

UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA LOGISTIKO

Barbara Korošec

**KLAVZULE INCOTERMS IN
NJIHOVA RABA V PODJETJIH**

diplomsko delo univerzitetnega študija

Celje, september 2013

UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA LOGISTIKO

Barbara Korošec

**KLAUZULE INCOTERMS IN
NJIHOVA RABA V PODJETJIH**

diplomsko delo univerzitetnega študija

Mentor:
izr. prof. dr. Bojan Rosi

Somentor:
asist. mag. Marjan Sternad

Celje, september 2013



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko

IZJAVA O AVTORSTVU

diplomskega dela

Spodaj podpisan/a _____ Korošec Barbara _____,
študent/ka _____ univerzitetnega študijskega programa Logistika sistemov _____
(študija), z vpisno številko _____ 20021645 _____, sem avtor/ica
diplomskega dela:

_____ Klavzule Incoterms in njihova raba v podjetjih _____
_____.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo delo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel/a, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v diplomskem delu, navedena oz. citirana v skladu z navodili Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru;
- sem poskrbel/a, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni del diplomskega dela in je zapisan v skladu z navodili Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru;
- sem pridobil/a vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v diplomsko delo in sem to tudi jasno zapisal/a v diplomskem delu;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesednega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorskih in sorodnih pravicah, Uradni list RS št. 21/95), prekršek pa podleže tudi ukrepom Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru v skladu z njenimi pravili;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za logistiko Univerze v Mariboru;
- je diplomsko delo jezikovno korektno in da je delo lektoriral/a _____
- _____Bojana Samarin, prof. _____.

V Celju, dne _____

Podpis avtorja/-ice: _____

ZAHVALA

Za nasvete in pomoč pri izdelavi diplomske naloge se zahvaljujem mentorju, izr. prof. dr. Bojanu Rosiju, in somentorju, asist. mag. Marjanu Sternadu.

Zahvala gre tudi vsem podjetjem, ki so si vzela čas in rešila anketo ter tako prispevala k večji kakovosti diplomskega dela.

Navsezadnje pa bi se še zahvalila družini in prijateljem, ki so mi z razumevanjem, spodbudo in strpnostjo stali ob strani v času študija.

Klavzule Incoterms in njihova raba v podjetjih

Pravila Incoterms so mednarodno priznani standard in se uporabljajo po vsem svetu v domačih in mednarodnih pogodbah o prodaji blaga. Klavzule Incoterms, ki so bile prvič objavljene leta 1936, zagotavljajo mednarodno sprejete opredelitve in pravila za razlago v najpogostejših komercialnih pogojih.

Pravila so razvili in obdržali strokovnjaki in poklicni ljudje, združeni pod okriljem Mednarodne trgovinske zbornice, in so postali standard v mednarodnem poslovnem okolju. Najnovejše klavzule Incoterms so bile objavljene v sredini septembra 2010, veljati pa so začeli s 1. januarjem 2011. Klavzule pomagajo trgovcem, da se izognejo dragim nesporazumom tako, da pojasnijo naloge, stroške in tveganja, ki se zgodijo pri dobavi blaga od prodajalca do kupca. Incoterms pravila je potrdila Komisija za mednarodno trgovinsko pravo kot globalni standard za razlago najbolj pogostih izrazov v zunanji trgovini.

Ključne besede: klavzule Incoterms, logistika, transport, mednarodno poslovanje.

Incoterms clauses and their use in enterprises

The Incoterms rules are an internationally recognized standard and are used worldwide in international and domestic contracts for the sale of goods. First published in 1936, Incoterms rules provide internationally accepted definitions and rules of interpretation for most common commercial terms.

The rules have been developed and maintained by experts and practitioners brought together by ICC and have become the standard in international business rules setting. Published in mid-September 2010, Incoterms 2010 came into effect on 1 January 2011. They help traders avoid costly misunderstandings by clarifying the tasks, costs and risks involved in the delivery of goods from sellers to buyers. Incoterms rules are recognized by UNCITRAL as the global standard for the interpretation of the most common terms in foreign trade.

Keywords: Incoterms clauses, logistics, transport, international business.

KAZALO

UVOD	8
PREDSTAVITEV PROBLEMA	8
CILJI IN TEZE DIPLOMSKEGA DELA	8
PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE.....	9
METODE DELA	9
1 TEORETIČNE OSNOVE O TRGOVINSKIH KLAVZULAH	
INCOTERMS	10
1.1 ZGODOVINA KLAVZUL INCOTERMS	10
1.2 DELITEV KLAVZUL INCOTERMS	12
1.3 KAKO UPORABLJATI PRAVILA INCOTERMS 2010?	14
1.4 RAZLAGA IZRAZOV V PRAVILIH INCOTERMS 2010... ..	15
1.5 KLAVZULE INCOTERMS	16
1.5.1 Klavzula EXW.....	16
1.5.2 Klavzula FCA.....	18
1.5.3 Klavzula CPT.....	20
1.5.4 Klavzula CIP.....	23
1.5.5 Klavzula DAT.....	26
1.5.6 Klavzula DAP	28
1.5.7 Klavzula DDP	31
1.5.8 Klavzula FAS	32
1.5.9 Klavzula FOB	34
1.5.10 Klavzula CFR.....	35
1.5.11 Klavzula CIF.....	38
2 ANALIZA RAZISKAVE O UPORABI KLAVZUL INCOTERMS V	
SLOVENSКИH PODJETJIH	41
2.1 ANALIZA VPRAŠANJ	41
2.2 POTRJEVANJE HIPOTEZ	49
ZAKLJUČEK	52
OCENA UČINKOV	53
POGOJI ZA UVEDBO.....	54
MOŽNOST NADALJNJEGA RAZVOJA.....	54
LITERATURA IN VIRI	56

KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Razdelitev podjetij glede na velikost</i>	<i>41</i>
<i>Slika 2: Geografski doseg podjetja</i>	<i>42</i>
<i>Slika 3: Prevladujoča dejavnost podjetja</i>	<i>43</i>
<i>Slika 4: Uporaba klavzul incoterms v podjetjih.....</i>	<i>44</i>
<i>Slika 5: Uporaba različnih klavzul incoterms – uvoz in izvoz.....</i>	<i>44</i>
<i>Slika 6: Posvetovanje s specializiranimi službami glede klavzul</i>	<i>45</i>
<i>Slika 7: Ocena lastnega znanja o klavzulah incoterms</i>	<i>46</i>
<i>Slika 8: Najpogostejši vzroki o neznanju</i>	<i>47</i>
<i>Slika 9: Načini seznanjanja z novostmi na področju klavzul incoterms.....</i>	<i>47</i>
<i>Slika 10: Vrsta transporta, kjer podjetja uporabljajo klavzule incoterms</i>	<i>48</i>
<i>Slika 11: Vključevanje klavzul incoterms v kupoprodajne pogodbe glede na strankino željo.....</i>	<i>49</i>

SEZNAM KRATIC

INCOTERMS – »International commercial terms« – Mednarodna pravila za razlago trgovinskih klavzul

ICC – International Chamber of Commerce – Mednarodna trgovinska zbornica

UNCITRAL – United Nations Commission on International Trade Law – Komisija za mednarodno trgovinsko pravo

CFR – »Cost and Freight« – Stroški in prevoznina

CIF – »Cost, Insurance and Freight« – Stroški, zavarovanje in prevoznina

CIP – »Cost and Insurance paid to« – Prevoz in zavarovanje plačana do

CPT – »Carriage paid to« – Prevoz plačan do

DAF – »Delivered at Frontier« – Dobavljeno na meji

DDP – »Delivered Duty paid« – Dobavljeno ocarinjeno

DDU – »Delivered Duty unpaid« – Dobavljeno neocarinjeno

DES – »Delivered ex Ship« – Dobavljeno na ladji

DEQ – »Delivered ex Quay« – Dobavljeno na obali

EXW – »Ex Works« – Franko tovarna

FAS – »Free alongside Ship« – Franko ob ladji

FCA – »Free Carrier« – Franko prevoznik

DAT – »Delievered At Terminal« – Dobavljeno na terminalu

DAP – »Delievered At Place« – Dobavljeno v kraju

FOB – »Free on Board« – Franko na ladijski krov

UVOD

Predstavitev problema

Blago je temeljna sestavina mednarodne trgovine in je v času transporta podvržena vplivnim dejavnikom iz okolice. Pogodbeni stranki (kupec in prodajalec) sodelujeta pri mednarodni trgovini z namenom racionalizirati storitve tako, da minimalizirata nastanek rizika. To je mogoče le, če stranki poznata vse pravne, tehnične in ekonomske strani mednarodne trgovine. Ker pa je prodajna pogodba podlaga za mednarodno trgovanje, je pomembno, da so vsi elementi razumljivi kupcu in prodajalcu. V ta namen obstajajo klavzule Incoterms, ki zmanjšujejo tveganje, vendar le, če so pravilno interpretirane. Samo s pravilno uporabo klavzul se lahko izognemo stroškom, ki nastanejo kot posledica nesporazumov in premalo opredeljenih pravic ter dolžnosti pogodbenih strank. V diplomski nalogi bodo predstavljene klavzule Incoterms, ki jih bomo podrobno preučili in z rezultati ankete spoznali njihovo razširjenost v slovenskih podjetjih, preverili znanje zaposlenih o klavzulah, ter koliko podjetja sledijo novostim na področju klavzul.

Cilji in teze diplomskega dela

Cilj diplomskega dela je predstaviti in opisati Incoterms klavzule ter preveriti njihovo pogostost uporabe v podjetjih različnih velikosti. Raziskali bomo probleme uporabe klavzul in opredelili osnovne cilje, pri tem pa jih tudi ustrezno interpretirali ter podkrepili s primeri. S pomočjo anketiranja želimo ugotoviti, kako dobro zaposleni v podjetjih poznajo Incoterms klavzule, saj je pri mednarodni trgovini izredno pomembno poznavanje le-teh.

Teze diplomskega dela so naslednje:

- več kot 70 odstotkov slovenskih podjetij uporablja Incoterms klavzule pri mednarodnem trgovanju;
- podjetja se pri sklepanju poslov odločijo za klavzule, ki so primernejše za njih – pri uvozu za DDU ter pri izvozu za klavzulo EXW;

- od januarja 2011, ko sta v veljavo stopili novi klavzuli DAP in DAT, podjetja še vedno raje uporabljajo klavzule Incoterms iz leta 2000;
- vsaj 30 odstotkov podjetij se udeležuje seminarjev, kjer podrobno razložijo klavzule in uporabo teh v praksi;
- cestni transport prevladuje med najpogosteje uporabljenimi načini transporta;
- vsaj polovica vprašanih se posvetuje o vključitvi klavzul v pogodbo z zato specializiranimi službami;
- podjetja ocenjujejo njihovo znanje o klavzulah Incoterms s povprečno oceno 3,5 ali več;
- klavzule Incoterms so v pogodbo vključene na željo druge pogodbene stranke.

Predpostavke in omejitve

Predpostavljamo, da:

- zaposleni v podjetjih dokaj realno ocenjujejo svoje znanje o Incoterms klavzulah;
- so klavzule sestavni del pogodb pri mednarodnem trgovanju.

Z glavnimi omejitvami se bomo srečevali pri sami anketi, saj ni zagotovljen odziv vsakega podjetja. Posledično to pomeni, da bomo morali posploševati na različno velikih vzorcih podjetij.

Metode dela

Glede na cilje te naloge lahko opredelimo predvidene metode, ki jih bomo med pisanjem uporabljali. Za izdelavo diplomske naloge bomo uporabili naslednje osnovne metode:

- metodo deskripcije (opisovanje teoretičnih dejstev, procesov in predmetov),
- metodo kompilacije (postopek povzemanja stališč in spoznanj ostalih avtorjev),
- metodo anketiranja (zbiranje podatkov na podlagi intervjuja) in
- metodo dokazovanja.

Ob naštetih metodah bomo na koncu prikazali še podatke, pridobljene v anketi. Za prikazovanje bo uporabljena metoda grafičnega prikazovanja z interpretacijo.

1 TEORETIČNE OSNOVE O TRGOVINSKIH KLAVZULAH INCOTERMS

V tem poglavju bomo opisali zgodovino klavzul Incoterms, delitev, izraze in uporabo le-teh. Sledilo bo poglavje, namenjeno vsaki klavzuli posebej, kjer bo natančno opredeljena kupčeva in prodajalčeva dolžnost, ter primer uporabe.

1.1 Zgodovina klavzul Incoterms

Bratina in Jovanovič (2011, str. 5) sta zapisala: "Mednarodna trgovinska zbornica že od leta 1936 izdaja Mednarodne trgovinske klavzule ali t. i. Incoterms. Pravila Incoterms so namenjena lažji in bolj pregledni porazdelitvi obveznosti prodajalca ter kupca. Z uporabo ene izmed klavzul Incoterms se jasno določijo obveznosti glede dobave blaga, razporeditve stroškov in prehoda nevarnosti s prodajalca na kupca. Določajo tudi nekatere druge obveznosti v zvezi s prodajo blaga, kot so npr. obveznosti carinjenja, pakiranja in označevanja, obveščanja itd.

Prva izdaja pravil Incoterms sega v leto 1936, ta pravila so bila nato dopolnjena v letih 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 in 2010. Slednja, torej zadnja različica pravil Incoterms, Incoterms 2010, ki je stopila v veljavo 1. 1. 2011 jih ponovno usklajuje s potrebami prakse. Incoterms 2010 prinašajo za stranke prodajnih pogodb tako v mednarodni kot tudi v notranji trgovini pomembne novosti. Število trgovinskih razmerij je vedno večje in s tem se povečuje tudi število sporov in nesporazumov, ki so velikokrat posledica različnih pravnih ureditev posameznih držav, iz katerih stranke prihajajo. K preprečevanju slednjih občutno pripomorejo pravila Incoterms, ki strankam omogočajo standardiziran potek trgovinskih poslov oziroma transakcij. Tega sama po sebi ne zagotavljajo, ampak jih morajo stranke tudi pravilno razumeti ter uporabiti. Napačno razumevanje in uporaba pravil Incoterms lahko namreč pripeljeta do zapletov in nesporazumov zaradi nejasnosti glede medsebojnih pravic in dolžnosti, kar pripelje do dragih sporov in prekinitev v poslovanju."

Bratina in Jovanovič (2011, str. 3–4) opozarjata, da trgovinske klavzule Incoterms določajo pravice in obveznosti strank prodajne pogodbe z zvezi z dobavo prodanega blaga:

- kraj in čas dobave blaga kupcu;
- kraj in čas prehoda nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga s prodajalca na kupca;
- razporeditev blagovnih stroškov med stranki prodajne pogodbe;
- druge pravice in obveznosti strank, na primer obveznosti izvoznega in uvoznega carinjenja, zavarovanja blaga, sklenitve prevozne pogodbe, pakiranja blaga in podobno.

"Opozoriti je potrebno, da uporaba pravil Incoterms pravnega razmerja med prodajalcem in kupcem ne uredi v celoti, zaradi česar je določena pravna vprašanja potrebno dogovoriti posebej. Taka pravila Incoterms ne urejajo vprašanj prenosa lastninske pravice na blagu, točne cene blaga in načina plačila, posledice kršitve pogodbe, kar vse ureja vsakokratno nacionalno pravo oziroma mednarodni pravni viri in obvezujoči akti mednarodnih organizacij. Pravila Incoterms torej odnosa med kupcem in prodajalcem ne urejajo celovito, ampak se nanašajo le na določene elemente prodajne pogodbe med strankama. Slednje uredijo medsebojno razmerje še z drugimi določbami prodajne pogodbe in posebnimi pogodbami, kot je npr. zavarovalna, prevozna, itd.

Pravila Incoterms tudi niso zavezujoče narave, ki bi jih stranke morale uporabiti, temveč gre za dispozitivne pravne norme. Slednje pomeni, da se stranki sami odločita, če jih bosta sploh vključili v prodajno pogodbo in tudi katero različico pravil Incoterms ter katero klavzulo bosta vključili. Pri tem je pomembno tudi nacionalno pravo, katerega kogentnih določb se ne more izključiti. Slednje lahko razveljavijo katerokoli določbo prodajne pogodbe, v kolikor jim nasprotuje. V primeru, da se stranki odločita za uporabo katere izmed klavzul Incoterms, pa je priporočljivo, da se klavzula jasno vključi v pogodbo. To pomeni, da stranki izrecno določita, katero klavzulo vključujeta in ob tem tudi navedeta, katero različico pravil Incoterms uporabljata (npr.: CIP Incoterms 2010, naveden namembni kraj), saj lahko uporabita tudi katero izmed starih različic pravil Incoterms (npr. CIP Incoterms 2000). Če se slednje ne upošteva, lahko namreč pride do spora, katera različica pravil Incoterms je bila mišljena. Klavzule lahko stranke tudi dopolnjujejo oziroma spreminjajo, vendar je pri tem potrebno biti izredno

previden, saj lahko, v kolikor dopolnitvene ne bi bile skladne z ustaljeno prakso, pride do resni težav in sporov, ki jih stranke ob dopolnjevanju niso predvidele. Incoterms namreč temeljijo na več desetletij dolgi praksi in je zaradi tega priporočljivo, da se jih uporablja v obliki, v kakršni so uradno zapisane" (Bratina & Jovanovič, 2011, str. 4).

Bratina in Jovanovič (2011, str. 6) sta naštel bistvene spremembe v zadnji reviziji pravil Incoterms. Spremembe so naslednje:

- število klavzul se je zmanjšalo s 13 na 11;
- klavzule DES, DEQ, DAF in DDU sta zamenjali novi klavzuli DAT in DAP;
- v klavzulah CIF, CFR in FOB je novost v trenutku prehoda nevarnosti: sedaj ni več namišljene navpične črte, preko katere naj bi nihala nevarnost, ampak nevarnost preide na kupca takrat, ko je blago naloženo na krov ladje;
- elektronska in papirna komunikacija sta izenačeni;
- natančnejša ureditev varnostnih podatkov o blagu (uvajanje novih dokumentov, npr. dokumentiranje proizvodne verige);
- klavzule so razvrščene glede na obliko prevoza;
- natančneje definirani stroški pri klavzulah, kjer je nevarnost dvojnega plačila za določeno storitev;
- nova formalna določitev, ki ureja, katere klavzule se lahko uporabljajo tako za domačo kot mednarodno trgovino;
- temeljitejša navodila za uporabo posamezne klavzule in grafični prikaz le-teh;
- na novo je opredeljena obveznost prodajalca, saj ne odpravi blaga, ampak ga "priskrbi";
- pogodbene stranke morajo obvezno zagotoviti informacije, ki so nujno potrebne za sklenitev zavarovanja.

1.2 Delitev klavzul Incoterms

Na novo je opredeljena tudi razdelitev klavzul, ki jih sedaj lahko razdelimo na dva načina, in sicer glede na obliko prevoza (klavzule za kakršnokoli obliko ali oblike prevoza ter klavzule za morske in notranje plovne poti).

Naslednja delitev se lahko uporablja ne glede na vrsto prevoza (tudi za multimodalni prevoz). Prav tako se lahko uporabljajo za primere, ko se ladja uporabi kot del prevoza.

Klavzule za kakršnekoli oblike prevoza delimo na:

- EXW – Ex Works – franko tovarna;
- FCA – Free Carrier – franko prevoznik;
- CPT – Carriage Paid To – prevoz plačan do;
- CIP – Carriage and Insurance Paid To – prevoz in zavarovanje plačana do;
- DAT – Delievered At Terminal – dobavljeno na terminalu;
- DAP – Delievered At Place – dobavljeno na kraju;
- DDP – Delievered Duty Paid – dobavljeno ocarinjeno.

Druga delitev za točko dobave in namembni kraj smatra pristanišče.

Klavzule za morske in notranje plovne poti razdelimo na:

- FAS – Free Alongside Ship – franko ob ladji;
- FOB – Free On Board – franko na ladijski krov;
- CFR – Cost and Freight – stroški in prevoznina;
- CIF – Cost Insurance and Freight – stroški, zavarovanje in prevoznina.

Bratina in Jovanovič (2011, str. 7–8) prav tako opišeta staro delitev klavzul: "Stara delitev razdeli klavzule glede na obveznosti posamezne stranke:

- E – klavzule – Nalagajo prodajalcu najmanj obveznosti. Blago mora namreč kupcu dati pri sebi oz. na drugem določenem kraju na razpolago. Vse nevarnosti in bremena, ki so povezana s transportom blaga od tega kraja, nosi kupec. Edina predstavnica te skupine je klavzula EXW.
- F – klavzule – Te klavzule določajo, da mora prodajalec blago le predati s strani kupca imenovanemu prevozniku. Nevarnosti in bremena preidejo s prodajalca na kupca v trenutku, ko prodajalec prenese blago prevozniku. Predstavnice skupine so klavzule FCA, FAS in FOB.
- C – klavzule – Pri teh mora prodajalec skleniti prevozno pogodbo in nosi sam stroške za prevoz blaga, pri čemer pa ne prevzame nevarnosti in dodatnih bremen, ki

- so posledica dogodkov po trenutku, ko je blago odposlano. V to skupino spadajo klavzule CPT, CIP, CFR in CIF.
- D – klavzule – Pri zadnji skupini D pa prodajalec prevzame vse nevarnosti in bremena do prihoda blaga na dogovorjeni oz. določeni kraj in kot takšne prodajalcu nalagajo največje breme. V to skupino spadajo klavzule DAT, DAP in DDP."

1.3 Kako uporabljati pravila Incoterms 2010?

Djinovič, Friedl in Rižnik (2011, str. 3–4) menijo, da je pravila Incoterms najboljše vključevati po naslednjih štirih korakih:

1. Vključevanje pravila Incoterms 2010 v prodajno pogodbo – Kadar pogodbeni stranki želita, da se pravilo Incoterms 2010 vključi v prodajno pogodbo, morata to jasno določiti z besedami: "[izbrana klavzula Incoterms z navedenim krajem in dodatkom] Incoterms 2010" (npr. EXW Celje, Incoterms 2010).
2. Izbiranje ustrezne klavzule – Stranki morata izbrati primerno klavzulo glede na blago, ki se prodaja, vrsto prevoza in komu stranki želita naložiti dodatne obveznosti (npr. sklenitev zavarovanja). Pri tem ne smemo pozabiti na običaje, ki so značilni za pristanišče ali namembni kraj, saj lahko vplivajo na razlago pogodbe.
3. Natančna določitev kraja ali pristanišča – Natančna določitev pristanišča ali kraja je pomembna, saj bo tako izbrana klavzula Incoterms tudi najbolj učinkovita. Pri klavzulah EXW, FCA, DAT, DAP, DDP, FAS in FOB je navedeni kraj enak kraju, kjer prodajalec blago dobavi in kjer nevarnost preide na kupca. Pri klavzulah CPT, CIP, CFR in CIF se navedeni kraj razlikuje od kraja dobave, saj je pri teh štirih klavzulah navedeni kraj namembni kraj, do katerega je plačana prevoznina. Zelo pomembno je opredeliti točko v tem kraju, da ne pride po nepotrebnem do sporov in dvomov.
4. Upoštevanje, da pravila Incoterms ne predstavljajo celotne prodajne pogodbe – s pomočjo pravil Incoterms določimo, katera stranka ima obveznost skleniti zavarovalno ali prevozno pogodbo, kdaj prodajalec dobavi blago kupcu in stroške posamezne stranke. Ne določajo pa cene blaga, plačilnih pogojev, prenosa lastninske pravice na blagu in posledic kršitve pogodbe. Te zadeve se urejajo: s

s posebnimi določbami v prodajni pogodbi ali z merodajnim pravom, ki se uporabi za konkretno pogodbo.

1.4 Razlaga izrazov v pravilih Incoterms 2010

V pravilih Incoterms 2010 je kar nekaj izrazov, za katere je pomembno, da jih pravilno razumemo in razlagamo. Djinović et al. (2011, str. 8) opišejo naslednje izraze:

- "Carinske formalnosti: so zahteve, ki jih je treba izpolniti v skladu s kakršnimikoli veljavnimi carinskimi predpisi in lahko vključujejo obveznosti v zvezi s preverjanjem listin, varnostnim preverjanjem, preverjanjem informacij ali fizičnim pregledom.
- Dobava: ta pojem ima v trgovinskem pravu in poslovni praksi mnogo pomenov, za potrebe pravil Incoterms 2010 pa se uporablja za označitev točke, na kateri preide nevarnost izgube ali poškodbe blaga s prodajalca na kupca.
- Dobavna listina: [...] Pomeni listino, ki služi kot dokaz, da je bila dobava opravljena. Po mnogih klavzulah Incoterms 2010 je dobavna listina prevozna listina ali ustrezen elektronski zapis. Pri EXW, FCA, FAS in FOB pa je dobavna listina preprosto lahko potrdilo o prejemu blaga. Dobavna listina ima lahko tudi druge funkcije, na primer kot del plačilnega mehanizma.
- Elektronski zapis ali postopek: je niz informacij, ki ga sestavlja eno ali več elektronskih sporočil in je po svoji funkciji enakovreden ustreznemu papirnemu dokumentu.
- Pakiranje: ta izraz se uporablja v različne namene:
 1. pakiranje blaga v skladu s kakršnimikoli zahtevami po prodajni pogodbi;
 2. pakiranje blaga tako, da je pripravljeno za prevoz;
 3. zložitev zapakiranega blaga v kontejner ali druga prevozna sredstva.

Za potrebe pravil Incoterms 2010 pakiranje pomeni oboje, prvo in drugo točko. Pravila Incoterms 2010 ne urejajo obveznosti strank glede zložitve blaga v kontejnerje, zato se morata stranki, kadar je to potrebno, o tem posebej dogovoriti v prodajni pogodbi."

Bovha Padilla, Ekar, Makovec Brenčič in Tratnjek (2006, str. 27) omenijo še pojem prevoznik: "»Prevoznik« predstavlja osebo, ki v pogodbi o prevozu prevzame nase

obveznost, da bo opravila ali priskrbela izvedbo prevoza po železnici, cesti, morju, zraku, notranji plovni poti ali s kombinacijo teh vrst prevoza."

Djinović et al. (2011, str. 45) menijo, da je še pomembna definicija pojem terminal: "Izraz "terminal" pomeni kakršnokoli mesto, pokrito ali nepokrito, na primer pomol, skladišče, pristaniški kontejnerski terminal ali cestni, železniški ali letališki tovorni terminal."

1.5 Klavzule Incoterms

Na naslednjih straneh bodo predstavljene prodajalčeve in kupčeve obveznosti posameznih klavzul. Pogodbeni stranki lahko svoje obveznosti izpolnjujeta osebno ali preko posrednikov (špediterji, prevozniki in druge osebe), ki jih pogodbeni stranka določi s posebnim namenom, v skladu z določili pogodbe ali mednarodnega prava.

Incoterms klavzula je sestavljena iz dveh delov:

- imenski del, kjer je podana okrajšava (EXW, DDP, FOB ...), in ime kraja ali geografsko oz. topografsko poimenovanje (pristanišče Reka ...)
- in vsebinski del, kjer so zapisane pravice in dolžnosti pogodbenih strank glede splošnih obveznosti, dovoljenj, potrdil, varnostnega preverjanja, prevozne in zavarovalne pogodbe, dobave ... (glej prilogo 2).

1.5.1 Klavzula EXW

Bratina in Jovanovič (2011, str. 14) razložita: "Klavzula EXW pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko da blago na razpolago kupcu v svojih prostorih in na drugem navedenem kraju (t. j. v delavnici, tovarni, skladišču itd.). Prodajalec nima obveznosti nakladanja blaga na kakršnokoli vozilo niti obveznosti izvoznega carinjenja, kadar je to potrebno."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 12–15) pojasnjujejo, da mora prodajalec zagotoviti blago in račun v skladu s prodajno pogodbo in vse druge dokaze o skladnosti, ki jih je mogoče zahtevati po pogodbi. Kakršnakoli listina je lahko tudi enakovreden elektronski zapis ali postopek, če je med strankama tako dogovorjeno ali je običajno. Kupec pa mora plačati ceno blaga v skladu s prodajno pogodbo. Prodajalec mora kupcu na njegovo zahtevo, nevarnost in stroške zagotoviti vso pomoč pri pridobitvi kakršnihkoli izvoznih dovoljenj ali drugih uradnih potrdil, ki so potrebna za izvoz blaga. Prav tako mora zagotoviti kakršnekoli informacije, s katerimi razpolaga, in ki se zahtevajo v zvezi z varnostnim preverjanjem blaga, medtem ko mora kupec na svoje stroške in nevarnost pridobiti izvozna in uvozna dovoljenja ali druga uradna potrdila. Njegova dolžnost zajema tudi opravljanje vseh carinskih formalnosti za izvoz blaga. Prodajalec do kupca nima obveznosti sklenitve prevozne in zavarovalne pogodbe, vendar pa mora kupcu na njegovo zahtevo, nevarnosti in stroške (če nastanejo) zagotoviti informacije, ki jih kupec potrebuje za pridobitev zavarovanja. Obveznosti sklepanja prevozne in zavarovalne pogodbe prav tako niso predpisane za kupca. Prodajalec mora dobaviti blago kupcu na dogovorjeni točki (če obstaja), v navedenem kraju dobave in nenaloženo na prevozno sredstvo. Če v navedenem kraju dobave obstaja več točk, kjer se lahko opravi dobava, lahko prodajalec izbere tisto, ki mu najbolj ustreza, na dogovorjeni dan ali rok, kupec pa mora prevzeti dobavo, ko so izpolnjeni vsi pogoji. Prav tako prodajalec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga do trenutka, ko je dobavljeno v skladu z zgoraj naštetimi pogoji, kasneje ta nevarnost preide na kupca. Vse stroške v zvezi z blagom plača prodajalec do trenutka, ko je bilo dobavljeno; stroške, ki nastanejo kasneje, pa kupec. Kupec mora plačati tudi kakršnekoli dodatne stroške, ker ni prevzel dobave ali ni dal primernega obvestila o lokaciji dobave, vse carine, davke in druge dajatve ter stroške carinskih formalnosti, plačljive ob izvozu. Prodajalec je dolžan kupca pravočasno obvestiti glede kraja in časa prevzema dobave blaga. Kadar pa je kupec izkoristil pravico določitve časa dobave in/ali točko prevzema v določenem kraju, mora to sporočiti prodajalcu. Prav tako mora predložiti dokaz o prevzemu dobave, medtem ko do kupca nima obveznosti glede dobavne listine. Pri kontroli blaga prodajalec nosi stroške kontrole kakovosti, tehtanja, merjenja in štetja blaga, potrebne za dobavo, kupec pa nosi stroške pregleda pred odpravo, ki jih zahtevajo oblasti države izvoza. Prodajalec je dolžan poskrbeti za pakiranje blaga na

način, ki je primeren za prevoz, razen če kupec sporoči posebne zahteve o embalaži pred sklenitvijo prodajne pogodbe. Embalaža mora biti primerno označena. Prodajalec mora na zahtevo kupca nuditi pomoč pri pridobivanju listin, tudi varnostnih informacij, medtem ko je kupec dolžan povrniti vse stroške prodajalcu, ki jih je ta imel ob pridobivanju listin.

Primer uporabe

Rudman (2001, str. 7) navede naslednji primer: "Prodajalec iz Slovenije in kupec v Nemčiji se dogovorita za dobavo petih palet kristalnih izdelkov po pariteti EXW, *Steklarna Hrastnik, Incoterms 2000*. Ko prispe vozilo, ki ga je poslal kupec, prodajalec blago naloži (saj kupec ni poslal tudi viličarja) in pri tem se poškoduje približno 10 odstotkov blaga. Kdo nosi stroške in tveganje za poškodovano blago? Ali mora prodajalec ponovno dobaviti poškodovani del pošiljke?

Pariteta EXW nalaga prodajalcu najmanjše obveznosti. Njegova naloga je, da blago kupcu na razpolago na označenem mestu in v dogovorjenem roku, V trenutku, ko prodajalec izpolni to obveznost, ne nosi več nobenega tveganja izgube ali poškodbe blaga oziroma stroškov v zvezi s tem blagom. Prodajalec je blago naložil na posebno prošnjo kupca. Prodajalec pri nalaganju blaga na vozilo, ki ga je poslal kupec, ni nosil nobenega tveganja več, kot tudi ne stroškov v zvezi s tem. Ko je prodajalec dobavil v smislu določil A4 paritete EXW, je izpolnil svojo pogodbeno obveznost dobave in mu ni treba ponovno dobaviti poškodovanega blaga."

1.5.2 Klavzula FCA

Rudman (2001, str. 15) opiše klavzulo FCA na naslednji način: "Pri pariteti franko prevoznik prodajalec dobavi, ko preda izvozno ocarinjeno blago v varstvo imenovanemu prevozniku v označenem kraju, ki ga določi kupec. Izbrani kraj dobave vpliva na obveznost nalaganja in razkladanja na tem mestu. Če so označeno mesto prodajalčevi prostori, potem je kupec dolžan blago naložiti na prihajajoče vozilo. Če pa je označeno mesto zunaj prodajalčevih prostorov, potem prodajalec ni dolžan razložiti. Kupec prevzame blago na prevoznem sredstvu. Pariteta se uporablja za vse oblike prevoza, tudi multimodalni.

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 18–23) opišejo, da mora prodajalec zagotoviti blago in račun v skladu s prodajno pogodbo ter druge dokaze o skladnosti, kupec pa mora plačati ceno blaga v skladu s prodajno pogodbo. Prodajalec mora pridobiti vsa izvozna dovoljenja in uradna potrdila ter opraviti vse carinske formalnosti, za uvozne formalnosti pa poskrbi kupec. Prodajalec do kupca nima obveznosti sklenitve prevozne in zavarovalne pogodbe. Kupec mora na svoje stroške in nevarnosti skleniti prevozno pogodbo od navedenega kraja dobave, razen če pogodbo sklene prodajalec na zahtevo kupca, ali če je takšen poslovni običaj. Prav tako kupec nima obveznosti sklenitve zavarovalne pogodbe. Prodajalec mora dobaviti blago na dogovorjeni točki, v navedenem kraju in dogovorjenem roku. Dobava je izvedena, če leži navedeni kraj na območju prodajalca in je blago naloženo na prevozno sredstvo, ki ga priskrbi kupec. Kadar pa navedenega kraja ni v bližini prodajalca, je dobava opravljena takrat, ko je blago dano na razpolago na prodajalčevem prevoznem sredstvu in zgolj pripravljeno na razkladanje. Kadar ni natančno opredeljena točka za dobavo, prodajalec izbere tisto, ki mu najbolj ustreza. Ko je dobava opravljena, stroški in nevarnosti preidejo s prodajalca na kupca. Prav tako kupec nosi nevarnost izgube in poškodovanja blaga takrat, ko prodajalcu ne sporoči imena prevoznika, ne posreduje sporočila ali prevoznik ne more prevzeti blaga. Vsi stroški v zvezi z blagom bremenijo prodajalca do trenutka predaje blaga, prav tako pa je mora plačati vse stroške carinskih formalnosti, davke in drugi dajatve ob izvozu. Ko se izvede predaja blaga, vsi stroški v zvezi z njim preidejo na kupca. Kupec je prav tako odgovoren za vse dodatne stroške, ki nastanejo zaradi nepravočasnega imenovanja prevoznika, nepravočasnega prevzema blaga s strani prevoznika ali neizdanega obvestila prodajalcu, prav tako pa mora plačati vse carine, davke in druge dajatve ob uvozu ter stroške prevoza blaga v katerokoli državo. Prodajalec mora na kupčeve stroške in nevarnosti obvestiti kupca o dobavi blaga ali kadar prevoznik ni prevzel blaga pravočasno. Kupec pa mora prodajalca obvestiti o imenu prevoznika, čas in točki dobave ter načinu prevoza, ki ga bo prevoznik uporabil. Prodajalec mora ob dobavi blaga predložiti dokaz, da je bilo dobavljeno, in nuditi pomoč pri pridobivanju prevozne listine na kupčevo zahtevo, stroške in nevarnost. Prodajalec mora plačati stroške kontrolnih postopkov, pakiranje (razen če se blago prevaža nepakirano), embalažo in stroške pregledov pred odpravo, kjer mora biti embalaža ustrezno označena. Kupec je dolžan plačati stroške pregleda blaga pred odpremo, razen če tak pregled zahteva oblast

države izvoza. Prodajalec je dolžan kupcu na njegovo zahtevo, stroške in nevarnost priskrbeti listine in informacije, ki so nujno potrebne za prevoz ali uvoz blaga do končne točke. Prav tako pa je kupec dolžan priskrbeti prodajalcu listine in informacije, ki jih prodajalec potrebuje za izvoz in tranzit blaga čez države, in pravočasno sporočiti zahteve glede varnostnih informacij.

Primer uporabe

Zelenika (2002, str. 130–131) poda primer, kjer prodajalec iz Hrvaške proda kupcu v Italiji 20 ton pšenične moke po pariteti Incoterms 2000, FCA, skladišče Prehrambnega industrijskega kombinata Reka. Kdo nosi stroške izvoznega carinjenja in nakladanja blaga na prevozno sredstvo ter tveganje izgube ali poškodovanja blaga?

Ker je prodajalec dostavil blago v svoje skladišče v Reko, je moral na lastne stroške izvozno ocarini blago in ga naložiti na prevozno sredstvo, ki ga je določila stranka. Ko prodajalec opravi vse dolžnosti, tveganje izgube in poškodovanja blaga preide na kupca.

1.5.3 Klavzula CPT

Djinović et al. (2011, str. 25) definirajo klavzulo: "Prevoz plačan do" pomeni, da mora prodajalec dobaviti blago prevozniku ali drugi osebi, ki jo je sam določil, v dogovorjenem kraju (če je ta dogovorjen), in skleniti prevozno pogodbo ter plačati vse potrebne stroške za prevoz blaga do navedenega namembnega kraja.

Ta klavzula ima dve kritični točki glede na to, da nevarnost in stroški preidejo na različnih krajih. Priporočeno je, da stranki v pogodbi čim natančneje določita tako kraj dobave, na katerem nevarnost preide s prodajalca na kupca, kot tudi navedeni namembni kraj, do katerega mora prodajalec skleniti prevozno pogodbo. Če je v prevoz do dogovorjenega kraja vključenih več prevoznikov in se stranki ne dogovorita glede posebne točke dobave, se šteje, da nevarnost preide na kupca, ko je blago dobavljeno prvemu prevozniku na točki, ki jo povsem samostojno določi prodajalec in na katero kupec nima nobenega vpliva. Če stranki želita, da nevarnost preide v poznejši fazi (npr. v pristanišču ali na letališču), morata to v prodajni pogodbi posebej določiti.

Priporočeno je tudi, da stranki čim natančneje določita točko v dogovorjenem namembnem kraju glede na to, da stroške do te točke nosi prodajalec. Priporočeno je, da prodajalec sklence oziroma priskrbi prevozno pogodbo, ki natančno upošteva izbrano točko. Če prodajalec na podlagi prevozne pogodbe utrpi stroške v zvezi z razkladanjem blaga v namembnem kraju, ni upravičen do povrnitve teh stroškov s strani kupca, razen če je med strankama drugače dogovorjeno."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 26–31) so zapisali, da mora prodajalec zagotoviti blago, račun in druga dokazila o skladnosti v skladu s prodajno pogodbo, kupec pa mora plačati ceno blaga, kot je bilo zapisano v prodajni pogodbi. Listina, na katero se sklicujeta prodajalec in kupec, je lahko tudi enakovreden elektronski zapis ali postopek, če sta se stranki tako dogovorili. Prodajalčeva obveznost je na svoje stroške in nevarnost pridobiti izvozna in druga dovoljenja ter opraviti carinske formalnosti, potrebne za izvoz in tranzit blaga čez katerokoli državo pred dobavo. Kupec pa je dolžan opraviti vse carinske formalnosti in pridobiti vsa uvozna ter druga dovoljenja za uvoz in tranzit čez državo na lastne stroške in nevarnost. Sklenitev zavarovalne pogodbe je neobvezna za kupca ali prodajalca, vendar pa morata stranki druga drugi na njeno zahtevo, nevarnost in stroške priskrbeti informacijo za sklenitev le-te. Prodajalec mora skleniti ali priskrbeti prevozno pogodbo od dogovorjene točke dobave v kraju dobave do navedenega namembnega kraja ali do katerekoli točke v namembnem kraju. Kadar pa točka ni natančno opredeljena, lahko prodajalec sam izbere točko dobave in točko v namembnem kraju, ki mu najbolj ustreza. Pri tem mora biti sklenjena pod običajnimi pogoji, na stroške prodajalca, kjer pa mora biti prevoz po običajni poti in na običajen način. Kupec do prodajalca nima obveznosti skleniti pogodbe o prevozu blaga. Prodajalec mora v dogovorjenem času dobaviti blago prevozniku, s katerim je sklenil pogodbo o prevozu blaga, kupec pa jo mora prevzeti in jo sprejeti od prevoznika v navedenem namembnem kraju. Prodajalec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga do trenutka dobave, razen kadar kupec ne obvesti, da ima pravico določiti čas oprave blaga ali točko/kraj sprejema blaga v kraju, pod pogojem, da je bilo jasno označeno kot blago, namenjeno izpolnitvi pogodbe. Prav tako kupec nosi nevarnost izgube in poškodovanja blaga od trenutka dobave dalje, prodajalec pa mora kupca obvestiti, da je bilo blago dobavljeno in mu dati vsa potrebna obvestila za prevzem blaga. Prodajalec mora plačati vse stroške v zvezi

blagom do njegove dobave (razen tistih, ki jih mora plačati kupec), prevoznino, stroške nakladanja blaga, izdatke za razkladanje, stroške carinskih formalnosti, carine, davke, stroške tranzita blaga čez države in druge dajatve ob izvozu. Dolžnost kupca pa je plačilo stroškov v zvezi z blagom od trenutka njegove dobave, carinskih izvoznih formalnosti, carine, davkov in drugih dajatev ob izvozu, stroške in dajatve v zvezi z blagom med tranzitom do njegovega prispetja v natančno določen namembni kraj (razen če je v pogodbi določeno, da te stroške nosi prodajalec), kakor tudi vse dodatne stroške ob neobveščeni prodajalca o času in kraju odprave blaga ter vse uvozne carine, davke, stroške carinskih formalnosti in prevoza čez katerekoli države, razen če so vključeni v ceno po prevoznih pogodbah. Prodajalec mora na lastne stroške priskrbeti listino za prevoz po pogodbi, če kupec tako zahteva, medtem ko mora kupec sprejeti prevozno listino, če je v skladu s pogodbo. Ta prevozna listina se mora nanašati na blago po pogodbi, ki mora biti datirano znotraj dogovorjenega roka za odpravo. Prevozna listina mora omogočati, da lahko kupec od prevoznika zahteva blago v navedenem namembnem kraju, če je tako dogovorjeno. Prav tako pa je mora v primeru dogovora omogočati, da proda blago med tranzitom na dva načina: s prenosom listine na drugega kupca ali s posebnim obvestilom prevozniku. Kadar obstaja več izvornikov prevozne listine, ali je v prenosni obliki, morajo biti vsi predloženi kupcu. Prodajalec mora poskrbeti za stroške kontrolnih postopkov in kakršnihkoli pregledov, zahtevanih s strani oblasti države izvoza, pred odpravo. Kadar pa pride do stroškov kakršnihkoli obveznih pregledov pred odpravo in jih ne zahteva država izvoza, pa zanje poskrbi kupec. Prodajalec je mora poskrbeti in plačati za pravilno ter ustrezno pakiranje, embalažo in označevanje le-te. Prodajalec mora kupcu priskrbeti in pomagati pri pridobivanju informacij (tudi varnostnih) in listin, ki so nujno potrebne za uvoz in tranzit do končne točke. Kupec mora prodajalca pravočasno obvestiti o zahtevah glede varnostnih informacij, prav tako pa mora pomagati pri pridobivanju informacij in listin, ki jih prodajalec potrebuje za tranzit/izvoz ter prevoz blaga čez različne države.

Primer uporabe

Golob (2005, str. 37) je klavzulo CPT opisal na naslednjem primeru: "Trgovsko podjetje v Sloveniji je od prodajalca na Madžarskem kupilo 30 ton paprike po pariteti Incoterms 2000, CPT, podjetje XX, Kamnik. Prodajalec je papriko naložil v dva

tovornjaka in blago predal kupcu v skladu z dogovorom. Prevoz je zaradi zastojev sicer trajal malo dlje kot običajno in je zaradi tega postalo neuporabnih 5 ton paprike. Prodajalec je v proces vključil tudi špediterja, kupec pa je pošiljko zavaroval.

Kdo je odgovoren za nastalo škodo: prodajalec, kupec ali špediter? Glede na določila Incoterms klavzule CPT bi lahko zatrдили, da je za škodo odgovoren kupec, saj je blago v času nastanka škode že bilo predano njemu. Po drugi strani pa ne moremo mimo krivde s strani prodajalca, saj lahko zatrđimo, da je izbral neprimerno transportno sredstvo (izbrati bi moral tovornjake z možnostjo hlajenja), nič manjša krivda pa ni niti na strani prevoznika, saj s pošiljko v času prevoza ni ravnal kot dober gospodar. Navedli smo tudi podatek, da je prodajalec v proces vključil odpremnega špediterja, zato lahko rečemo, da je za škodo odgovoren predvsem on, saj odprave blaga ni organiziral profesionalno. Pri odpremi bi moral upoštevati vse možne faktorje in rizike postaviti na minimum. Če bi kupec vključil tudi prejemnega špediterja, bi lahko del krivde pripisali tudi njemu, saj na prevozni poti ni zaščitil interesov svojega nalogodajalca.

Ali bi zavarovalnica v tem primeru povrnila škodo? Zavarovalnica bi škodo seveda povrnila, če bi se v likvidacijskem postopku ugotovilo, da je zavarovani rizik nastal po veljavnih predpisih. Po drugi strani pa bi si zavarovalnica pridržala pravico do povrnitve škode s strani dejanskega krivca za nastanek škodnega primera. Interes za sklenitev zavarovanja ima v primeru uporabe te klavzule predvsem kupec."

1.5.4 Klavzula CIP

Zelenika (2002, str. 211) je opisal, da klavzula CIP (prevoz in zavarovanje plačana do...) pomeni, da prodajalec dobavi blago prevozniku, ki ga je sam določil, prav tako pa nosi stroške prevoza blaga do imenovanega namembnega kraja. To pomeni, da kupec nosi vso nevarnost in stroške, ki nastanejo po dobavi blaga. Če se za prevoz do namembnega kraja uporablja več prevoznikov, nevarnost preide s predajo blaga prvemu prevozniku. Prodajalec je dolžan kupcu priskrbeti zavarovanje v primeru izgube ali poškodovanja blaga med prevozom, zato sklene pogodbo o zavarovanju in plača zavarovalno premijo. Prodajalec je v tej klavzuli prisiljen poskrbeti za zavarovanje le z minimalnim kritjem. Kadar kupec želi večje kritje, se mora o tem dogovoriti s

prodajalcem ali poskrbeti za dodatno zavarovanje. Klavzula CIP je primerna za vse vrste prevoza, tudi multimodalnega, in zavezuje prodajalca, da ocarini blago zaradi izvoza.

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 36–41) pojasnjujejo, da mora prodajalec zagotoviti blago in račun, kot je zapisano v pogodbi o prevozu, kupec pa mora plačati ceno v skladu z njo. Prodajalec mora pridobiti vsa izvozna dovoljenja in opraviti carinske formalnosti za izvoz in tranzit blaga čez države pred dobavo na svoje stroške ter nevarnost. Kupec pa mora pridobiti vsa uvozna dovoljenja in opraviti carinske formalnosti za uvoz in prevoz blaga čez države prav tako na svojo nevarnost in stroške. Prodajalec mora pod običajnimi pogoji na svoje stroške, na običajen način in prevoz po običajni poti skleniti prevozno pogodbo od dogovorjene točke dobave (če obstaja) do kraja dobave ali v kraju dobave do navedenega namembnega kraja ali do točke v tem namembnem kraju. Če točka ni dogovorjena ali določena s prakso, si lahko prodajalec sam izbere točko v namembnem kraju, ki mu najbolj ustreza. Kupec nima obveznosti do sklenitve pogodbe o prevozu. Prodajalec mora pridobiti zavarovanje blaga od točke dobave do vsaj navedenega namembnega mesta na svoje stroške, prav tako pa mora biti kupec upravičen do izplačila zavarovalnine direktno od zavarovalnice. Zato mora prodajalec kupcu priskrbeti zavarovalno polico ali drugo dokazilo o zavarovanju kakor tudi sklepati zavarovanja z ugledno zavarovalnico. Prodajalec lahko poskrbi za zavarovanje le z minimalnim kritjem, kriti pa mora najmanj pogodbeno ceno, povečano za deset odstotkov (torej sto deset odstotkov). Zavarovano mora biti v valuti, kot je navedena v pogodbi. Kadar kupec zahteva, mora prodajalec na kupčeve stroške skleniti dodatno kritje za primer vojne, stavk, vstaj, kupec pa je prisiljen zagotoviti kakršnekoli informacije, ki jih bo prodajalec morebiti zahteval. Kupec do prodajalca nima obveznosti skleniti zavarovalne pogodbe, vendar pa je dolžan priskrbeti informacije prodajalcu za kakršnokoli dodatno zavarovanje, ki ga je sam zahteval. Prodajalec mora blago dobaviti prevozniku na dogovorjeni dan ali v okviru dogovorjenega roka, ki je zapisan v prevoznici pogodbi (če je prevoznikov več, pa prvemu izmed njih). Kupec mora sprejeti dobavo tako, da blago prevzame od prevoznika v dogovorjenem kraju in nosi vso nevarnost izgube in poškodovanja blaga od trenutka dobave. Prav tako nosi vse

stroške, kadar kupec ne obvesti prodajalca, da ima pravico določiti čas in kraj odprave blaga. Za razliko od kupca pa prodajalec nosi vso nevarnost ali stroške do trenutka, ko je blago dobavljeno. Ob upoštevanju določb mora prodajalec plačati vse stroške do trenutka dobave, prevoznino, stroške zavarovanja, carinske formalnosti, vse carine in davke ob izvozu, stroške nakladanja in razkladanja, ki jih v skladu s pogodbo nosi prodajalec, ter strošek prevoza blaga čez katerekoli države. Na drugi strani pa mora kupec plačati vse stroške v zvezi z blagom po dobavi (razen izvoznih stroškov, ki jih plača prodajalec), vse stroške in izdatke med prevozom do prispetja blaga v namembni kraj (razen če te stroške nosi prodajalec), stroške razkladanja (če ni v pogodbi dogovorjeno drugače), kakršnekoli dodatne stroške, ki nastanejo kot posledica neobveščanja prodajalca, da ima kupec pravico določiti čas odprave blaga in kraj/točko sprejema blaga v tem kraju; vse carine, davke, carinske formalnosti, plačljive ob uvozu blaga, stroške prevoza blaga čez različne države (razen če so vključeni v samo ceno v pogodbi o prevozu) in stroške dodatnega zavarovanja, ki je bilo priskrbljeno na željo kupca. Prodajalec mora kupca obvestiti o dobavi blaga in mu dati vsa potrebna obvestila za prevzem blaga s strani kupca. Če je tako običajno, mora prodajalec na lastne stroške kupcu priskrbeti prevozno listino za prevoz po pogodbi. Nanašati se mora na samo blago v pogodbi in mora biti datirana znotraj dogovorjenega roka za odpravo. Omogočati mora zahtevo blaga od prevoznika v namembnem kraju in istočasno prodati blago med tranzitom s prenosom listine na naslednjega kupca ali obvestilom prevozniku. Kadar obstaja več izvornikov, se vsi predložijo kupcu in jih mora tudi sprejeti. Prodajalec mora plačati stroške kontrolnih postopkov, pregledov med odpravo, ki jih zahteva oblast države izvoza, pakiranje in embalažo. Embalaža mora biti ustrezno označena. Kupec pa mora plačati obvezni pregled blaga pred odpravo samo v primeru, če tak pregled ne zahteva oblast države ob izvozu. Na zahtevo, stroške in nevarnost kupca mora prodajalec kupcu priskrbeti različne listine in informacije, potrebne za uvoz ali prevoz blaga do končnega naslova, kakor tudi kupec prodajalcu, ki jih ta potrebuje za izvoz ali prevoz blaga čez države (Djinović et al., 2011, str. 36–41).

Primer uporabe

Dobavitelj za dobavo uporablja klavzulo CIP. Ker imamo večjo vrednost blaga, nam minimalno zavarovanje ne ustreza in želimo večje kritje, za katero bomo poskrbeli sami. Kaj storiti v tem primeru?

V tem primeru izbira klavzule CIP ni pravilna, saj se bo strošek zavarovanja glede na minimalno zavarovanje pojavil dvakrat (pri kupčevi in prodajalčevi premiji). Pravilnejša izbira bi bila klavzula CPT.

"Prodajalec s sedežem v Rusiji nam je prodal 10 ton blaga po pariteti CIP, železniški kontejnerski terminal, prekladalna postaja Maribor, mesto XY14, Incoterms 2010. Ob prevzemu blaga smo ugotovili, da je bilo med prevozom 7 ton blaga ukradenih. Ali lahko od prodajalca zahtevamo ponovno dobavo blaga?"

Pravilo A4 klavzule CIP Incoterms 2010 določa, da se blago šteje za dobavljeno, ko ga je prodajalec izročil prevozniku oziroma prvemu izmed več zaporednih prevoznikov. Prehod nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga urejata pravili A5 in B5, ki določata, da nevarnost preide v trenutku dobave blaga. Nevarnost je tako prešla na kupca v trenutku, ko je prodajalec blago pravilno dobavil, torej bo škodo zaradi kraje blaga nosil kupec. Prodajalec je svojo obveznost dobave izpolnil, zato ponovne dobave od njega ne morete zahtevati. Ker pa je prodajalec v skladu s pravili klavzule CIP blago zavaroval, boste poplačilo škode, ki je nastala zaradi kraje, praviloma lahko zahtevali od zavarovalnice" ("Trgovinske klavzule Incoterms 2010" [GZS], b.d.).

1.5.5 Klavzula DAT

Pomen klavzule DAT Djinović et al. (2011, str. 45) opišejo na naslednji način: "Klavzulo DAT Incoterms 2010 je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza. "Dobavljeno na terminalu" pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago kupcu, dano na razpolago, razloženo s prevoznega sredstva, s katerim je bilo pripeljano, na navedenem terminalu v navedenem namembnem pristanišču ali kraju. (...) Prodajalec nosi vso nevarnost v zvezi s prevozom in razkladanjem blaga na terminalu v navedenem namembnem pristanišču ali kraju.

Posebej priporočeno je, da stranki čim natančneje določita terminal, in če je to mogoče, posebno točko na terminalu v dogovorjenem namembnem pristanišču ali kraju, glede na to, da nevarnost do te točke nosi prodajalec. Priporočeno je, da prodajalec sklene oziroma priskrbi prevozno pogodbo, ki natančno upošteva izbrano točko."

Klavzula DAT Incoterms 2010 je novost v sklopu Incoterms 2010 in je nadomestila klavzulo DEQ Incoterms 2000.

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 46–51) obrazložijo, da mora prodajalec zagotoviti blago, račun in vsa ostala dokazila o skladnosti v skladu s prodajno pogodbo, prav tako pa je elektronski zapis ali postopek enakovreden kakršnikoli listini, če je tako dogovorjeno. Kupec mora plačati blago po ceni, zapisani v prodajni pogodbi, in pridobiti uvozna in druga dovoljena ter opraviti vse uvozne carinske formalnosti na lastne stroške in nevarnost. Prodajalec pa mora poskrbeti za vsa izvozna dovoljenja in druga potrdila ter opraviti carinske formalnosti za izvoz oziroma tranzit blaga čez države pred dobavo, prav tako na lastne stroške, in nevarnost, kjer je to potrebno. Sklenitev zavarovalne pogodbe je neobvezna za prodajalca ali kupca, vendar pa morata drug drugemu na zahtevo priskrbeti informacije, ki so nujno potrebne za sklenitev zavarovanja. Kupec do prodajalca nima dolžnosti skleniti pogodbe o prevozu, medtem ko pa jo prodajalec mora skleniti na lastne stroške do navedenega terminala v dogovorjenem pristanišču ali namembnem kraju. Kadar terminal ni jasno opredeljen, lahko prodajalec sam določi terminal v namembnem kraju ali pristanišču, ki mu najbolj ustreza. Prodajalec mora v dogovorjenem roku ali dnevu razložiti blago s prevoznega sredstva in ga dati kupcu na razpolago v terminalu v namembnem kraju, kupec pa mora prevzeti blago. Prodajalec mora priskrbeti kupcu dobavno listino na lastne stroške, saj bo le tako lahko prevzel blago, kupec pa jo mora sprejeti. Prodajalec nosi vso nevarnost poškodovanja in izgube blaga do trenutka dobave, razen kadar kupec ne izpolni svojih obveznosti in ne obvesti prodajalca, da ima pravico točno določiti čas in kraj prevzema dobave na navedenem terminalu, pod pogojem, da je bil tovor jasno označen kot pogodbeno blago. Kupec prav tako nosi vso odgovornost izgube ali poškodovanja blaga od trenutka dobave in mora plačati stroške obveznega pregleda pred odpravo, razen če tak pregled zahteva oblast države izvoza. Prodajalec mora plačati stroške carinskih izvoznih formalnosti, carine, davke, druge izvozne dajatve in stroške tranzita blaga čez države pred dobavo. Prav tako mora plačati vse stroške blaga do trenutka dobave, razen stroške blaga od trenutka dobave, dodatne stroške, ki nastanejo kot posledica neizpolnjevanja obveznosti, in stroške carinskih formalnosti, carine, davke ter druge uvozne dajatve, če so potrebni.

Prodajalčeva naloga je kupcu zagotoviti vsa potrebna obvestila za prevzem blaga. Prav tako mora poskrbeti za stroške kontrolnih postopkov (kontrola kakovosti, merjenje, štetje, tehtanje ...), stroške pregledov pred odpravo, ki jih zahteva oblast države izvoza, in stroške pakiranja ter embalaže, kjer mora biti embalaža ustrezno označena. Kadar kupec potrebuje za uvoz ali prevoz blaga kakršnekoli listine in informacije (tudi varnostne), jih mora prodajalec na kupčevo nevarnost in stroške tudi priskrbeti ter mu povrniti vse izdatke, ki bi jih kupec utrpel pri pomoči pridobivanja listin. Kupec pa je tudi dolžan prodajalcu sporočiti vse zahteve glede informacij o varnosti, tako da se lahko prodajalec ustrezno odzove in ravna v skladu z njimi. Kupec mora prodajalcu na njegovo željo nevarnost in stroške pomagati pri pridobivanju listin in informacij ter mu tudi povrniti vse stroške, ki jih prodajalec potrebuje za izvoz in tranzit blaga čez države (Djinović et al., 2011, str. 46–51).

Primer uporabe

"Dobava blaga je po pariteti DAT Port of Ancona. Kot prodajalca nas zanima, kdo nosi stroške pristojbine za privez.

Po tej pariteti se blago izroči v pristanišču, zato mora ladja prej pristati. V tem primeru je prodajalec dolžan poravnati stroške, ki jih ladja plača za privez. Pri tem je pomembno, da preden dogovarjate vprašanja plačila teh pristojbin, pregledate pristaniške običaje, saj se lahko zgodi, da "bi ti lahko imeli prednost pred določili INCOTERMS" (Jakomin, 2011, str. 39–40).

1.5.6 Klavzula DAP

Bratina in Jovanovič (2011, str. 26) pravita, da: "Klavzula DAP pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago, pripravljeno za razkladanje na prevoznem sredstvu, s katerim je bilo pripeljano, v navedenem namembnem kraju. Prodajalec nosi vso nevarnost v zvezi s prevozom blaga do navedenega kraja."

Djinović et al. (2011, str. 53) na kratko opišejo glavne značilnosti klavzule DAP: "Posebej priporočeno je, da stranki čim natančneje določita točko v dogovorjenem namembnem kraju, glede na to, da nevarnost do te točke nosi prodajalec. Priporočeno je, da prodajalec sklence oziroma priskrbi prevozno pogodbo, ki natančno upošteva izbrano točko. Če prodajalec na podlagi prevozne pogodbe utrpi stroške v zvezi z razkladanjem blaga v namembnem kraju, ni upravičen do povrnitve teh stroškov s strani kupca, razen če je med strankama dogovorjeno drugače.

Po klavzuli DAP mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti. Če se stranki želita dogovoriti, da prodajalec blago uvozno ocarini, plača kakršnekoli uvozne carine ali opravi uvozne carinske formalnosti, je treba uporabiti klavzulo DDP."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 54–59) pojasnjujejo, da mora prodajalec zagotoviti blago, račun in druga dokazila o skladnosti v skladu s prodajno pogodbo, kupec pa mora plačati ceno blaga, kot je bilo zapisano v prodajni pogodbi. Listina, na katero se sklicujeta prodajalec in kupec, je lahko tudi enakovreden elektronski zapis ali postopek, če sta se stranki tako dogovorili. Prodajalčeva obveznost je na svoje stroške in nevarnost pridobiti izvozna in druga dovoljenja ter opraviti carinske formalnosti za izvoz in tranzit blaga čez katerokoli državo pred dobavo. Kupec pa je dolžan opraviti vse carinske formalnosti in pridobiti vsa uvozna ter druga dovoljenja za uvoz in tranzit čez državo, na lastne stroške in nevarnost. Sklenitev zavarovalne pogodbe je neobvezna za kupca ali prodajalca, vendar pa morata stranki druga drugemu na njeno zahtevo, nevarnost in stroške priskrbeti informacijo za sklenitev le-te. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo do navedenega namembnega kraja ali do katerekoli točke v namembnem kraju. Kadar pa točka ni natančno opredeljena, lahko prodajalec sam izbere točko v namembnem kraju, ki mu najbolj ustreza. Kupec do prodajalca nima obveznosti skleniti pogodbe o prevozu blaga. Prodajalec mora v dogovorjenem času dobaviti blago kupcu, pripravljeno na razkladanje na točki v dogovorjenem kraju in na razpolago na vozilu, s katerim je bilo blago transportirano. Ko je blago dobavljeno, ga mora kupec prevzeti. Prodajalec nosi vso nevarnost poškodovanja in izgube blaga do

trenutka dobave, razen kadar kupec ne izpolni svojih obveznosti in ne obvesti prodajalca, da ima pravico točno določiti čas in kraj prevzema dobave na navedenem terminalu, pod pogojem, da je bil tovor jasno označen kot pogodbeno blago. Ena izmed prodajalčevih dolžnosti je tudi plačilo stroškov. Prodajalec mora plačati stroške v zvezi z blagom do dobave, dodatne stroške zaradi razkladanja, in kjer je potrebno, stroške izvoznih carinskih formalnosti, izvozne carine, davke in ostale dajatve ter stroške prevoza blaga čez države pred dobavo. Kupčeva naloga pa je plačati stroške v zvezi z blagom od dobave dalje, stroške razkladanja (razen če po pogodbi te stroške nosi prodajalec), kadar prodajalca ne obvesti pravočasno o spremembah in stroške uvoznih carinskih formalnosti, uvozne carine, davke in druge dajatve. Prodajalec mora kupcu predložiti vsa pomembna obvestila in na svoje stroške priskrbeti dobavno listino za prevzem blaga, kupec pa jo mora sprejeti. Prodajalec mora prav tako plačati izdatke za kontrolne postopke pred dobavo in stroške pregledov pred odpravo blaga, ki jih nujno zahteva oblast države izvoza. Kadar pa pride do stroškov kakršnihkoli obveznih pregledov pred odpravo in jih ne zahteva država izvoza, zanje poskrbi kupec. Prodajalec mora poskrbeti in plačati za pravilno ter ustrezno pakiranje, embalažo in označevanje le-te. Prodajalec mora kupcu priskrbeti in pomagati pri pridobivanju informacij (tudi varnostnih) in listin, ki so nujno potrebne za uvoz in tranzit do končnega naslova. Kupec pa mora prodajalca pravočasno obvestiti o zahtevah glede varnostnih informacij, prav tako pa mora pomagati pri pridobivanju informacij in listin, ki jih prodajalec potrebuje za tranzit/izvoz ter prevoz blaga čez različne države. Kupec mora prodajalcu povrniti vse stroške, ki so nastali kot posledica zagotavljanja pomoči pri pridobivanju informacij.

Primer uporabe

"Prodajalec je dobavil po pariteti DAP Ljubljana, skladišče BTC. Kdo nosi stroške razkladanja?"

Sama pariteta ne nalaga prodajalcu nikakršne obveznosti, da razloži blago. Prodajalec izpolni svojo obveznost dobave s tem, da vozilo s pogodbenim blagom (ne razloženo) prispe na dogovorjeno mesto in je dano kupcu na razpolago. Stroške razkladanja nosi kupec" (Jakomin, 2011, str. 42–43).

1.5.7 Klavzula DDP

Djinović et al. (2011, str. 61) opišejo klavzulo takole: "Dobavljeno ocarinjeno" pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago, uvozno ocarinjeno, pripravljeno na razkladanje na prevoznem sredstvu, s katerim je bilo pripeljano, v navedenem namembnem kraju. [...] Klavzula DDP prodajalcu nalaga največ obveznosti. [...]

Posebej priporočeno je, da stranki klavzule DDP ne uporabita v primeru, ko prodajalec ne more neposredno ali posredno opraviti klavzule DAP. Prodajalec mora plačati kakršenkoli davek na dodano vrednost ali druge davke, plačljive ob uvozu, razen če je bilo v prodajni pogodbi izrecno drugače dogovorjeno."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 61–67) zapišejo, da mora prodajalec zagotoviti blago, račun in druga dokazila o skladnosti, kupec pa mora plačati ceno blaga, kot je zapisana v prodajni pogodbi. Prodajalec mora pridobiti vsa uvozna in izvozna dovoljenja, uradna potrdila ter opraviti vse carinske formalnosti glede izvoza, uvoza in prevoza blaga čez katerekoli države, kupec pa mora nuditi pomoč pri pridobivanju dovoljenj in potrdil na prodajalčevo zahtevo, nevarnost in stroške. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo na lastne stroške do navedenega namembnega kraja, do točke v namembnem kraju ali če ta ni določena, točko, ki mu najbolj ustreza. Kupec ni obvezan, da sklene prevozno pogodbo, obveznost sklenitve zavarovalne pogodbe, prav tako nima obveznosti nobena izmed pogodbenih strank, vendar pa morata druga drugi zagotavljati informacije za pridobitev zavarovanja.

Prodajalec mora dobaviti blago na razpolago na prevoznem sredstvu, pripravljeno na razkladanje, na dogovorjeni datum ali obdobje. Ko je dobava opravljena, stroški in nevarnosti preidejo s prodajalca na kupca. Prav tako kupec nosi nevarnost izgube in poškodovanja blaga takrat, ko kupec ne izpolni vseh svojih obveznosti glede pridobivanja dovoljenj, ali kadar ima možnost določiti čas in točko prevzema v navedenem namembnem kraju, a o tem ne obvesti prodajalca. Vsi stroški v zvezi z blagom bremenijo prodajalca do trenutka predaje blaga, prav tako pa mora plačati vse

stroške uvoznih in izvoznih carinskih formalnosti, davke in drugi dajatve ob izvozu in uvozu ter stroške tranzita blaga čez države. Ko se izvede predaja blaga, vsi stroški v zvezi z njim preidejo na kupca. Kupec je prav tako odgovoren za vse dodatne stroške razkladanja (razen če je v prevoznih pogodbah zapisano drugače) in stroške zaradi nepravočasnega obveščanja prodajalca ter neizpolnitve svojih obveznosti. Da lahko kupec prevzame blago, mu mora prodajalec priskrbeti listino, ki kupcu omogoča prevzem. Prodajalec mora plačati stroške kontrolnih postopkov, pakiranja (razen če se blago prevaža nepakirano), embalažo in stroške pregledov pred odpravo, ki jih zahteva oblast držav izvoza ali uvoza, kjer pa mora biti embalaža ustrezno označena. Kupec ni dolžan plačati stroškov obveznega pregleda blaga pred odpremo. Prodajalec mora priskrbeti kupcu na njegovo zahtevo listine in informacije, ki so nujno potrebne za prevoz od namembnega kraja do končnega naslova. Prav tako pa je kupec dolžan priskrbeti prodajalcu listine in informacije, ki jih prodajalec potrebuje za izvoz, uvoz in tranzit blaga čez države in pravočasno sporočiti zahteve glede varnostnih informacij.

Primer uporabe

"Želimo, da nam nemški dobavitelj dobavi blago v skladišče našega podjetja in nosi vse stroške prevoza, zavarovanja in carine. Strošek davka na dodano vrednost bomo plačali sami. Katero pariteto izbrati? DDP, mesto dobave, DDV ni plačan (VAT unpaid)" (Rudman, 2001, str. 81).

1.5.8 Klavzula FAS

To klavzulo je mogoče uporabljati le za morske in notranje plovne poti.

Bratina in Jovanovič (2011, str. 30) sta zapisala: "Klavzula FAS pomeni, da prodajalec izpolni obveznosti dobave, ko je blago postavljeno ob ladjo (npr. na pomolu ali barži), ki jo je določil kupec, v navedenem odpravnem pristanišču. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preide, ko je blago ob ladji. Vse stroške od tega trenutka nosi kupec. Prodajalec mora blago bodisi dobaviti ob ladjo bodisi priskrbeti tako dobavljeno blago za odpravo. Izraz »priskrbeti« se nanaša na prodajne verige, kar je posebej pogosto v trgovini s surovinami. Obveznost priskrbeti blago je novost Incoterms 2010."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 73–77) določajo prodajalčevo obveznost tako, da mora prodajalec izročiti blago v skladu s prodajno pogodbo in zanj izdati račun in druge dokaze o skladnosti, kupec pa mora plačati dogovorjeno ceno. Preda ga tako, da ga postavi ob ladjo, na točki razkladanja (če je dogovorjena), v navedenem odpravnem pristanišču, ali pa priskrbi tako dobavljeno blago. Prodajalec mora kupcu na njegovo zahtevo, nevarnost in stroške zagotoviti vso pomoč pri pridobitvi kakršnihkoli izvoznih dovoljenj ali drugih uradnih potrdil, ki so potrebna za izvoz blaga, medtem ko mora kupec na svoje stroške in nevarnost pridobiti uvozna dovoljenja ali druga uradna potrdila. Njegova dolžnost obsega tudi opravljanje vseh carinskih formalnosti za uvoz in prevoz blaga čez države. Zavarovalna pogodba je neobvezna za obe pogodbeni stranki, prevozno pogodbo pa mora skleniti kupec na lastne stroške od navedenega odpravnega pristanišča. Vsi riziki preidejo na kupca, ko mu je tovor predan v skladu s pogodbo, ali pa od izteka dogovorjenega roka za predajo, ki je nastal, ker kupec ni pravočasno obvestil prodajalca o imenu ladje, točki nakladanja in času dobave znotraj dogovorjenega obdobja. Do trenutka predaje vsi stroški bremenijo prodajalca kakor tudi stroški izvoznega carinjenja, davkov in drugih izvoznih dajatev. Za vse ostale stroške ter stroške, ki so posledica nepravočasnega obveščanja prodajalca s strani kupca, mora poskrbeti kupec. Obenem pa je dolžan prodajalec pravočasno obvestiti kupca o tem, da je blago dobavljeno ali da ladja ni prevzela blaga. Ob tej predaji mora prodajalec na svoje stroške kupcu tudi zagotoviti potrebno listino ali dokaz, da je blago dobavljeno. Prav tako nosi stroške kontrolnih postopkov, pregledov pred odpravo, pakiranja in embalaže, pod pogojem, da je embalaža ustrezno označena. Kupec nosi stroške pregleda pred odpravo, razen če kontrolo zahteva oblast države izvoza. Prodajalec in kupec si morata medsebojno pomagati in priskrbeti listine ter informacije, ki jih potrebujeta za uvoz, prevoz in izvoz blaga.

Primer uporabe

"Pri odpremi pri pariteti FAS se je prodajalec obvezal, da bo blago dobavil v 24. tednu. V sredo v 24. tednu je prodajalec dostavil blago na obalo, ob kateri bi morala ladja pristati v sredo tega tedna, v četrtek pa bi se pričela nakladati. Vendar pa je pred

prihodom ladje izbruhnil požar in blago je bilo uničeno. Ali je tveganje že prešlo na kupca?

Člen A4 paritete FAS govori, da je točka dobave izročitev blaga ob ladijski bok, kjer čaka, da bo naloženo. Ladja je priplula pravočasno, ob napovedanem času. Tveganje bi predčasno prešlo na kupca samo v primeru zamude ladje, pomanjkljivega obvestila o prihodu ladje ..." (Rudman, 2001, str. 26).

1.5.9 Klavzula FOB

Bratina in Jovanovič (2011, str. 32) sta opisala klavzulo takole: "Klavzula FOB pomeni, da prodajalec dobavi blago na krov ladje, ki jo določi kupec v navedenem odpravnem pristanišču ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preide, ko je blago na ladijskem krovu. Vse stroške od tega trenutka naprej nosi kupec. Prodajalec mora bodisi dobaviti blago na ladijski krov bodisi priskrbeti tako dobavljeno blago za odpravo. Izraz »priskrbeti« se na tem mestu nanaša na prodaje v verigi, ki so posebej pogoste v trgovini s surovinami. Obveznost "priskrbeti" je novost Incoterms 2010."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 80–85) podrobno opišejo obveznosti za prodajalca in kupca. Prodajalec zagotavlja, da bo priskrbel blago, račun in druge dokaze o skladnosti v skladu s prodajno pogodbo, kjer je elektronski zapis enakovreden kakršnikoli listini. Kupec pa se v prodajni pogodbi zaveže, da bo plačal ceno blaga. Naloga prodajalca je priskrbeti izvozna dovoljenja in opraviti carinske izvozne formalnosti na lastne stroške in nevarnost, kupec pa vsa uvozna dovoljenja in opraviti mora carinske formalnosti za uvoz in tranzit blaga čez države. Zavarovalna pogodba je neobvezna za obe pogodbeni stranki, medtem ko je za prevozno pogodbo zadolžen kupec. Na lastne stroške mora skleniti prevozno pogodbo od navedenega odpravnega pristanišča. Blago je dobavljeno, ko ga prodajalec postavi na krov ladje, na točki nakladanja v navedenem odpravnem pristanišču, ki jo izbere kupec, ali pa ko priskrbi tako dobavljeno blago. Vsi riziki preidejo na kupca od trenutka predaje blaga. Kupec prav tako prevzame odgovornost od dogovorjenega dne v primeru, ko prodajalcu ne sporoči imena ladje, ali če ta ne prispe

pravočasno. Vse stroške z blagom kakor tudi izvozne carinske formalnosti in ob izvozu plačljive carine ter davke nosi prodajalec do dobave blaga. Kupec pa mora pa plačati stroške od trenutka dobave dalje ter dodatne stroške zaradi neobveščanja prodajalca ali zakasnitve prispetja ladje. Prodajalec in kupec se morata medsebojno obveščati. Prodajalec mora kupca obvestiti o dobavi blaga ali če ga ladja ni prevzela v določenem roku, kupec pa mora prodajalca obvestiti o imenu ladje, točki nakladanja in času dobave znotraj določenega obdobja. Pri tem mora prodajalec priskrbeti dobavno listino kot dokaz o predaji blaga. Prodajalčeva naloga zajema tudi plačilo stroškov kontrolnih postopkov, izvozni pregled pred odpravo, pakiranja in embalaže ob pravilno označeni embalaži. Kot velja v večini primerov, mora prodajalec kupcu pomagati z informacijami in listinami ter za to zahtevati povračilo stroškov.

Primer uporabe

"Slovensko podjetje je prodalo blago po pariteti FOB, Arandželovac, kamionski prevoz. Ali je podjetje izbralo pravilno pariteto?"

FOB je zelo priljubljena pariteta tako pri slovenskih kot tudi pri tujih podjetjih. Vendar pa je povsem neprimerna za uporabo v veliki večini primerov kot tudi v tem primeru. FOB se uporablja izključno in samo za pomorski in rečni prevoz. Nikakor ni primerna za kamionski prevoz, saj blago nikdar ni videlo krova ladje, tako da ne vemo, kdaj je prodajalec »dobavil« in do kje nosi stroške in tveganje za poškodbe ali izgubo blaga" (Rudman, 2001, str. 33).

1.5.10 Klavzula CFR

Bratina in Jovanovič (2011, str. 34) definirata klavzulo na naslednji način: "Klavzula CFR pomeni, da prodajalec dobavi blago na krov ladje ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preneha, ko je blago na ladijskem krovu. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo ter plačati stroške in prevoznino, potrebne za prevoz blaga do navedenega namembnega pristanišča. Pri uporabi klavzule CFR prav tako kot pri CIP, CPT in CIF prodajalec izpolni svojo obveznost dobave, ko izroči blago prevozniku na način, določen v izbrani klavzuli, in ne, ko blago prispe v namembni kraj."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 88–93) razložijo, da je naloga prodajalca, da priskrbi blago, račun in druga dokazila o skladnosti v skladu s prodajno pogodbo, kupec pa mora plačati ceno blaga, kot je bilo zapisano v prodajni pogodbi. Listina, na katero se sklicujeta prodajalec in kupec, je lahko tudi enakovreden elektronski zapis ali postopek, če sta se stranki tako dogovorili. Prodajalčeva obveznost je na svoje stroške in nevarnost pridobiti izvozna in druga dovoljenja ter opraviti carinske formalnosti za izvoz blaga. Kupec pa je dolžan opraviti vse carinske formalnosti in pridobiti vsa uvozna ter druga dovoljenja za uvoz in tranzit blaga čez državo, na lastne stroške in nevarnost. Sklenitev zavarovalne pogodbe je neobvezna za kupca ali prodajalca, vendar pa morata stranki druga drugemu na njeno zahtevo, nevarnost in stroške priskrbeti informacijo za sklenitev le-te. Prodajalec mora skleniti ali priskrbeti prevozno pogodbo od dogovorjene točke dobave, v kraju dobave do navedenega namembnega pristanišča ali do katerekoli točke v namembnem pristanišču. Pri tem mora biti sklenjena pod običajnimi pogoji, na stroške prodajalca, kjer pa mora biti prevoz po običajni poti, na običajen način in z običajnimi ladjami. Prodajalec mora v dogovorjenem času in na dogovorjen način dobaviti blago prevozniku na krov ladje ali priskrbi tako blago, kupec pa jo mora prevzeti in jo sprejeti od prevoznika v navedenem namembnem pristanišču. Prodajalec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga do trenutka dobave, razen kadar kupec ne obvesti, da ima pravico določiti čas odprave blaga ali točko/kraj sprejema blaga v navedenem pristanišču. Pri tej klavzuli prodajalca bremenijo več vrst stroškov: stroški v povezavi z dobavo blaga, prevoznina in stroški nakladanja in razkladanja (ki po prevozni pogodbi bremenijo prodajalca) ter stroški izvoznih carinskih formalnosti in carine, davki, plačljivi ob izvozu. Dolžnost kupca pa je plačilo stroškov v zvezi z blagom od trenutka njegove dobave, izvoznih carinskih formalnosti, carine, davkov in drugih dajatev ob izvozu, stroške in dajatve v zvezi z blagom med tranzitom do njegovega prispetja v natančno določeno namembno pristanišče (razen če je v pogodbi določeno, da te stroške nosi prodajalec), stroške razkladanja, skupaj s pristojbino za iztovarjanje z baržo in pristaniško pristojbino (če teh stroškov ne nosi prodajalec) kakor tudi vse dodatne stroške ob neobveščenosti prodajalca o času in kraju odprave blaga ter vse uvozne carine, davke, stroške carinskih formalnosti in prevoza čez katerekoli državo, razen če so vključeni v ceno po prevozni pogodbi. Prodajalec mora na lastne stroške priskrbeti listino za prevoz po pogodbi do jasno določenega

namembnega pristanišča. Ta prevozna listina se mora nanašati na blago po pogodbi, datirano mora biti znotraj dogovorjenega roka za odpravo. Prevozna listina mora omogočati, da lahko kupec od prevoznika zahteva blago v navedenem namembnem kraju, če je tako dogovorjeno. Prav tako pa mora v primeru dogovora omogočati, da proda blago med tranzitom na dva načina: s prenosom listine na drugega kupca ali s posebnim obvestilom prevozniku. Kadar obstaja več izvornikov prevozne listine ali je v prenosni obliki, morajo biti vsi predloženi kupcu. Prodajalec mora poskrbeti za stroške kontrolnih postopkov in kakršnihkoli pregledov, zahtevanih s strani oblasti države izvoza, pred odpravo. Kadar pa pride do stroškov kakršnihkoli obveznih pregledov pred odpravo in jih ne zahteva država izvoza, zanje poskrbi kupec. Prodajalec je prisiljen poskrbeti in plačati za pravilno ter ustrezno pakiranje, embalažo in označevanje le-te. Prodajalec mora kupcu priskrbeti in pomagati pri pridobivanju informacij (tudi varnostnih) in listin, ki so nujno potrebne za uvoz in tranzit do končne točke. Kupec pa mora prodajalca pravočasno obvestiti o zahtevah glede varnostnih informacij, prav tako pa mora pomagati pri pridobivanju informacij in listin, ki jih prodajalec potrebuje za izvoz ter prevoz blaga čez različne države.

Primer uporabe

"Stranki sta se sporazumeli za letno dobavo po pariteti CFR. S kupoprodajno pogodbo je bila dogovorjena možnost, da kupec naknadno sporoči namembno luko. Kljub obvestilu prodajalca, da je blago pripravljeno za odpremo, kupec ni dal ustreznega navodila o namembni luki, Zaradi tega je imel prodajalec s pripravljenim blagom dodatne stroške. Kaj se zgodi?"

Incotermsi določajo, če kupec ne da ustreznega obvestila o času odpreme ali namembne luke (to pravico pa ima dogovorjeno s kupoprodajno pogodbo), s tem pride do predčasnega prehoda tveganja s prodajalca na kupca, hkrati pa mora kupec nositi vse dodatne stroške, ki bi jih njegovo »neravnanje« povzročilo. Do predčasnega prehoda tveganje ne bo prišlo, dokler blago ni ustrezno dodeljeno pogodbi oziroma mora biti blago jasno izloženo ali identificirano kot pogodbeno blago, da lahko pride do predčasnega prehoda tveganja" (Rudman, 2001, str. 38).

1.5.11 Klavzula CIF

Bratina in Jovanovič (2011, str. 36) opišeta v naslednjem odstavku to: "Klavzula CIF pomeni, da prodajalec dobavi blago na krov ladje ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preneha, ko je blago na ladijskem krovu. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo ter plačati stroške in prevoznino, potrebne za prevoz blaga do navedenega namembnega pristanišča. Prodajalec pa sklene tudi zavarovalno pogodbo za kritje kupčeve nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga med prevozom. Prodajalec mora bodisi dobaviti blago na ladijski krov bodisi priskrbeti dobavljeno blago za odpravo do namembnega pristanišča. Poleg tega mora prodajalec bodisi skleniti prevozno pogodbo bodisi takšno pogodbo priskrbeti."

Prodajalčeve in kupčeve obveznosti

Djinović et al. (2011, str. 98–105) zapišejo, da se v skladu s prodajno pogodbo od prodajalca zahteva, da zagotovi blago, račun in vse ostale dokaze o skladnosti, ki jih je mogoče zahtevati po pogodbi, kupec pa je dolžan plačati ceno blaga. Vsak elektronski zapis je enakovreden pisnemu. Pridobitev izvoznih dovoljenj, potrdil, varnostnih preverjanj in drugih carinskih formalnosti je dolžnost prodajalca (na lastne stroške in nevarnost), medtem ko mora kupec pridobiti vsa uvozna dovoljenja, potrdila, varnostna preverjanja in opraviti carinske formalnosti za uvoz in prevoz blaga čez države. Sklenitev prevozne in zavarovalne pogodbe je obvezna za prodajalca. Prodajalec mora skleniti ali priskrbeti prevozno pogodbo od dogovorjene točke dobave, v kraju dobave do navedenega namembnega pristanišča ali do katerekoli točke v namembnem pristanišču. Pri tem mora biti sklenjena pod običajnimi pogoji, na stroške prodajalca, kjer pa mora biti prevoz po običajni poti, na običajen način in z običajnimi ladjami. Zavarovalna pogodba pa mora biti sklenjena z zavarovalnico ali zastopniki dobrega ugleda, ki morajo omogočati kupcu, da lahko zahteva izplačilo zavarovalnine v primeru nezgode direktno od zavarovalnice. Sklenjena mora biti na stroške prodajalca v skladu z minimalnim kritjem in kriti mora blago od točke dobave do vsaj navedenega namembnega pristanišča. Minimalno zavarovanje mora kriti najmanj pogodbeno ceno, povečano za deset odstotkov (torej sto deset procentov) in zavarovano v valuti, ki je določena v pogodbi, kjer mora prodajalec kupcu zagotoviti in priskrbeti zavarovalno

policio ali kakšen drug dokaz o zavarovalnem kritju. Prodajalec mora na kupčevo zahtevo in stroške zavarovati blago za primer vojne in stavke ter zagotoviti informacije, ki jih kupec potrebuje za morebitno dodatno zavarovanje. Prodajalec mora v dogovorjenem času in na dogovorjeni način dobaviti blago prevozniku na krov ladje ali priskrbi tako blago, kupec pa ga mora prevzeti in sprejeti od prevoznika v navedenem namembnem pristanišču. Prodajalec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga do trenutka dobave, razen kadar kupec ne obvesti, da ima pravico določiti čas odprave blaga ali točko/kraj sprejema blaga v navedenem pristanišču in od trenutka dobave dalje. Prodajalec mora plačati naslednje stroške: stroške z blagom do trenutka dobave (razen tistih, ki jih plača kupec), prevoznino, stroške nakladanja in razkladanja, stroške zavarovanja, stroške izvoznih carinskih formalnosti, ob izvozu plačljive carine in davke ter stroške prevoza blaga čez države. Ob upoštevanju določb pa mora kupec plačati vse stroške od trenutka dobave dalje (razen, kjer je to potrebno, stroške izvoznih carinskih formalnosti in ob izvozu plačljive carine, davke ter druge dajatve), stroške med prevozom blaga do prispetja v pristanišče (razen če nosi prodajalec v skladu s pogodbo), stroške razkladanja, vključno s pristojbino za iztovarjanje z baržo in pristaniško pristojbino (razen če jih nosi prodajalec), stroške, ki nastanejo kot posledica neobveščanja prodajalca, stroške kakršnegakoli dodatnega zavarovanja ter vse carine, davke in carinske formalnosti ob uvozu ter stroške prevoza čez katerekoli države. Prodajalec mora na lastne stroške priskrbeti listino za prevoz po pogodbi do jasno določenega namembnega pristanišča. Ta prevozna listina se mora nanašati na blago po pogodbi, ki mora biti datirano znotraj dogovorjenega roka za odpravo. Prevozna listina mora omogočati, da lahko kupec od prevoznika zahteva blago v navedenem namembnem kraju, če je tako dogovorjeno. Prav tako pa mora v primeru dogovora omogočati, da proda blago med tranzitom na dva načina: s prenosom listine na drugega kupca ali s posebnim obvestilom prevozniku. Prodajalec mora plačati stroške kontrolnih postopkov (kontrola kakovosti, merjenje, štetje, tehtanje) in kakršnihkoli pregledov, zahtevanih s strani oblasti države izvoza, pred odpravo. Kadar pa pride do stroškov kakršnihkoli obveznih pregledov pred odpravo in jih ne zahteva država izvoza, pa zanje poskrbi kupec. Ena izmed prodajalčevih nalog je tudi poskrbeti in plačati za pravilno ter ustrezno pakiranje, embalažo in označevanje le-te, prav tako pa mora kupcu priskrbeti in pomagati pri pridobivanju informacij (tudi varnostnih) in listin, ki so nujno potrebne za uvoz in tranzit do končnega naslova. Kupec pa mora prodajalca pravočasno obvestiti o zahtevah glede varnostnih informacij, prav tako pa mora pomagati pri pridobivanju

informacij in listin, ki jih prodajalec potrebuje za tranzit in izvoz blaga čez katerekoli države.

Primer uporabe

"Pariteta CIF zahteva, da prodajalec zagotovi minimalno zavarovanje v korist kupca. Katera tveganja zavaruje minimalno pokritje?

Splošne klavzule londonskih zavarovateljev pojasnjujejo obseg pokritja posameznih skupin: A (proti vsem tveganjem), B in C (minimalno pokritje). Skupina C zagotavlja zavarovanje v primeru tveganj, kot so: požar, eksplozija, nasedlost, potopitev ali zavrnitev ladje, trčenje. V minimalnem zavarovanju ni zajeto zavarovanje loma pri prekcevanju blaga ali izgube blaga zaradi kraje, delne kraje ali ropa.

Minimalno zavarovanje je zelo omejeno in primerno le za nekatere vrste tovorov, kot so na primer: pesek, lomljene skale, asfalt, nafta, za blago v razsutem stanju, na primer za premog, odpadke, kemične snovi, rudo, žito, bombaž,...

Optimalno je zavarovanje proti vsem tveganjem (skupina A). To zavarovanje pokriva vsa tveganja za izgubo in poškodbo blaga proti nevarnostim, ki pretijo blagu, dokler traja zavarovanje. Nobena od skupin od A do C pa ne zavaruje tveganj za izgubo oziroma poškodbo blaga, ki ga povzroči:

- narava blaga,
- nepravilno pakiranje,
- zamuda, nesolventnost ladjarja,
- vojne, stavke ...

Za industrijske izdelke je minimalno pokritje popolnoma neprimerno, zato se poskusite dogovoriti s prodajalcem, da poskrbi za ustrezno dodatno zavarovanje. Če želite sami poskrbeti za ustrezno dodatno zavarovanje priporočamo uporabo paritete CFR namesto CIF. Tako se izognete dvojnemu strošku minimalnega zavarovanja" (Rudman, 2001, str. 46).

2 ANALIZA RAZISKAVE O UPORABI KLAVZUL INCOTERMS V SLOVENSКИH PODJETJIH

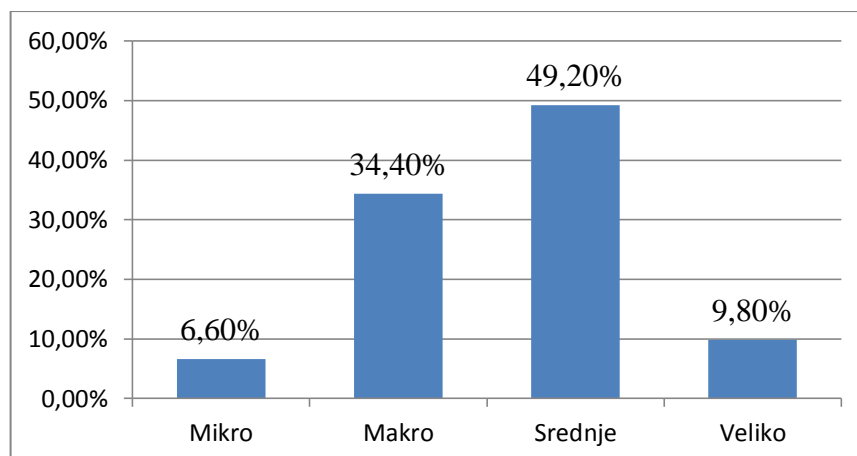
V tem poglavju bomo predstavili rezultate ankete, ki smo jo izvedli po različnih podjetjih v Sloveniji. Sestavili smo kratek vprašalnik (glej prilogo 1), sestavljen iz desetih vprašanj odprtega, zaprtega in polodprtega tipa, ki smo jih poslali na elektronske naslove ustreznim oddelkom različnih podjetij. Sprva smo jih posredovali na naslove 307 podjetij, zaradi premajhne odzivnosti smo nato dodali še 174 podjetij (skupaj 481), od katerih nam je odgovorilo 61 podjetij. Čeprav nam je odgovore vrnilo le 12,68 odstotka anketiranih, menimo, da je to dovolj velik vzorec za sklepanje in ugotavljanje zaključkov.

2.1 Analiza vprašanj

V naslednjih podpoglavjih bodo predstavljena vprašanja s pomočjo grafikonov in interpretacijo.

Velikost podjetja

Slika 1: Razdelitev podjetij glede na velikost

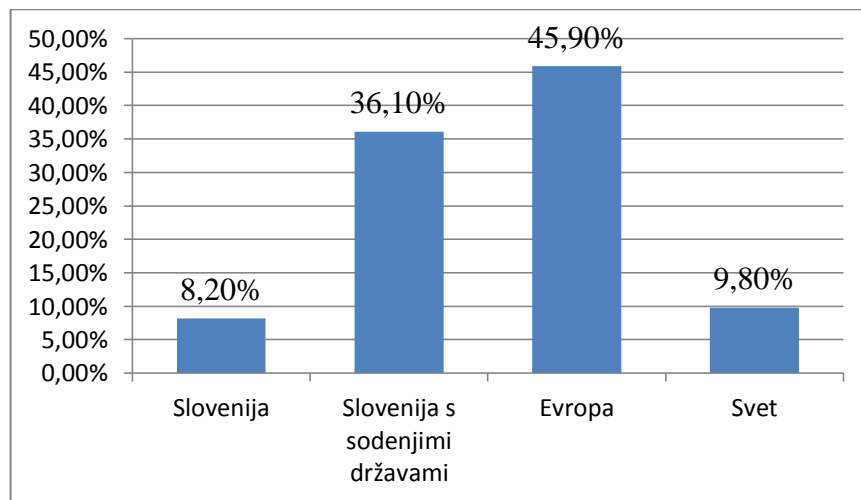


Prvo vprašanje je bilo povezano z velikostjo podjetja. Vprašani so imeli zaprti tip vprašanja, kjer so lahko izbirali med štirimi odgovori: mikro, makro, srednje in veliko podjetje. Med anketiranimi (glej Slika 1) je bilo največ srednjih podjetij (30 podjetij ali

49,2 %), sledila so mala podjetja, teh je bilo 21, in 6 velikih podjetij (9,8 %). Najmanj je bilo mikro podjetij, ki so predstavljala 6,6 % odstotka anketiranih.

Geografski doseg podjetja

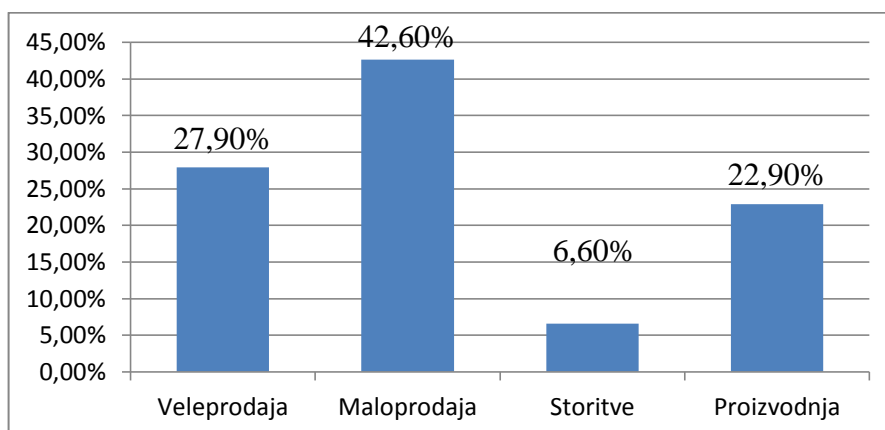
Slika 2: Geografski doseg podjetja



V drugem vprašanju nas je zanimalo, katera je prevladujoča dejavnost v podjetjih. Na voljo so imeli 4 odgovore zaprtega tipa. Izbirali so lahko med Slovenijo, Slovenijo s sodejnimi državami, Evropo ali svetom. Na Sliki 2 je prikazano, da kar največ podjetij (28) posluje znotraj Evrope, sledijo podjetja (22), ki poslujejo znotraj Slovenije in sodejnimi državami. Manj podjetij (6) posluje po svetu, samo 5 podjetij ali 8,2 % anketiranih pa svoje posle opravlja znotraj Slovenije. Takšen rezultat je bil pričakovan, saj prevladujoča srednja podjetja gotovo ne bi bila tako uspešna in obsežna glede na velikost, če bi se omejila samo na poslovanje v Sloveniji (premajhni trgi).

Prevladujoča dejavnost v podjetju

Slika 3: Prevladujoča dejavnost podjetja

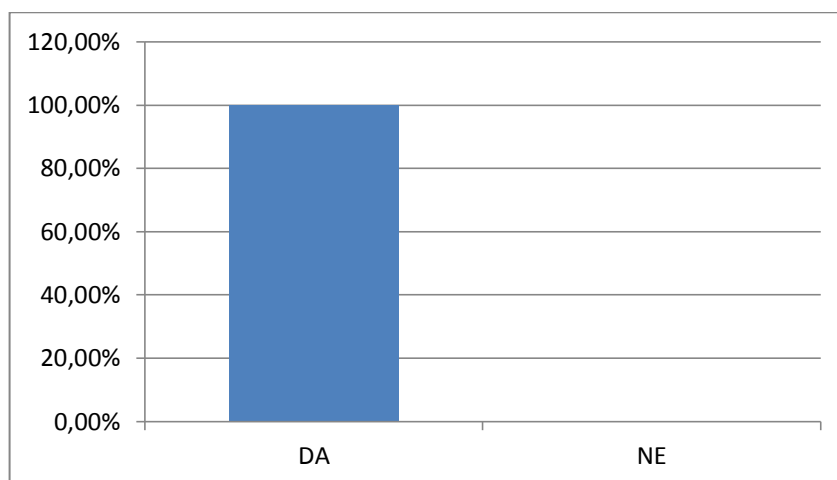


V naslednjem vprašanju smo preverjali prevladujočo dejavnost anketiranih podjetij. Tudi to vprašanje je bilo zaprtega tipa, kjer so lahko izbirali med naslednjimi odgovori: veleprodaja, maloprodaja, storitve ali proizvodnja. Pod izraz veleprodaja smo smatrali nakupovanje blaga za nadaljnjo prodajo in nadaljnjo prodajo tega blaga trgovcem, predelovalcem ali velikim porabnikom doma ali v tujini. Maloprodaja pa je nakupovanje blaga ter nadaljnja prodaja tega blaga končnim uporabnikom (za osebno uporabo in potrebe gospodinjstev). Največ, kar 26 podjetij (42,6 %) se ukvarja z maloprodajo (glej Sliko 3), najmanj (4 podjetja) pa s storitvami. Veleprodajo je za prevladujočo dejavnost izbralo 17 podjetij ali 27,9 % izprašanih podjetij, sledi jim proizvodnja (14 podjetij ali 22,9 %).

Uporaba klavzul Incoterms

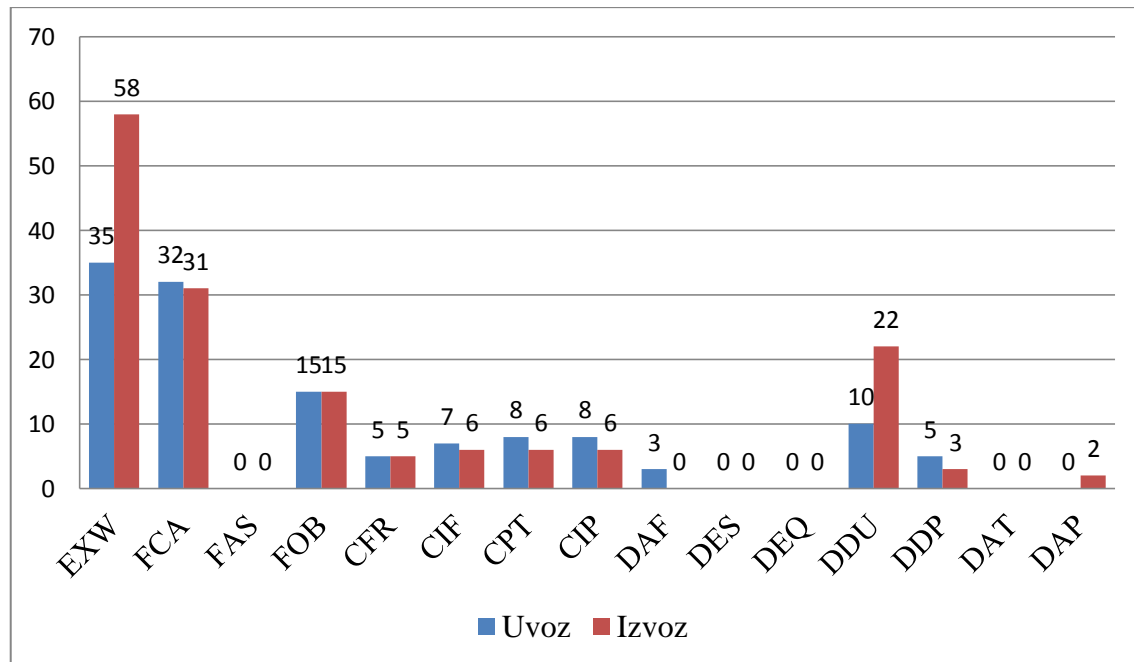
V četrtem vprašanju, in tudi najpomembnejšem, nas je zanimalo, koliko podjetij uporablja klavzule Incoterms v kupoprodaji, v drugem delu vprašanja pa so morala podjetja označiti največ uporabljene klavzule glede na uvoz in izvoz. Podjetja so lahko označila več odgovorov.

Slika 4: Uporaba klavzul Incoterms v podjetjih



Čeprav smo imeli zapisano, da lahko odgovarjajo tudi podjetja, ki ne uporabljajo klavzul Incoterms, so anketne vprašalnike vračala samo podjetja, ki jih uporabljajo v trgovanju. Posledično je tudi rezultat primeren temu, saj so vsa podjetja odgovorila, da uporabljajo klavzule Incoterms v kupoprodajnih pogodbah (Slika 4).

Slika 5: Uporaba različnih klavzul Incoterms – uvoz in izvoz

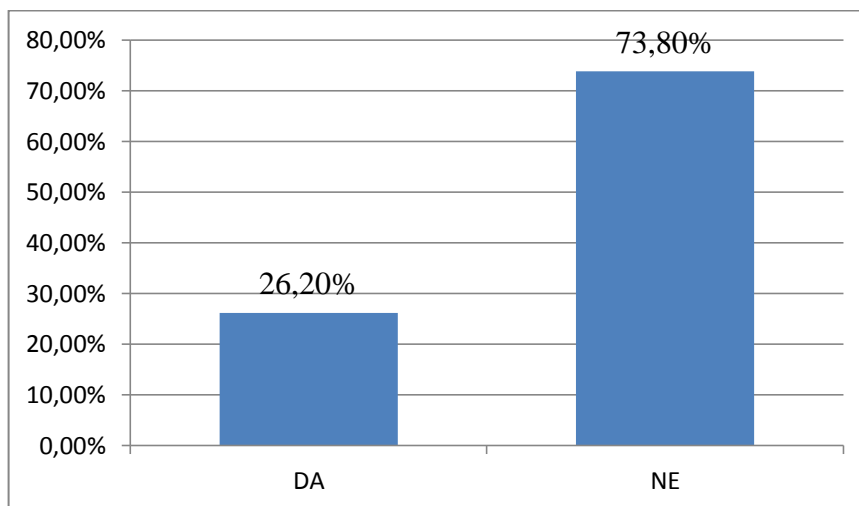


Iz Slike 5 je razvidno, da so pri podjetjih zdaleč najbolj priljubljene klavzule EXW in FCA. Sledita klavzuli DDU in FCA. Zanimiv je podatek, da novi klavzuli nista v uporabi bolj razširjeno – samo dve podjetji sta izbrali, da za izvoz uporabljata klavzulo

DAP. Klavzulo EXW uporabljajo skoraj vsa podjetja, kar pomeni, da podjetja ne upajo tvegati pri kupoprodaji. Razmerje klavzul med uvozom in izvozom je dokaj sorazmerno, medtem ko klavzule FAS, DES, DEQ in DAT ni izbralo nobeno podjetje.

Posvetovanje s specializiranimi službami

Slika 6: Posvetovanje s specializiranimi službami glede klavzul

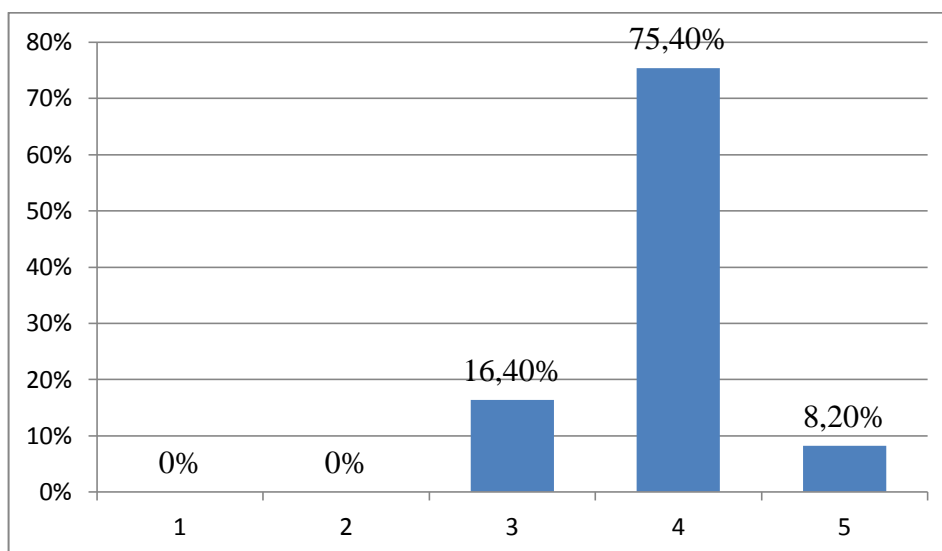


Glede na rezultate prvega vprašanja, kjer je največje število srednjih podjetij in podatke za odgovor "da" (26,2 % ali 16 podjetij), lahko sklepamo, da imajo podjetja oddelke, specializirane samo to področje, in ne potrebujejo nasvetov špediterjev in ostalih ustreznih služb (glej Sliko 6). 45 podjetij ali 73,8 % se ne posvetuje s specializiranimi službami.

23 podjetij izmed 45, ki so odgovorila, da se ne posvetujejo s specializiranimi službami, je dodalo pojasnilo, zakaj je tako. Med najpogostejšimi odgovori se je pojavilo mnenje, da klavzule poznajo dovolj dobro in zato ni potrebe po posvetovanju, ali da so delovni procesi znotraj podjetja razdeljeni in da je vsak zaposleni pristojen za določen obseg dela, za katerega je tudi ustrezno izobražen.

Ocenjevanje znanja o klavzulah Incoterms

Slika 7: Ocena lastnega znanja o klavzulah Incoterms



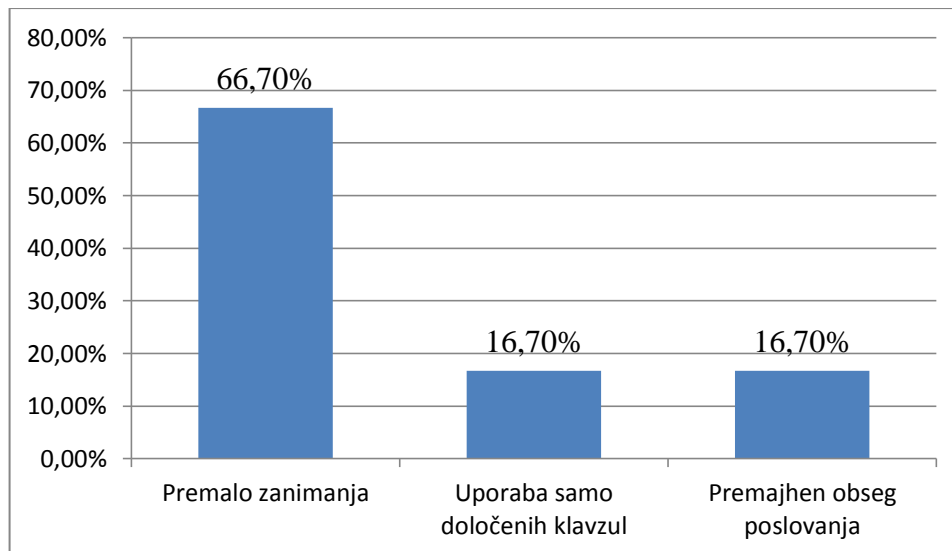
Šesto vprašanje je bilo namenjeno preverjanju podjetij, kako ocenjujejo lastno znanje o klavzulah Incoterms. Podali smo jim možnost ocene od 1 do 5, kjer je ocena 1 pomenila zelo slabo, ocena 5 pa odlično znanje. V Sliki 7 je razvidno, da imajo podjetja precej visoko mnenje o znanju poznavanja klavzul. Nobeden izmed vprašanih ni ocenil lastnega znanja z oceno 1 ali 2, medtem ko je bil najpogostejši odgovor ocena 4, za katerega se je odločilo 75,4 % vprašanih ali 46 podjetij. 10 podjetij je znanje ocenilo z oceno 3, polovico manj pa z oceno 5. Ta rezultat nas je nekoliko presenetil, saj smo pričakovali tudi nižje ocene predvsem s strani podjetij, ki se posvetujejo s specializiranimi službami glede klavzul zaradi pomanjkanja znanja in časa za izobraževanje. Vzrok za visoke ocene je bilo verjetno subjektivno in nerealno ocenjevanje.

Obrazložitev znanja o klavzulah

Glede na rezultate prejšnjega vprašanja, kjer je odgovorilo več kot 75 %, da svoje znanje o klavzulah Incoterms ocenjujejo kot zelo dobro, je posledično na to vprašanje odgovorilo samo 6 podjetij, saj so bila ostala mnenja, da je njihovo znanje dovolj obsežno. Najpogosteje je bil naveden odgovor (4 podjetja), da imajo podjetja premalo

zanimanja in časa za izobraževanje in se raje posvetujejo (glej Sliko 8). Dve podjetji sta še podali po en odgovor, da uporabljajo samo določene klavzule Incoterms in da je razlog za neznanje premajhen obseg poslovanja in se raje posvetujejo.

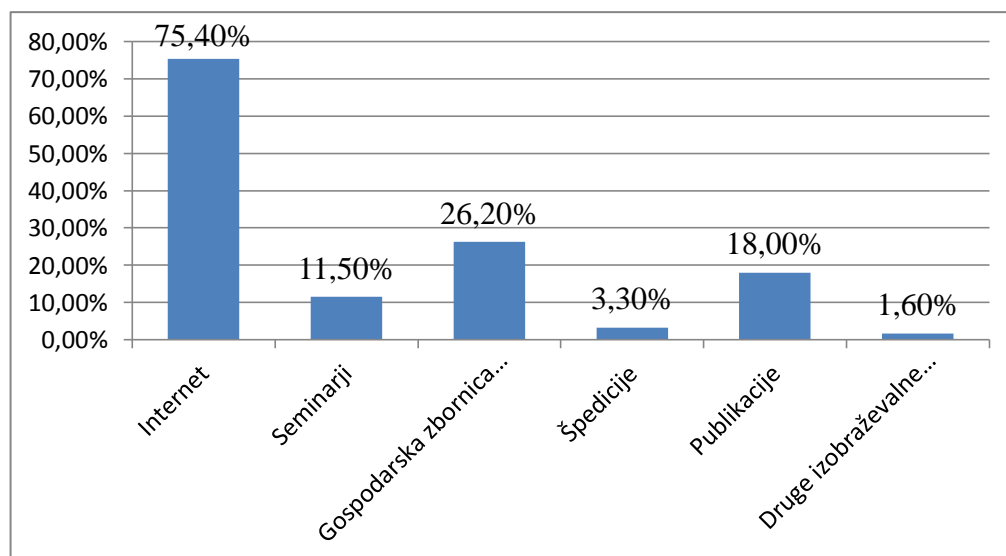
Slika 8: Najpogostejši vzroki o neznanju



Seznanjanje z novostmi

Pri osmem vprašanju nas je zanimalo, na kakšen način se podjetja seznanjajo z novostmi. Ker smo podjetjem dali možnost več odgovorov, je bilo skupno število odgovorov 83.

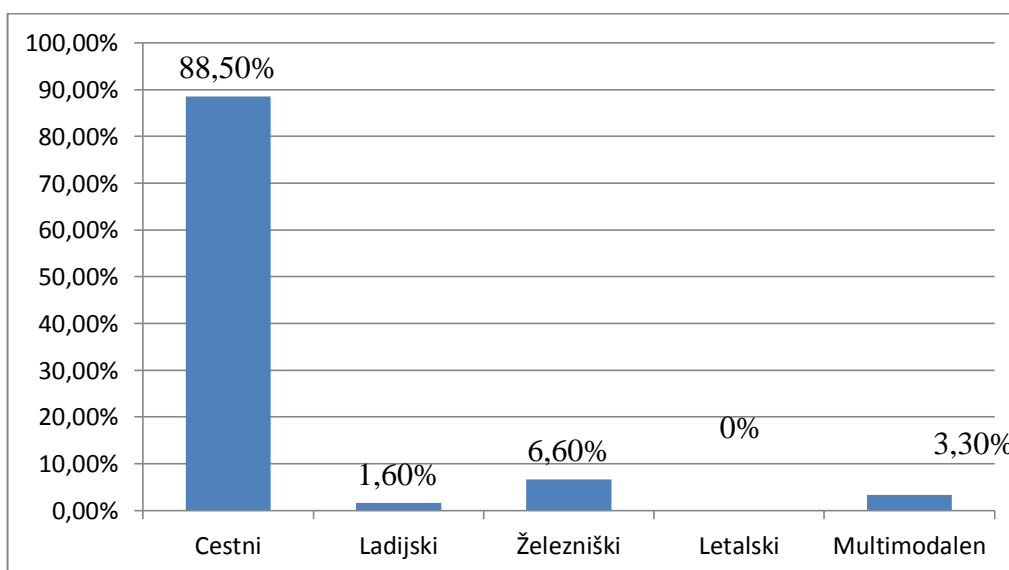
Slika 9: Načini seznanjanja z novostmi na področju klavzul Incoterms



Iz Slike 9 je razvidno, da se največ podjetij poslužuje interneta (75,4 % ali 46 podjetij), kot drug najpogostejši odgovor je bila navedena Gospodarska zbornica Slovenije (16 podjetij). Sledijo razne publikacije (knjige, brošure ...), za katere se je odločilo 11 podjetij ali 18 % vprašanih. Dve podjetji se seznanjata z novostmi tako, da se posvetujeta s špedicijami, eno podjetje pa je navedlo druge izobraževalne ustanove (Trgovinska zbornica Slovenije). Rezultat je bil pričakovan, saj so podatki na internetu dostopni vsakomur in predvsem hitro, medtem ko so obiski seminarjev dragi (243,95€–277,5€), ampak predvsem kvalitetni.

Uporaba klavzul v različnih vrstah transporta

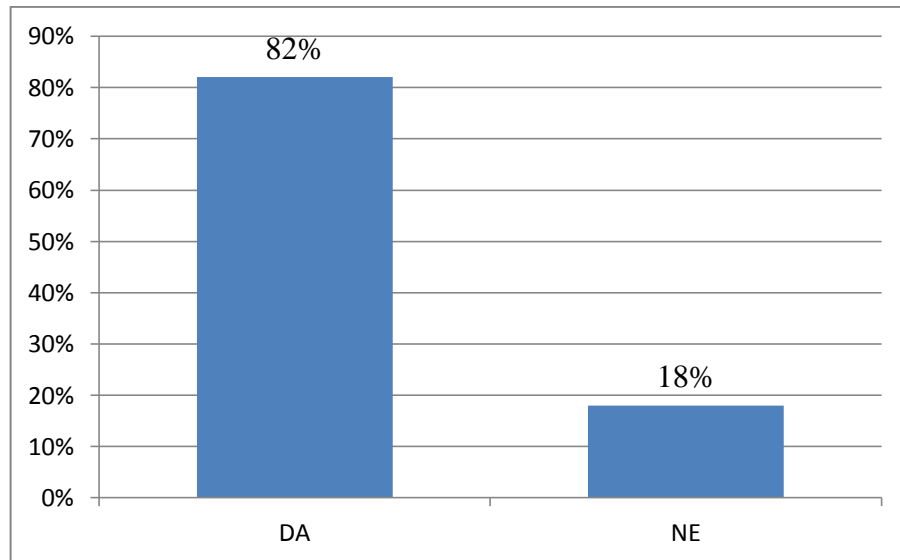
Slika 10: Vrsta transporta, kjer podjetja uporabljajo klavzule Incoterms



V devetem vprašanju smo preverjali, v kateri vrsti transporta se največkrat uporabljajo klavzule Incoterms. Na Sliki 10 lahko vidimo, da zdaleč prevladuje cestni transport, katerega uporablja 54 podjetij ali kar 88,5 % vprašanih. Sledi mu železniški transport, za katerega se odloča 6,6 % ali 4 podjetja. 2 podjetji uporabljata multimodalni transport, eno podjetje pa ladijskega. Da je cestni transport najpogostejši, ni presenetljiv podatek, saj je še vedno hitrejši kot npr. železniški.

Vključevanje klavzul v kupoprodajne pogodbe

Slika 11: Vključevanje klavzul Incoterms v kupoprodajne pogodbe glede na strankino željo



Deseto in zadnje vprašanje je bilo namenjeno temu, da preverimo, želja katere pogodbene stranke je povod za vključitev klavzul Incoterms v kupoprodajno pogodbo. 50 podjetij ali 82 % je odgovorilo, da so vključene na njihovo željo, medtem ko je 11 podjetij ali 18 % odgovorilo z ne. Tako velik rezultat pri odgovoru "da" nam pove, da se podjetja zelo zavedajo pomembnosti vključevanja klavzul v pogodbe, saj točno določene dolžnosti in pravice pomenijo manj nevšečnosti pri poslovanju (Slika 11).

2.2 Potrjevanje hipotez

V naslednjih odstavkih bomo glede na rezultate ankete postavljene hipoteze ovrgli ali potrdili.

Hipoteza 1 – Več kot 70 odstotkov slovenskih podjetij uporablja Incoterms klavzule pri mednarodnem trgovanju.

To hipotezo lahko potrdimo, saj so v naši anketi vsa podjetja, ki so vrnila izpolnjene vprašalnike, vključila klavzule Incoterms v kupoprodajne pogodbe. V realnosti lahko ta

odstotek odstopa, saj vsa podjetja gotovo ne uporabljajo klavzul (npr. podjetja z manjšim obsegom poslovanja ali podjetja, ki poslujejo samo znotraj Slovenije).

Hipoteza 2 – Podjetja se pri sklepanju poslov odločijo za klavzule, ki so primernejše za njih – pri uvozu za DDU ter pri izvozu za klavzulo EXW.

To hipotezo lahko deloma potrdimo, saj velja samo drugi del trditve. Podjetja za izvoz uporabljajo klavzulo EXW, medtem ko pri uvozu namesto DDU uporabljajo EXW (in FCA). Rezultat kaže na to, da se podjetja odločajo za lažje oblike klavzul, kar tudi lahko posredno pomeni, da nimajo dovolj znanja za sklenitev ostalih klavzul.

Hipoteza 3 – Od januarja 2011, ko sta v veljavo stopili novi klavzuli DAP in DAT, podjetja še vedno raje uporabljajo klavzule Incoterms iz leta 2000.

Hipotezo številko 3 lahko potrdimo, saj sta samo dve podjetji odgovorili, da uporabljata novo klavzulo DAP. K temu rezultatu je verjetno pripomoglo neznanje o klavzulah in pomanjkanje literature o uporabi klavzul DAP in DAT v praksi. Prav tako je morebiti k temu pripomoglo dejstvo, da lahko podjetja še vedno uporabljajo klavzule iz leta 2000, zato ni interesa za spreminjanje pogodb in spreminjanje ustaljenih praks.

Hipoteza 4 – Vsaj 30 odstotkov podjetij se udeležuje seminarjev, kjer podrobno razložijo klavzule in uporabo teh v praksi.

To hipotezo lahko zavržemo, saj je pri osmem vprašanju odgovorilo le 11,5 % podjetij, da se udeležujejo seminarjev. Menimo, da bi se moralo na tak način izobraževati več podjetij, saj seminarji, ki jih organizira Gospodarska zbornica Slovenije, ne opisujejo samo definicije klavzul, ampak tudi prikažejo praktične izkušnje, posebnosti, prednosti in nevarnosti. Prav tako je potrebno omeniti, da so predavatelji strokovnjaki na tem področju, medtem ko nam npr. internet ne more zagotoviti vseh informacij.

Hipoteza 5 – Cestni transport prevladuje med najpogosteje uporabljenimi načini transporta.

Cestni transport še vedno prevladuje med oblikami prevoza, zato se hipoteza 5 potrди. Ta rezultat ni veliko presenečenje, saj ima kljub visokim cestninam in cenam goriva ogromno prednosti pred ostalimi tipi transporta. Naj omenimo, da se lažje prilagaja številnim željam strank kot železniški, ladijski, letalski ali multimodalni. Prav tako poteka od vrat do vrat – brez posebnih ukrepov, in je manjša nevarnost poškodb ter izgub. Prevoz ni omejen, saj je možen po vseh poteh.

Hipoteza 6 – Vsaj polovica vprašanih se posvetuje o vključitvi klavzul v pogodbo z zato specializiranimi službami.

Hipoteza 6 je ovržena, saj se s špediterji ipd. posvetuje samo 26,2 % podjetij (slika 6). Razlog za tako majhen odstotek je lahko dovolj veliko znanje o klavzulah in zato ni potrebe po posvetovanju. V podjetjih večjega obsega pa so lahko delovni procesi razdeljeni med zaposlene in je vsak pristojen za določen obseg dela, za katerega je tudi ustrezno izobražen.

Hipoteza 7 – Podjetja ocenjujejo njihovo znanje o klavzulah Incoterms s povprečno oceno 3,5 ali več.

Glede na rezultate slike 7, kjer smo izračunali povprečno oceno 3,92, lahko potrdimo hipotezo 7. Seveda moramo ob tem rezultatu predpostavljati, da zaposleni realno ocenjujejo svoje znanje. Takšen rezultat je bil pričakovan glede na to, da se 73,8 % vprašanih ne posvetuje o klavzulah z zato specializiranimi službami in morajo za potrebe poslovanja obvladati področje klavzul Incoterms.

Hipoteza 8 – Klavzule Incoterms so v pogodbo vključene na željo druge pogodbene stranke.

Ker je 82 % vprašanih podjetij odgovorilo, da so klavzule vključene na njihovo željo, lahko to hipotezo zavržemo. Tudi ta rezultat nas je presenetil, saj smo bili mnenja, da se morajo slovenska podjetja (ki v večini primerov zasedajo manjše trge) prilagajati večjim, tujim podjetjem in posledično tudi ta podjetja določajo pogoje glede klavzul.

ZAKLJUČEK

Globalizacija in širjenje globalnih trgov sta povzročili, da je vse več podjetij prisiljenih poslovati na mednarodni ravni, kjer pa lahko pride do večjih tveganj. Posledično se želi vse več podjetij zavarovati pred takšnimi riziki in klavzule Incoterms uspešno urejajo področje dobave blaga.

V diplomski nalogi smo sprva opisali zgodovino razvoja klavzul Incoterms, delitev, izraze in uporabo le-teh. Nato je bilo vsako poglavje namenjeno vsaki klavzuli posebej, kjer je natančno opredeljena kupčeva in prodajalčeva dolžnost ter primer uporabe. Sledila je analiza ankete, kjer smo prikazali podatke, pridobljene v anketi. Za prikazovanje je bila uporabljena metoda grafičnega prikazovanja z interpretacijo. Nato smo ovrgli ali potrdili hipoteze.

Izredno pomembno je poznavanje samega pomena klavzul Incoterms, saj se lahko v nasprotnem primeru izgubi veliko denarja v izvozu ali uvozu blaga. Zaradi pomanjkanja znanja se lahko zgodi, da podjetja ne interpretirajo klavzul pravilno. Pravilna uporaba klavzul pa ne pomeni le poznavanje vsebine teh pravil, ampak tudi njihovo pravilno vključitev v mednarodno kupoprodajno pogodbo, z vsemi potrebnimi podrobnostmi, saj se morajo klavzule smatrati tudi kot sredstvo, s katerim lahko prihranijo veliko denarja. V nasprotnem primeru lahko v praksi pomeni izgubo plačila ali proizvoda zaradi pomanjkanja npr. zavarovalnine ob pravem trenutku. Izhajajoč s stališča, da izvajanje vsake podrobnosti znotraj različnih metod dobave blaga predstavlja stroške, ki jih ni mogoče zanemariti, je zelo pomembno vedeti, kdo je pogodbeni partner, ki plačuje, in tudi, koliko plača, saj lahko vsaka opustitev ali pomanjkanje specifikacij v zvezi s tem zmanjša ali celo izniči odpravnine s strani prodajalca ali kupca.

Glede na rezultate ankete lahko zaključimo, da veliko podjetij uporablja klavzule Incoterms, vendar samo preverjene v dolgoletni praksi in enostavnejše, kot na primer EXW. S klavzulo EXW menijo, da konkurirajo z nizko ceno blaga, a velikokrat pozabijo, da je pomemben celoten postopek dobave blaga, ki pa je lahko dražji kot pri uporabi katere druge klavzule. Da ne bi do tega prišlo, je priporočljivo, da podjetja sproti izobražujejo zaposlene na tem področju, intenzivno sodelujejo z ostalimi

pogodbenimi strankami in pravočasno določijo vse podrobnosti v kupoprodajni pogodbi, da ne pride do nejasnosti v primeru nastale škode na blagu. Spet po drugi strani je sama izjava glede izobraževanja zaposlenih kontradiktorna, saj je na to temo izredno malo kakovostne literature. Najboljši so seminarji, ki jih organizira Gospodarska zbornica Slovenije, kjer opozorijo tudi na primere iz prakse, medtem ko so na internetu (ki se ga podjetja tudi največ poslužujejo) zgolj grobi opisi klavzul, brez primerov in opisov situacij, kjer je nujna previdnost. Izredno malo raziskav je narejenih na temo uporabe klavzul v kupoprodaji, prav tako je malo podatkov o težavah pri uporabi. Kljub temu je zelo pozitivno dejstvo, da se klavzule Incoterms uporabljajo v kupoprodaji tako v mednarodni kot v domači trgovini, čeprav so mnogi mnenja, da za malo državo, kot je Slovenija, to ni potrebno.

Ocena učinkov

V splošnem lahko trdimo, da se klavzule Incoterms razvijajo v skladu s poslovnimi običaji in se prilagodijo na spremembe v mednarodni trgovini. To so spremembe, ki odražajo nove varnostne pomisleke in rastoči trend za zamenjavo papirnih dokumentov z elektronskimi dokumenti ter tako upoštevajo elektronsko poslovanje in elektronski sistem za prenos računa in podatkov. Klavzule so zasnovane tako, da so bolj prijazne do uporabnika z razširjenim seznamom pojasnil za pomoč uporabnikom in bolj natančno odražajo trenutno prakso trgovanja. Odpravljajo tudi nejasnosti v zvezi s spori in težavami, ki so se pojavile pri razlagi Incoterms 2000 pri prevozu blaga v praksi. Strokovnjaki so z uvedbo klavzul Incoterms 2010 in izboljšanimi definicijami prehoda nevarnosti – v klavzulah CIF, CFR in FOB odpravo namišljene navpične črte – predvidevali, da bodo izločili oz. omejili nejasnosti, ki so se pogosto pojavljale v praksi. Vendar pa lahko vidimo, kot nam prikažejo rezultati ankete, da podjetja še vedno uporabljajo klavzule iz leta 2000, saj pravila to dopuščajo, po drugi strani pa je še malo primerov iz trgovanja, zato podjetja ne zaupajo novostim in se raje držijo ustaljene prakse, ki je do sedaj omogočala nemoteno poslovanje. Sama uvedba novih klavzul v prakso leta 2011 ni prinesla velikih sprememb, vendar bi bilo zanimivo narediti raziskavo čez nekaj let, kjer bi bilo gotovo znanih že veliko primerov iz prakse in posledično bi se podjetja odločala za nove oblike klavzul.

Pogoji za uvedbo

V primerih, kjer zaposleni ocenjujejo, da nimajo dovolj razširjenega znanja o klavzulah Incoterms, je najboljša izbira svetovanje špediterja ali ostalih za to kvalificiranih oseb. Naloga špediterja bi tako obsegala svetovanje o načinu transporta, kateri bi moral biti najprimernejši in bi tako spadal tudi med najvarnejše in najhitrejše, s čim manjšimi izdatki. Špediter bi prav tako svetoval pri carinskih postopkih, novih transportnih tehnologijah, zavarovanjih. Seveda bi moral ob vsem tem varovati naročiteljeve interese in izbrati klavzule, ki bi bile najbolj primerne za določen posel. Obstaja pa tudi negativna stran pri izbiri špediterja za vključitev klavzul v pogodbo, saj mora biti podjetje prepričano, da ima opravka z znanjem podkrepjenim špedicijskim podjetjem. Če tega ni, lahko nepoznavanje in posledično napačno posredovanje podatkov privede do denarnih kazni, carinski urad pa lahko uvrsti podjetje na listo, kjer so pošiljke obravnavane strožje in pregledane bolj podrobno, kar pa pomeni zamude v dobavi.

Kadar pa podjetje ne želi svetovanja zunanjih oseb, je edina možnost prestrukturiranje oddelkov v podjetju in razporeditev zaposlenih na ustrezna delovna mesta. Pri tem pa bi se ti morali nenehno izobraževati na področju carinskih postopkov in novosti v samem poslovanju, kvalificiranju posameznega izdelka v kombinirano nomenklaturu Evropske unije, urejanje prevozov in vseh ostalih dejavnosti, potrebnih za približek optimalnim pogojem poslovanja. Pomembno je omeniti tudi število zaposlenih, saj lahko preobremenjenost zaposlenega pomeni več napak med poslovanjem. Podjetje mora določiti pravilno število glede na obseg poslovanja podjetja, saj lahko tako tudi materialni in informacijski tok v podjetju poteka nemoteno.

Možnost nadaljnjega razvoja

Klavzule Incoterms predstavljajo olajševanje kupoprodaje v mednarodni trgovini in so že kar dolgo zasidrane v praksi. Kjer je znanje o klavzulah izpopolnjeno, klavzule pripomorejo k preprostemu in učinkovitemu sodelovanju, z jasno opredeljenimi pravicami in dolžnostmi. Brez uporabe klavzul bi bilo nesoglasij in sporov med pogodbenimi strankami gotovo več, saj ne bi bile omenjene dolžnosti jasno opredeljene,

spet po drugi strani bi potrebovali strokovnjake, ki bi morali obvladati široko področje s področja kupoprodaje, kar pa bi posledično pomenilo večjo dovzetnost za napake. Glede na zadnja tri desetletja lahko predvidevamo, da bo do naslednje revizije klavzul prišlo okrog leta 2020, kjer gotovo lahko pričakujemo prijazno uporabo, še bolj poenostavljene klavzule in natančnejša določila o sami zaščiti in zavarovanju blaga.

Za konec lahko še dodamo, da bi se morala podjetja bolje organizirati glede uporabe klavzul, saj jih bo le ustrezna in pravilna uporaba teh pripeljala do večje konkurenčnosti v Sloveniji in svetu ter posledično prinašala večje dohodke.

LITERATURA IN VIRI

- Bovha Padilla, S., Ekar, A., Makovec Brenčič, M., & Tratnjek, B. (2006). *Mednarodno poslovanje*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta v Ljubljani, Enota za založništvo.
- Bratina, M., & Jovanovič, D. (2011). *Mednarodne trgovinske klavzule (International Commercial Terms - INCOTERMS 2010)*. Ljubljana: Verlag Dashöfer.
- Djinović, M., Friedl, A., & Rižnik, P. (2011). *Incoterms 2010: pravila ICC za uporabo trgovinskih klavzul v domači in mednarodni trgovini = ICC rules for the use of domestic and international trade terms: začetek veljavnosti 1. januar 2011*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.
- Golob, M. (2005, december). *SID banka*. Najdeno 1. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.sid.si/resources/files/doc/diplomska_dela/Pomen%20poznavanja%20Incoterms%20klavzul.pdf
- Incoterms 2010*. Najdeno 8. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.dsv.cz/res/data/001/003440_02_030854.png
- Jakomin, I. (2011, 21. marec). *INCOTERMS – pomemben faktor NLP*. Najdeno 15. avgusta 2013 na spletnem naslovu: www.fpp.uni-lj.si/mma_bin.php?id=2011032208100423
- Rudman, B. (2001). *INCOTERMS 2000: 100 praktičnih primerov uporabe in najpogostejših vprašanj v zvezi z njimi*. Ljubljana: M. H. Laras.
- Trgovinske klavzule Incoterms 2010 [GZS]*. Najdeno 1. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.gzs.si/datoteke/gb/GI/3-1-1b.html>
- Zelenika, R. (2002). *INCOTERMS 2000. U teoriji i praksi. 100 savjeta i 100 primjera*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Anketni list	1
Priloga 2: Prikaz kupčevih in prodajalčevih dolžnosti za posamezno klavzulo	4

Priloga 1: Anketni list

Spoštovani!

Sem Barbara Korošec, absolventka univerzitetnega študijskega programa Logistika sistemov (na Fakulteti za logistiko). Diplomaska naloga z naslovom "Incoterms klavzule in njihova raba v podjetjih" je v veliki meri odvisna od rezultatov ankete, zato vas prosim, da jo izpolnite in tako prispevate k večji kvaliteti le-te.

Anketa je anonimna. V primeru dodatnih vprašanj me lahko kontaktirate na e-mail naslov: barbara.korosec1@gmail.com. Če vaše delo ne zajema nabave ali prodaje blaga, vas prosim, da anketo posredujete odgovorni osebi za to področje.

Že v naprej se vam najlepše zahvaljujem za sodelovanje.

Lep pozdrav,

Barbara Korošec

1. Glede na velikost je vaše podjetje...:

- mikro
- malo
- srednje
- veliko

2. Geografski doseg podjetja pri nabavi ali prodaji je ...:

- Slovenija
- Slovenija s sosednjimi državami (Italija, Avstrija, Madžarska ali Hrvaška)
- Evropa
- Svet

3. Prevladujoča dejavnost v vašem podjetju je...:

- veleprodaja
- maloprodaja
- storitve
- proizvodnja

4. Ali pri mednarodni kupoprodaji uporabljate Incoterms klavzule?

- da
- ne; uporabljamo _____

Če je odgovor na prejšnje vprašanja "da", prosim označite tiste, katere največ uporabljate.

UVOZ	IZVOZ
EXW	EXW
FCA	FCA
FAS	FAS
FOB	FOB
CFR	CFR
CIF	CIF
CPT	CPT
CIP	CIP
DAF	DAF
DES	DES
DEQ	DEQ
DDU	DDU
DDP	DDP
DAT	DAT
DAP	DAP


Na naslednja vprašanja odgovarjajte samo, če v kupoprodaji uporabljate Incoterms klavzule.

5. Ali se pred sklenitvijo določene klavzule posvetujete z zato specializiranimi službami (špediterji etc.)?
- da
 - ne, ker: _____
6. Kako ocenjujete svoje znanje o Incoterms klavzulah? (5 pomeni odlično, 1 pa zelo slabo)
7. Če ocenjujete, da vaše znanje ni dovolj obsežno, kaj je bistven razlog za to?
8. Zanima me, na kakšen način se seznanjate o novostih na področju Incoterms klavzul.
9. Pri kateri vrsti transporta najpogosteje uporabljate klavzule Incoterms?
- cestnem
 - ladijskem
 - železniškem
 - letalskem
 - multimodalnem
10. Ali so Incoterms klavzule v kupoprodajno pogodbo vključene na vašo željo?
- da
 - ne

Če ste odgovorili "ne", prosim, razložite, zakaj.

Najlepša hvala za sodelovanje!

Priloga 2: Prikaz kupčevih in prodajalčevih dolžnosti za posamezno klavzulo



DESCRIPTION							FREIGHT/RISK
EXW Ex Works	SELLER				BUYER		Freight Seller's premises. Risk Seller's premises.
	SELLER				BUYER		
	SELLER				BUYER		
FCA Free Carrier	SELLER				BUYER		Freight Freight handler. Risk Freight handler.
	SELLER				BUYER		
	SELLER				BUYER		
CPT Carriage Paid to			SELLER			BUYER	Freight Destination. Risk First freight handler.
	SELLER				BUYER		
	SELLER				BUYER		
CIP Carriage and Insurance Paid to			SELLER			BUYER	Freight Destination. Risk First freight handler.
	SELLER				BUYER		
	SELLER				BUYER		
DAT Delivered at Terminal			SELLER			BUYER	Freight Destination. Risk Destination.
			SELLER			BUYER	
			SELLER			BUYER	
DAP Delivered at Place			SELLER			BUYER	Freight Place of destination. Risk Arriving means of transport at destination.
			SELLER			BUYER	
			SELLER			BUYER	
DDP Delivered Duty Paid			SELLER			BUYER	Freight Destination. Risk Destination.
			SELLER			BUYER	
			SELLER			BUYER	
FAS Free Alongside Ship		SELLER			BUYER		Freight Shipside in port of departure. Risk Shipside in port of departure.
		SELLER			BUYER		
		SELLER			BUYER		
FOB Free on Board		SELLER			BUYER		Freight On board ship. Risk On board ship.
		SELLER			BUYER		
		SELLER			BUYER		
CFR Cost and Freight			SELLER			BUYER	Freight Port of destination. Risk On board ship.
			SELLER		BUYER		
			SELLER		BUYER		
CIF Cost, Insurance and Freight			SELLER			BUYER	Freight Port of destination. Risk On board ship.
			SELLER		BUYER		
			SELLER		BUYER		

Vir: "Incoterms 2010", b.d.