



Danuta Marciniak-Neider¹
Instytut Handlu Zagranicznego
Uniwersytet Gdański

Podział kosztów dostawy towaru w handlu zagranicznym

W praktyce handlu zagranicznego wzajemne zobowiązania eksportera i importera ujmowane są w skrótowe formuły, z których wynika podział kosztów, obowiązków i ryzyka dostawy towaru między stronami zawierającymi kontrakt. Najczęściej stosowane są formuły Incoterms, opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową. 1 stycznia 2011 roku weszła w życie nowa ich wersja – Incoterms® 2010².

W artykule zwrócono uwagę na najważniejsze zmiany jakie zostały w nich wprowadzone oraz na podział między eksportera i importera kosztów transportu. Choć z natury rzeczy te kwestie są przedmiotem zainteresowania eksporterów i importerów, to ich znajomość jest też niezbędna podmiotom zajmującym się obsługą logistyczną ładunków handlu zagranicznego, którzy też często są doradcami swoich zlecających.

Należy dodać, że „Incoterms” jest zastrzeżonym znakiem handlowym Międzynarodowej Izby Handlowej i zgodnie z jej wymogami należy je pisać z symbolem ®.

Najważniejsze zmiany, jakie w nich wprowadzono do stosunku do Incoterms 2000, to:

- Incoterms® 2010 zawierają interpretację 11 formuł. W porównaniu do Incoterms 2000 ich liczba zmniejszyła się o dwie.

Wyeliminowano cztery formuły, a mianowicie DES, DEQ, DAF i DDU, które zostały zastąpione przez dwie nowe: DAT i DAP (tabela 1). W DAT obowiązkiem eksportera jest dostarczenie towaru do określonego terminalu w porcie lub miejscu przeznaczenia łącznie z wyładunkiem, a w DAP dostarczenie towaru do określonego miejsca przeznaczenia, bez wyładunku ze środka transportu

- w handlu drogą morską wyeliminowano, po 74 latach, występującą już w Incoterms z 1936 roku, linię nadburcia statku (*ship's rail*), jako miejsce podziału ryzyka uszkodzenia czy utraty towaru w formułach FOB, CFR i CIF, a w formule FOB także podziału kosztów. Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek i to jest też miejsce podziału ryzyka między kupującym i sprzedającym
- dokonano nowej klasyfikacji formuł, prezentując je w dwóch grupach: formuły stosowane przy przewozach towarów środkami wszystkich gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu multimodalnego, w których wskazano miejsce (dostawy/przeznaczenia) oraz formuły stosowane przy przewozach towarów transportem morskim lub wodnym śródlądowym, w których wskazano port (załadunku/przeznaczenia)

Tab. 1. Formuły Incoterms® 2010.

Reguły mające zastosowanie przy przewozach środkami wszystkich gałęzi transportu

| | | |
|-----|--------------------------------|-------------------------------------|
| EXW | EX WORKS | Z zakładu |
| FCA | FREE CARRIER | Dostarczony do przewoźnika |
| CPT | CARRIAGE PAID TO | Przewóz opłacony do |
| CIP | CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO | Przewóz i ubezpieczenie opłacone do |
| DAT | DELIVERED AT TERMINAL | Dostarczony do terminalu |
| DAP | DELIVERED AT PLACE | Dostarczony do miejsca |
| DDP | DELIVERED DUTY PAID | Dostarczony, cło opłacone |

Reguły mające zastosowanie przy przewozach drogą morską i wodną śródlądową

| | | |
|-----|-----------------------------|---------------------------------|
| FAS | FREE ALONGSIDE SHIP | Dostarczony wzdłuż burty statku |
| FOB | FREE ON BOARD | Dostarczony na statek |
| CFR | COST AND FREIGHT | Koszt i fracht |
| CIF | COST, INSURANCE AND FREIGHT | Koszt, ubezpieczenie i fracht |

W przypadku każdej formuły należy wskazać określone miejsce i dodać „Incoterms® 2010”

Źródło: opracowano na podstawie Incoterms® 2010, ICC rules, op. cit. oraz Incoterms® 2010. Reguły MIH do stosowania, op. cit.

¹ Prof. dr hab. Danuta Marciniak-Neider – Instytut Handlu Zagranicznego, Uniwersytet Gdański (przyp. red.).

² Incoterms® 2010, ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Publication No. 715E, Paris. Ukazało się też polskie tłumaczenie opublikowane wraz z wersją angielską: Incoterms® 2010. Reguły MIH do stosowania w krajowych i międzynarodowych warunkach handlowych, Publikacja MIH nr 715, ICC Polska, Związek Banków Polskich, Warszawa 2010. Tekstem oficjalnym jest wyłącznie tekst angielski. Incoterms® 2010 można nabyć w: www.iccbooks.com oraz www.iccpolska.pl



- sprecyzowano zakres ubezpieczenia *cargo* w formułach CIP i CIF, określając, że jest to ubezpieczenie na warunkach (C) Instytutowych Klauzul Ładunkowych
- odniesiono się do obowiązków sprzedającego, kiedy towar jest sprzedawany w trakcie przewozu
- wprowadzono obowiązki stron umowy sprzedaży związane z odprawą pod względem bezpieczeństwa (*security clearances*)
- określono, że każdy dokument, do którego jest odniesienie w Incoterms® 2010, może mieć formę elektronicznego przekazu, jeśli strony tak uzgodniły, albo wynika to ze zwyczaju (poprzednio dotyczyło to tylko faktury i dokumentu przewozowego).
- w FCA sprzedający nie ponosi kosztów wyładunku ze środka transportu, jeśli dostarcza towar do terminalu przewoźnika
- w CFR i CIF sprzedający ponosi koszty załadunku na pokład statku w porcie załadunku, a w CPT i CIP koszty załadunku na środek transportu; koszty wyładunku ze statku/środka transportu ponosi kupujący, a sprzedający tylko wówczas, gdy obciążają go na podstawie zawartej umowy przewozu
- w DAT koszty wyładunku ze środka transportu w terminalu (w porcie lub miejscu przeznaczenia) ponosi sprzedający
- w DAP i DDP koszty wyładunku ze środka transportu, którym dostarczono towar do określonego miejsca przeznaczenia ponosi kupujący.

Koszty przewozu

Dla określenia kto – eksporter czy importer – ponosi koszty przewozu towaru i na jakim odcinku, przydatna jest klasyfikacja formuł Incoterms® 2010 na następujące cztery grupy:

- grupa E obejmująca tylko jedną formułę EXW; kupujący który organizuje transport na całej trasie dostawy od nadawcy do odbiorcy ponosi wszystkie koszty i ryzyko związane z dostawą

Szczególną uwagę warto zwrócić na konsekwencje dla eksporterów i importerów wynikające z podziału kosztów załadunku i wyładunku między armatora i załadowcę/odbiorcę w żegludze liniowej. Armator liniowy oferując przewóz na danej linii na określonych warunkach, może włączyć do opłaty za przewóz koszty załadunku i wyładunku. W praktyce często stosowane są zwyczajowe formuły (przykład 1).

Przykład 1

Formuły podziału kosztów załadunku i wyładunku w żegludze liniowej

- LILO – *liner in – liner out, liner terms both ends*, tzw. pełne warunki liniowe – stawka frachtowa obejmuje za- i wyładunek (w relacji burta-ładownia/pokład-burta lub tylko od i do linii nadburcia statku)
- LIFO – *liner in – free out*; stawka frachtowa obejmuje koszty załadunku
- FILO – *free in – liner out*; stawka frachtowa obejmuje koszty wyładunku
- FIFO – *free in – free out*; stawką frachtową nie jest objęty za- i wyładunek.

- grupa F obejmująca formuły FCA, FAS i FOB; sprzedający nie ponosi zasadniczych kosztów przewozu; w FCA nie ponosi ich w ogóle, jeśli przewoźnik odbiera towar w jego siedzibie, albo ponosi koszt przewozu do terminalu przewoźnika, a w FAS i FOB ponosi koszt przewozu do portu załadunku
- grupa C obejmująca formuły CFR, CIF, CPT i CIP; sprzedający ponosi koszty przewozu do wymienionego w danej formule miejsca (CPT, CIP) lub portu (CFR, CIF) przeznaczenia (ryzyko uszkodzenia czy utraty towaru w czasie transportu ponosi kupujący)
- grupa D obejmująca formuły DAT, DAP, DDP; sprzedający ponosi koszty (a także ryzyko) do określonego w formule miejsca przeznaczenia.

Koszty załadunku i wyładunku

Jeśli chodzi o koszty załadunku towaru na środek transportu i wyładunku należy wskazać, że:

- w EXW sprzedający nie ponosi kosztów załadunku na środek transportu podstawiony przez kupującego po odbiór towaru
- w FCA sprzedający ponosi koszty załadunku na środek transportu podstawiony przez kupującego, gdy odbiór towaru odbywa się w zakładzie sprzedającego

W zależności od oferty armatora, przy zastosowaniu formuł CFR i CIF, koszty wyładunku może opłacić armatorowi eksporter lub importer (koszty załadunku w porcie załadunku ponosi eksporter). Opłaca je importer, gdy armator oferuje przewóz na warunkach LIFO lub FIFO. Natomiast jeśli armator oferuje przewóz na warunkach liniowych – LILO lub FILO to koszty wyładunku w porcie przeznaczenia, wliczone do opłaty za przewóz, ponosi eksporter i zgodnie z Incoterms® 2010 nie może domagać się ich zwrotu od importera, chyba że tak uzgodnili między sobą.

Należy dodać, że pojęcie kosztów za- i wyładunku jest różnie interpretowane przez poszczególnych armatorów, a także może wynikać ze zwyczajów w danym porcie, na przykład stawka frachtowa może obejmować całość kosztów załadunku z nabrzeża do ładowni statku lub tylko połowę, to znaczy od linii nadburcia statku do ładowni/na pokład, jak również mogą być niekiedy ujęte w niej opłaty terminalowe.

Terminalowe opłaty portowe

Terminalowe opłaty portowe (*THC terminal handling charges*) pobierane są za obsługę kontenerów w terminalach portowych. Pojęcie THC pojawiło się w 1989 roku, gdy opłaty za obsłu-



Przykład 2

Wysokość THC w taryfie armatora XYZ w polskich portach – stan na marzec 2011 roku

Kontenery standardowe

170 PLN/20' 220 PLN/40'/40'HC (High cube – kontener o podwyższonej wysokości)

Kontenery chłodnicze (reefer)

230 PLN/20' 280 PLN/40'

gę kontenera w porcie pobierane przez armatorów, wyodrębniono z łącznej opłaty za przewóz. THC zostały wprowadzone przez konferencje żeglugowe³ w latach 90. XX wieku, a formułę ich wydzielenia z łącznych opłat opracowała – nieistniejąca już – Rada Europejskich i Japońskich Narodowych Związków Armatorów (CENSA – Council of European and Japanese Shippers Association) w porozumieniu z Europejską Radą Załadowców (ESC – European Shippers' Council)⁴, która domagała się od armatorów rozdzielenia tych kosztów od stawek frachtowych.

W praktyce opłaty za obsługę kontenera w terminalu mogą być pobierane przez operatora terminalu bądź od armatora, bądź od załadowcy/odbiorcy ładunku lub jego spedytora. Jeśli operatorowi płaci armator to potem obciąża THC nadawcę i odbiorcę kontenera. Na ogół armator pobiera THC w porcie załadunku od eksportera, a w porcie przeznaczenia od importera, ale na przykład w polskim eksporcie do Stanów Zjednoczonych i Kanady THC w portach amerykańskich i ka-

• włączone do stawki frachtowej, na przykład w przypadku kontenerowej stawki frachtowej określonej *all in* (wszystkie podatki włączone) albo LS (*lumpsum* – ryczałt).

Istotne jest sprawdzenie w warunkach taryfowych lub u armatora, co pojęcia *all in* i LS oznaczają, to znaczy jakie elementy obsługi kontenera w porcie obejmują, a także jakie usługi portowe są przez danego armatora ujęte w stawce frachtowej, a jakie w THC.

W tym samym porcie mogą być stosowane różne rozwiązania, na przykład w polskich portach połowa kosztów za- i wyładunku wliczana była do stawki frachtowej (zgodnie ze zwyczajem ogłoszonym przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego, kiedy nie był jeszcze rozpowszechniony transport kontenerowy) – to znaczy koszt załadunku od nadburcia, a koszt wyładunku do nadburcia, ale ta zasada nie jest już jednolicie stosowana (przykład 3).

Przykład 3

W 2009 r. w terminalu Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni armator MSC wprowadził THC obejmujące obsługę kontenera w imporcie do bramy portowej (tzw. GO – *gate out*), a więc wliczył do nich koszty wyładunku (w relacji ładownia-burta), przeładunek pośredni (w relacji burta-plac-środek transportu lądowego) oraz zdanie pustego kontenera na depot wskazany przez armatora). W eksporcie THC obejmuje podobny zakres, tylko w relacji odwrotnej od bramy portowej.

Nie są to wszystkie czynności wykonywane na rzecz obsługi kontenera w terminalu, bo np. kosztami składowania, wystawienia kontenera do rewizji celnej czy kontroli fitosanitarnej obciążany jest przez BCT spedytor realizujący zlecenie obsługi swojego klienta.

nadyjskich dość powszechnie ujęte są w opłacie za przewóz, którą płaci eksporter zawierając umowę przewozu (na przykład przy sprzedaży na warunkach CFR, CIF). THC na ogół są wyrażane w określonej kwocie od kontenera, która może być zróżnicowana w zależności od wielkości oraz rodzaju kontenera (przykład 2).

W praktyce THC pobierane przez armatora mogą być:

- wyodrębnione, jako oddzielna opłata, stanowiąca dodatek do frachtu

W zależności od oferty armatora koszty THC w porcie przeznaczenia może ponosić eksporter lub importer. Z zasady, podobnie jak koszty wyładunku przy zastosowaniu CFR i CIF, ponosi je kupujący. Międzynarodowa Izba Handlowa zwraca jednak uwagę na zdarzające się przypadki, że importer bywa dwukrotnie obciążany THC. Występuje to w sytuacji, gdy eksporter opłaca THC ujęte w opłacie za przewóz, a zatem kupujący ponosi je w cenie towaru i jednocześnie zdarza się, że operator terminalu po raz drugi obciąża nimi importera odbierającego towar.

³ Od 18 października 2008 r. obowiązuje w Unii Europejskiej zakaz funkcjonowania żeglugowych konferencji liniowych na szlakach prowadzących do i z portów unijnych.

⁴ *Terminal handling charges during and after the liner conference era*, European Commission, October 2009, ec.europa/competition/sectors/transport/reports (dostęp 1.03.2010).



Zatem Międzynarodowa Izba Handlowa w formułach CFR i CIF, a także w CPT, CIP oraz DAP i DDP, wprowadziła zapisy, które mają wyeliminować takie podwójne opłaty. Określają one, że sprzedający musi opłacić fracht i wszystkie inne koszty, łącznie z jakimikolwiek opłatami za wyładunek w miejscu przeznaczenia, które obciążają go na podstawie umowy przewozu. A zatem THC ponosi kupujący, o ile nie były ujęte w opłacie za przewóz, którą sprzedający uiścił przy zawieraniu umowy przewozu. Szkoda jednak, że Międzynarodowa Izba Handlowa nie sprecyzowała w treści formuł tych kosztów, bo określenie „any charges for unloading” może budzić wątpliwości, co to określenie obejmuje.

Ważną rolą podmiotu zajmującego się obsługą logistyczną kontraktu jest poinformowanie zleceniodawcy, co jest ujęte w opłacie za przewóz.

Odprawa pod względem bezpieczeństwa

W Incoterms® 2010 wprowadzono nowe obowiązki eksportera i importera związane z odprawami towarów w zakresie bezpieczeństwa. Wynikają one z wprowadzenia, najpierw w USA po zamachach terrorystycznych 11 września 2001 roku, a potem również w innych krajach, w tym w Unii Europejskiej, regulacji skutkujących między innymi nałożeniem na eksporterów i importerów obowiązków w zakresie przekazywania do służb ochrony granic i służb celnych informacji o towarach, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ładunków i łańcuchów dostaw.

Przekazywanie informacji o przewożonych ładunkach nie jest rzeczą nową. Od początku żeglugi morskiej i powietrznej powszechną praktyką było sporządzanie manifestów statkowych/ładunkowych, które zawierały informacje o ładunkach znajdujących się na statku. Po wypłynięciu statku do portu manifesty te otrzymywały odpowiednie jednostki, w tym służby celne. Ale po 11 września 2001 roku sytuacja się zmieniła. Służby celne i inne żądają szczegółowych informacji o towarze zanim zostanie on załadowany na statek w porcie wysyłki, co pozwala im na „prześwietlenie” przesyłki i zaliczenie do odpowiedniej klasy ryzyka, a to może skutkować nawet zakazem załadunku (ryzyko 1, nie ładować).

Pierwszą inicjatywą podjętą przez USA było wprowadzenie zasady *24 hours rule*, zgodnie z którą konieczne jest awizowanie wysyłanych do USA przesyłek kontenerowych na 24 godziny przed planowanym załadunkiem w porcie nadania. Armatorzy są zobowiązani do wysłania drogą elektroniczną manifestów ładunkowych, wraz z numerami konosamentów oraz plomb kontenerów, do amerykańskiego Customs and Border Protection – CBP, gdzie manifesty są poddawane ocenie przez system komputerowy.

W 2009 roku została wprowadzona w USA, w ramach ISF (*Importer Security Filing*), Reguła 10+2 (bo 10 informacji musi przekazać importer, a 2 przewoźnik), zgodnie z którą importer jest zobowiązany przesłać do CBP drogą elektronicz-

ną na 24 godziny przed załadunkiem towaru na statek kluczowe dla jego identyfikacji informacje, a przewoźnik, najpóźniej 48 godzin po wypłynięciu statku z portu załadunku, musi podać plan rozmieszczenia kontenerów na statku.

Dane uzyskane dzięki ISF są automatycznie przez CBP porównywane z danymi przekazywanymi w ramach *24 hours rule* i oceniane, jakie jest ryzyko wystąpienia niepożądanych zdarzeń.

Od 1 stycznia 2011 roku w Unii Europejskiej, w ramach Systemu Kontroli Eksportu (ECS – Export Control System) i Systemu Kontroli Importu (ICS – Import Control System) też wprowadzono obowiązek podawania określonych danych dotyczących towaru w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, zarówno przy wysyłce z obszaru UE, jak i przy przywozie na teren UE i to przed wysłaniem z UE, jak i przed przybyciem do UE. Dokonywane jest to w formie składania drogą elektroniczną w eksporcie towarów, niezależnie od miejsca przeznaczenia, WDS – wywozowej deklaracji skróconej (EXS – *Exit Summary Declaration*), a w imporcie PDS – przywozowej deklaracji skróconej (ENS – *Entry Summary Declaration*). Zakres wymaganych informacji w tych deklaracjach jest bardzo obszerny. Mniejszy zakres jest wymagany, gdy podmiot składający deklarację ma status upoważnionego podmiotu gospodarczego AEO (*Authorized Economic Operator*).

W zależności od rodzaju środka transportu i czasu przewozu na terenie UE, zróżnicowany jest czas przekazania deklaracji; na przykład przy ładunkach skonteneryzowanych w transporcie morskim (z wyjątkiem żeglugi bliskiego zasięgu) deklaracja ENS musi być przekazana do urzędu celnego pierwszego portu wejścia w Unii Europejskiej, co najmniej 24 godziny przed załadunkiem towaru na statek w zagranicznym porcie załadunku, a przy ładunkach masowych co najmniej 4 godziny przed przybyciem statku do pierwszego portu w UE.

Za przekazanie wymaganych przez poszczególne kraje czy UE danych i deklaracji odpowiedzialni są bądź bezpośrednio eksporterzy/załadowcy i importerzy, bądź przewoźnicy. Z punktu widzenia obowiązków eksportera i importera określonych w Incoterms nie ma znaczenia, na kim ciąży ten obowiązek, bo i tak na przykład przewoźnikowi określone informacje muszą dostarczyć eksporter i importer.

Generalnie obowiązki informacyjne ciążyą na obu stronach umowy sprzedaży i są podobne dla obu z nich, jak również niemal identyczne we wszystkich formułach.

Generalnie, eksporter ma obowiązek udzielić lub zapewnić pomoc importerowi w uzyskaniu dokumentów i informacji, w tym informacji dotyczących bezpieczeństwa, które są kupującemu niezbędne przy imporcie towaru i/lub transporcie towarów do ostatecznego miejsca przeznaczenia, a w przypadku EXW także przy eksporcie. Podobne obowiązki informacyjne ma kupujący wobec sprzedającego w odniesieniu do informacji niezbędnych przy eksporcie towarów. Związane z tym koszty ma obowiązek ponieść strona żądająca tych informacji⁵.

⁵ Eksporterzy/importerzy ponoszą też dodatkowe koszty, gdyż przewoźnicy i operatorzy portowi nakładają na nich specjalne dodatki pokrywające koszty dodatkowej ochrony ładunku, np. w porcie morskim – PSC – *port security charge* (0,8 – 3 USD za kontener), na statku – ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) pobierany przez armatora (11-15 euro za kontener) czy też dodatek związany z *24 hours rules* (25-30 USD za konosament). Jednak Incoterms nie odnoszą się do tego typu kosztów, a ponosi je eksporter lub importer stosownie do przejętych na siebie obowiązków w zakresie ponieszenia kosztów transportu towaru.