od sprzedającego wymaga się uzyskania ubezpieczenia tylko z minimalnym pokryciem. Gdyby kupujący chciał szerszej ochrony ubezpieczeniowej, powinien albo uzgodnić to wyraźnie ze sprzedającym albo samemu zawrzeć dodatkowe umowy ubezpieczeniowe.

W przypadku stosowania reguły CIP sprzedający wykonuje obowiązek dostawy, gdy przekazuje towar przewoźnikowi, a nie gdy dociera on do miejsca przeznaczenia.

Ważne jest dokładne określenie w umowie, zarówno miejsca dostawy, gdzie ryzyko przechodzi na kupującego, jak i wymienionego z nazwy miejsca przeznaczenia, do którego sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu. Jeżeli w przewozie do uzgodnionego miejsca przeznaczenia występuje kilku przewoźników, a strony nie uzgodniły szczególnego punktu dostawy, przyjmuje się domyślnie, że ryzyko przechodzi, gdy towar został dostarczony do pierwszego przewoźnika, w punkcie będącym wyłącznym wyborem sprzedającego, nad którym kupujący nie ma żadnej kontroli. Jeżeli strony chciałyby, żeby ryzyko przechodziło na późniejszym etapie (np. w porcie oceanicznym lub lotniczym), wymaga to sprecyzowania w umowie sprzedaży.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili przekazania towaru pierwszemu przewoźnikowi, z którym zawarł umowę	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili przekazania towaru przez sprzedającego pierwszemu przewoźnikowi
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru do uzgodnionego punktu lub miejsca w kraju przeznaczenia	Ponosi wszelkie koszty od chwili przybycia towaru do uzgodnionego punktu lub miejsca w kraju przeznaczenia
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie	Odprawa celna w przywozie



### DAT

Reguła może być stosowana niezależnie od wybranej gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie występuje więcej niż jedna gałąź transportu.

„Dostarczony do terminalu” oznacza, że sprzedający wykonuje dostawę, gdy towar, po wyładunku z przybywającego środka transportu, jest postawiony do dyspozycji kupującego w wymienionym z nazwy terminalu w wymienionym z nazwy porcie lub miejscu przeznaczenia. „Terminal” obejmuje jakiegokolwiek miejsce, pod dachem lub nie, takie jak nabrzeże, magazyn, plac kontenerowy albo terminal samochodowy, kolejowy lub lotniczy. Sprzedający ponosi wszelkie ryzyko związane z dostarczeniem towaru i jego wyładunkiem w terminalu w wymienionym z nazwy porcie lub miejscu przeznaczenia.

Ważne jest dokładne określenie terminalu i, w miarę możliwości, konkretnego punktu w obrębie terminalu w uzgodnionym porcie lub miejscu przeznaczenia, bowiem ryzyko do tego punktu jest ponoszone przez sprzedającego. Doradza się sprzedającemu sporządzenie umowy przewozu dokładnie zgodnej z tym wyborem. Dodatkowo, jeżeli strony zamierzają włączyć do obowiązków sprzedającego ryzyko i koszty obejmujące transport i obsługę towaru z terminalu do innego miejsca, powinny użyć terminów DAP lub DDP.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYSKO (A5)</b>	<b>RYZYSKO (B5)</b>
<b>Ponosi wszelkie ryzyko dopóki towar nie został dostarczony do terminalu w porcie lub miejscu przeznaczenia</b>	<b>Ponosi wszelkie ryzyko od chwili dostarczenia towaru do terminalu w porcie lub miejscu przeznaczenia</b>
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
<b>Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru do terminalu w porcie lub miejscu przeznaczenia</b>	<b>Ponosi wszelkie koszty od chwili dostarczenia towaru do terminalu w porcie lub miejscu przeznaczenia</b>
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
<b>Odprawa celna w wywozie</b>	<b>Odprawa celna w przywozie</b>

### DAP

Reguła może być stosowana niezależnie od gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie występuje więcej niż jedna gałąź transportu.

„Dostarczony do miejsce” oznacza, że sprzedający wykonuje dostawę, gdy towar jest postawiony do dyspozycji kupującego na przybywającym środku transportu, gotowy do wyładunku, w wymienionym z nazwy miejscu przeznaczenia. Sprzedający ponosi wszelkie ryzyko związane z dostarczeniem towaru do wymienionego z nazwy miejsca przeznaczenia.

Ważne jest dokładne określenie punktu, w obrębie uzgodnionego miejsca przeznaczenia, bowiem ryzyko do tego punktu jest ponoszone przez sprzedającego. Doradza się sprzedającemu sporządzanie umów przewozu dokładnie zgodnych z tym wyborem.

Jeżeli, zgodnie z umową przewozu, sprzedający poniesie koszty związane z wyładunkiem w miejscu przeznaczenia, nie ma prawa dochodzić ich od kupującego, chyba że strony uzgodniły inaczej.

DAP wymaga od sprzedającego dokonania odprawy celnej w eksporcie, jeżeli ma ona zastosowanie. Jednakże sprzedający nie ma obowiązku dokonania odprawy celnej w imporcie lub płacenia cła z tytułu importu lub dokonywania jakichkolwiek formalności celnych w imporcie. Jeżeli strony chcą, żeby sprzedający

**OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW  
HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010**

---

odprawiał towar w imporcie, płacił cło i dokonywał jakichkolwiek formalności importowych, powinien być użyty termin DDP.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko dopóki towar nie został dostarczony do punktu lub miejsca przeznaczenia	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili dostarczenia towaru do punktu lub miejsca przeznaczenia
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru do punktu lub miejsca przeznaczenia	Ponosi wszelkie koszty od chwili dostarczenia towaru do punktu lub miejsca przeznaczenia
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie	Odprawa celna w przywozie

**DDP**

Reguła może być stosowana niezależnie od wybranej gałęzi transportu. Może być użyta tam, gdzie występuje więcej niż jedna gałąź transportu.

„Dostarczony, cło opłacone” oznacza, że sprzedający dostarcza towar, gdy jest on postawiony do dyspozycji kupującego na przybywającym środku transportu, odprawiony w imporcie, gotowy do wyładunku w wymienionym z nazwy miejscu przeznaczenia. Sprzedający ponosi wszystkie koszty i ryzyko związane z dostarczeniem towaru do tego miejsca i ma obowiązek dokonania odprawy celnej towaru nie tylko w eksporcie, ale również w imporcie, opłacenia zarówno jakiegokolwiek cła eksportowego jak i importowego oraz dokonania wszelkich formalności celnych. DDP reprezentuje maksimum obowiązków sprzedającego.

Ważne jest dokładne określenie punktu, w obrębie uzgodnionego miejsca przeznaczenia, bowiem koszty i ryzyko do tego punktu są ponoszone przez sprzedającego. Doradza się sprzedającemu sporządzanie umów przewozu dokładnie zgodnych z tym wyborem. Jeżeli, zgodnie z umową przewozu, sprzedający poniesie koszty związane z wyładunkiem w miejscu przeznaczenia, nie ma prawa dochodzić ich od kupującego, chyba że strony uzgodniły inaczej. Doradza się, aby strony nie stosowały DDP, jeżeli sprzedający nie może, bezpośrednio lub pośrednio, dokonać odprawy celnej w imporcie. Jeżeli strony chcą, aby kupujący ponosił wszelkie ryzyko i koszty odprawy celnej w imporcie, powinna być użyta reguła DAP. Podatki płatne w związku z importem obciążają sprzedającego, chyba że wyraźnie uzgodniono inaczej w umowie sprzedaży.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko dopóki towar nie został dostarczony do punktu lub miejsca przeznaczenia	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili dostarczenia towaru do punktu lub miejsca przeznaczenia
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru do punktu lub miejsca przeznaczenia	Ponosi wszelkie koszty od chwili dostarczenia towaru do punktu lub miejsca przeznaczenia
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie i przywozie	Nie ma obowiązku

**REGUŁY DLA TRANSPORTU MORSKIEGO I WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO**

**FAS**

Regułę należy stosować tylko w transporcie morskim i wodnym śródlądowym.

„Dostarczony wzdłuż burty statku” oznacza, że sprzedający wykonuje dostawę, gdy towar jest umieszczony wzdłuż burty statku (np. na nabrzeżu lub na barce) wyznaczonego przez kupującego, w wymienionym z nazwy porcie załadunku. Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi, gdy towar znajduje się wzdłuż burty statku i kupujący musi ponieść wszystkie dalsze koszty od tego momentu.

Ważne jest dokładne określenie w umowie punktu załadunku w wymienionym z nazwy porcie załadunku, bowiem koszty i ryzyko do tego punktu ponosi sprzedający, a koszty te oraz towarzyszące opłaty manipulacyjne mogą się różnić, zależnie od praktyki w porcie. Od sprzedającego wymaga się albo dostarczenia towaru wzdłuż burty statku albo uzyskania dostarczonego już w ten sposób towaru w celu wysyłki. Odwołanie się do „uzyskania” zaspokaja potrzeby wielokrotnych sprzedaży w dół łańcucha („sprzedaże łańcuchowe”), szczególnie powszechnych w handlu towarami masowymi. Gdy towar jest umieszczony w kontenerach, typowym postępowaniem sprzedającego jest przekazanie go przewoźnikowi w terminalu, a nie wzdłuż burty statku. W takich sytuacjach reguła FAS nie będzie odpowiednia i powinna być użyta reguła FCA.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili umieszczenia towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili umieszczenia towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty do chwili umieszczenia towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku	Ponosi wszelkie koszty od chwili umieszczenia towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie	Odprawa celna w przywozie

**FOB**

Regułę należy stosować tylko w transporcie morskim i wodnym śródlądowym.

„Dostarczony na statek” oznacza, że sprzedający dostarcza towar na pokład statku wyznaczonego przez kupującego, w wymienionym z nazwy porcie załadunku lub powoduje, że towar jest już w ten sposób dostarczony. Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi, gdy towar jest na pokładzie statku i kupujący ponosi wszystkie dalsze koszty od tego momentu.

Od sprzedającego wymaga się albo dostarczenia towaru na pokład statku albo uzyskania dostarczonego już w ten sposób towaru w celu wysyłki. Odwołanie się do „uzyskania” zaspokaja potrzeby wielokrotnych sprzedaży w dół łańcucha („sprzedaże łańcuchowe”), szczególnie powszechnych w handlu towarami masowymi.

FOB może nie być odpowiedni, gdy towar jest przekazywany przewoźnikowi zanim znajdzie się na pokładzie statku, np. towar w kontenerach, które są zwykle dostarczane do terminalu. W takich przypadkach powinna być użyta reguła FCA.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili

**OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW  
HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010**

---

<b>umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku</b>	<b>umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku</b>
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
<b>Ponosi wszelkie koszty do chwili umieszczenia towaru na pokładzie w porcie załadunku</b>	<b>Ponosi wszelkie koszty od chwili umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku</b>
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
<b>Odprawa celna w wywozie</b>	<b>Odprawa celna w przywozie</b>

**CFR**

Regułę należy stosować tylko w transporcie morskim i wodnym śródlądowym.

„Koszt i fracht” oznacza, że sprzedający dostarcza towar na pokład statku lub powoduje, że towar jest już w ten sposób dostarczony. Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi, gdy towar jest na pokładzie statku. Sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu oraz opłacić koszty i fracht, niezbędne do przywiezienia towaru do wymienionego z nazwy portu przeznaczenia. Przy stosowaniu tej reguły sprzedający wykonuje obowiązek dostawy, gdy przekazuje towar przewoźnikowi, a nie gdy dociera on do miejsca przeznaczenia.

Umowa zawsze określa port przeznaczenia, niemniej jednak może nie określać portu załadunku, który jest miejscem, gdzie ryzyko przechodzi na kupującego. Jeżeli port załadunku ma szczególne znaczenie dla kupującego, w interesie stron leży jego sprecyzowanie w umowie.

Ważne jest dokładne określenie punktu w uzgodnionym porcie przeznaczenia, bowiem koszty do tego punktu są na rachunek sprzedającego. Doradza się sprzedającemu sporządzanie umów przewozu dokładnie zgodnych z tym wyborem. Jeżeli, zgodnie z umową przewozu, sprzedający poniesie koszty związane z wyładunkiem w określonym punkcie w porcie przeznaczenia, nie ma prawa dochodzić ich od kupującego, chyba że inaczej uzgodniono między stronami. Od sprzedającego wymaga się albo dostarczenia towaru na pokład statku albo uzyskanie dostarczonego już w ten sposób towaru w celu wysyłki do miejsca przeznaczenia. Wymaga się od niego albo zawarcia umowy przewozu, albo uzyskania takiej umowy. Odwołanie się do "uzyskania" zaspokaja potrzeby wielokrotnych sprzedaży w dół łańcucha ("sprzedaże łańcuchowe"), szczególnie powszechnych w handlu towarami masowymi.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYO (A5)</b>	<b>RYZYO (B5)</b>
<b>Ponosi wszelkie ryzyko do chwili umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku</b>	<b>Ponosi wszelkie ryzyko od chwili umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku</b>
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
<b>Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru na statek w porcie załadunku oraz frachtu do portu przybycia</b>	<b>Ponosi wszelkie koszty od chwili postawienia towaru do jego dyspozycji w porcie przybycia</b>
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
<b>Odprawa celna w wywozie</b>	<b>Odprawa celna w przywozie</b>

**CIF**

Regułę należy stosować tylko w transporcie morskim i wodnym śródlądowym.

„Koszt, ubezpieczenie i fracht” oznacza, że sprzedający dostarcza towar na pokład statku lub powoduje, że towar jest już w ten sposób dostarczony. Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi, gdy towar jest na pokładzie statku. Sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu oraz opłacić koszty i fracht, niezbędne do przywiezienia towaru do wymienionego z nazwy portu przeznaczenia. Sprzedający zawiera umowę

## OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010

---

ubezpieczenia pokrywającą ryzyko kupującego utraty lub uszkodzenia towaru w trakcie przewozu. Zgodnie z CIF, od sprzedającego wymaga się uzyskania ubezpieczenia z minimalnym pokryciem. Gdyby kupujący chciał szerszej ochrony ubezpieczeniowej, powinien albo uzgodnić to wyraźnie ze sprzedającym, albo samemu zawrzeć dodatkowe umowy ubezpieczeniowe.

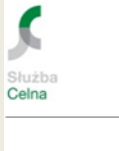
W przypadku stosowania reguły CIF sprzedający wykonuje obowiązek dostawy, gdy przekazuje towar przewoźnikowi, a nie gdy dociera on do miejsca przeznaczenia.

Umowa zawsze określa port przeznaczenia, niemniej jednak może nie określać portu załadunku, który jest miejscem, gdzie ryzyko przechodzi na kupującego. Jeżeli port załadunku ma szczególne znaczenie dla kupującego, w interesie stron leży jego sprecyzowanie w umowie.

Ważne jest dokładne określenie w umowie punktu w uzgodnionym porcie przeznaczenia, bowiem koszty do tego punktu są na rachunek sprzedającego. Doradza się sprzedającemu sporządzanie umów przewozu dokładnie zgodnych z tym wyborem. Jeżeli, zgodnie z umową przewozu, sprzedający poniesie koszty związane z wyładunkiem w określonym punkcie w porcie przeznaczenia, nie ma prawa dochodzić ich od kupującego, chyba że inaczej uzgodniono między stronami. Od sprzedającego wymaga się albo dostarczenia towaru na pokład statku albo uzyskanie dostarczonego już w ten sposób towaru w celu wysyłki do miejsca przeznaczenia. Wymaga się od niego albo zawarcia umowy przewozu, albo uzyskania takiej umowy. Odwołanie się do "uzyskania" zaspokaja potrzeby wielokrotnych sprzedaży w dół łańcucha ("sprzedaże łańcuchowe"), szczególnie powszechnych w handlu towarami masowymi.

<b>SPRZEDAJĄCY</b>	<b>KUPUJĄCY</b>
<b>RYZYSKO (A5)</b>	<b>RYZYSKO (B5)</b>
Ponosi wszelkie ryzyko do chwili umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku	Ponosi wszelkie ryzyko od chwili umieszczenia towaru na pokładzie statku w porcie załadunku
<b>KOSZTY (A6)</b>	<b>KOSZTY (B6)</b>
Ponosi wszelkie koszty dostawy towaru na statek w porcie załadunku oraz frachtu do portu przybycia	Ponosi wszelkie koszty od chwili postawienia towaru do jego dyspozycji w porcie przybycia
<b>ODPRAWA CELNA (A2)</b>	<b>ODPRAWA CELNA (B2)</b>
Odprawa celna w wywozie	Odprawa celna w przywozie

**OFICJALNE REGUŁY MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ DO INTERPRETACJI TERMINÓW  
HANDLOWYCH - INCOTERMS®2010**

	 <p align="center"><b>INCOTERMS® 2010 MAPA ODPOWIEDZIALNOŚCI</b></p>										
	WSZYSTKIE ŚRODKI I GAŁĘZIE TRANSPORTU		TRANSPORT MORSKI I WODNO ŚRÓDLĄDOWY				WSZYSTKIE ŚRODKI I GAŁĘZIE TRANSPORTU				
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Oplaty	Ex Works	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free On Board	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Insurance Paid To	Delivered at Terminal	Delivered at Place	Delivered Duty Paid
Pakowanie	K lub S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Oplaty załadunkowe	K	S*	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Dostawa do portu/miejsca	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Cło eksportowe i podatki	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Początkowe opłaty terminalowe	K	K	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Załadunek na środek transportu	K	K	K	S	S	S	S	S	S	S	S
Oplaty przewozowe	K	K	K	K	S	S	S	S	S	S	S
Ubezpieczenie						S		S			
Oplaty terminalowe w miejscu przeznaczenia	K	K	K	K	K	K	S	S	S	S	S
Dostawa do miejsca przeznaczenia	K	K	K	K	K	K	K	K	K	S	S
Cło importowe i podatki	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	S

\* Sprzedawca jest odpowiedzialny za opłaty załadunkowe jeżeli warunki FCA są po jego stronie.

S – sprzedający

K – kupujący