

Herziening van de Incoterms

1. INLEIDING

Dit bericht bevat enige informatie over de nieuwe Incoterms 2010. De Incoterms zijn internationaal erkende handelscondities gepubliceerd door de International Chamber of Commerce die wereldwijd worden gebruikt in de (internationale) handel. De eerste versie van de Incoterms dateert uit 1936. Sindsdien zijn deze verscheidene malen aangepast. Thans betreft het de achtste herziening van de Incoterms.

2. DE INCOTERMS 2010

EXW	EX Works/Af Fabriek (... overeengekomen plaats van levering)
FCA	Free Carrier/Vrachtvrij tot Vervoerder (...overeengekomen haven van verscheping)
CPT	Carriage paid to/Vracht betaald tot (...overeengekomen plaats van bestemming)
CIP	Carriage and Insurance paid to/Vracht en Verzekering betaald tot (...overeengekomen plaats van bestemming)
DAT	Delivered at Terminal/Geleverd op Terminal (...overeengekomen terminal in de haven of in de plaats van bestemming)
DAP	Delivered at Place/Geleverd ter Bestemming (...overeengekomen plaats van bestemming)
DDP	Delivered Duty paid/Geleverd Rechten betaald (...overeengekomen plaats van bestemming)
FAS	Free alongside Ship/Vrachtvrij langzij Schip (...overeengekomen haven van verscheping)
FOB	Free on Board/Vrachtvrij aan Boord (...overeengekomen haven van verscheping)
CFR	Cost and Freight/Kostprijs en Vracht (...overeengekomen haven van bestemming)
CIF	Cost, Insurance and Freight/Kostprijs, Verzekering en Vracht (...overeengekomen haven van bestemming)

3. WIJZIGINGEN

De belangrijkste wijzigingen zijn de volgende:

- De oude clauses DAF, DES, DEQ en DDU zijn verdwenen. Reden hiervoor is dat deze clauses door de markt te specialistisch worden gevonden en derhalve weinig worden gebruikt. In plaats hiervan zijn onder de Incoterms 2010 twee nieuwe Incoterms geïntroduceerd: DAT (Delivered at Terminal ... named terminal at port or place of destination) en DAP (Delivered at Place ... named place of destination). Beide clauses kunnen onafhankelijk van het beoogde transportmiddel worden gebruikt. Bij DAT worden de goederen aan de koper ter beschikking gesteld op de afgesproken terminal en *na* lossing uit het vervoermiddel. Bij DAP worden de goederen aan de koper ter beschikking gesteld op de afgesproken plaats, op het aankomend vervoermiddel en klaar voor lossing. Bij DAT moet de verkoper dus lossen en bij DAP de koper. DAP is in de plaats gekomen voor DAF, DES en DDU. DAT vervangt de

oude Incoterm DEQ.

- De Incoterms 2010 kunnen worden gerubriceerd in twee hoofdcategorieën: Incoterms voor iedere transportmodaliteit (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT en DDP) en Incoterms voor vervoer over zee en binnenwateren (FAS, FOB, CFR en CIF).
- De Incoterms 2010 kunnen zowel worden gebruikt voor nationale als internationale handel.
- Onder de nieuwe Incoterms 2010 geldt bij FOB, CFR en CIF niet langer het criterium van risico-overgang bij het passeren van de scheepsreling, maar gaat het risico over op het moment dat de goederen aan boord van het schip zijn geplaatst. Bij sommige producten zoals bijvoorbeeld chemicaliën kan het van belang zijn dat koper en verkoper precies afspreken wat zij verstaan onder 'geplaatst aan boord van het schip', bijvoorbeeld op het moment dat de vloeibare chemicaliën de flens van de laadslang van het schip passeren.
- Bij FOB is de verkoper niet verplicht om het vervoer te regelen, aangezien dit normaliter de verantwoordelijkheid van de koper is. De nieuwe Incoterms faciliteren echter dat op verzoek van de koper of door middel van handelsgebruik de verkoper het vervoer *mag* regelen op gebruikelijke voorwaarden en voor rekening en risico van de koper als de koper niet tijdig een instructie tot het tegendeel geeft. Evenzo mag de verkoper desverzocht weigeren om het vervoer te regelen, maar de verkoper dient de koper hiervan dan wel terstond in kennis te stellen.
- Net als onder de Incoterms 2000 is geen van beide partijen verplicht om verzekering te regelen ten behoeve van de ander, behoudens in geval van CIF en CIP. Op basis van de Incoterms 2010 is de verkoper echter wel verplicht informatie aan de koper te verstrekken die hij nodig heeft teneinde een transportgoederenverzekering af te sluiten.
- De minimum verzekering bij CIF en CIP onder de Incoterms 2010 moet minstens voldoen aan de minimum dekkingsvoorwaarden volgens de 'Clauses C' van de 'Institute Cargo Clauses' (LMA/IUA) of vergelijkbare polisvoorwaarden. De 'Institute Cargo Clauses' zijn in 2009 herzien, zodat hiermee ook de dekkingsomvang als vereist bij CIF en CIP is veranderd.
- Nieuw onder de Incoterms 2010 is ook dat geregeld is wie verantwoordelijk is voor de kosten van inspecties voorafgaande aan het vervoer. Dit speelt met name bij luchtvervoer, waarbij 'security checks' niet ongebruikelijk zijn.
- Onder de Incoterms 2000 werden specifieke documenten genoemd die, indien afgesproken, vervangen konden worden door EDI ('Electronic Data Interchange') berichten. Thans wordt onder de Incoterms 2010 elektronische communicatie met papieren communicatie gelijk gesteld voor zover partijen dit overeenkomen of indien het een handelsgebruik is.
- Indien van toepassing wordt de verantwoordelijkheid voor terminal handling charges uitdrukkelijk toebedeeld. Dit kan voorkómen dat de koper twee keer voor deze kosten moet opdraaien, bijvoorbeeld wanneer de terminal handling kosten al in de koopprijs zijn verwerkt, maar de terminal de koper zelf ook nog eens hiervoor factureert. Ook dit was onder de Incoterms 2000 ongeregeld.
- Bij 'string sales' worden goederen, in het bijzonder commodities, zeer dikwijls gedurende het transport (overwegend zeevervoer) meerdere malen verkocht. Bij verkoop van zulke 'stomende goederen' zijn de gebruikelijke regelingen van de Incoterms over overhandigen van de goederen niet mogelijk, omdat de verkoper niet de feitelijke macht uitoefent over die goederen. De verkoper van

‘stomende goederen’ vervult derhalve zijn verplichtingen niet door de overgave van de goederen, maar door de terbeschikkingstelling op het vervoermiddel waarop de goederen zich bevinden. Dit kan door overgave van het vervoerdocument.

4. WELKE INCOTERM AFSPREKEN?

Om te bepalen welke Incoterm koper en verkoper moeten afspreken, dienen zij zich af te vragen wat zij kunnen en willen. Hierbij valt met name te denken aan export- en importtransacties. Partijen moeten zich ook afvragen of de door hen beoogde Incoterm past bij het door hen voorziene vervoer. De Incoterms CFR, CIF, FAS, en FOB zijn enkel bedoeld voor zeevervoer en vervoer over de binnenwateren. Als geen vervoer aan boord van een schip plaatsvindt, behoren deze Incoterms niet te worden gebruikt. Zo zal bijvoorbeeld bij lucht-, spoor- en wegvervoer in plaats van CIF de Incoterm CIP gebezigd dienen te worden. Om de Incoterm onderdeel van de overeenkomst te maken, dient op de volgende wijze te worden verwezen:

De drie hoofdletters waarmee de desbetreffende Incoterm wordt aangeduid + de plaats + ICC-Incoterms 2010. De plaats dient zo precies mogelijk te worden vermeld, dus bijvoorbeeld CIF Rotterdam Waalhaven ICC-Incoterms 2010.

5. AFRONDING

De Incoterms 2010 zijn met name een ‘fine tuning’ van de Incoterms 2000. Het aantal Incoterms is teruggebracht van dertien naar elf. De Incoterms 2010 zijn duidelijker en consistent en sluiten beter aan bij de actualiteit. De volledige publicatie van de Nederlandstalige editie van de Incoterms 2010 is beschikbaar op het secretariaat.