

Regulile INCOTERMS și importanța lor

Lect. univ. drd. Anca LAZĂR¹

Rezumat

Prin conținutul lor, INCOTERMS constituie un ansamblu de reguli prin care se determină drepturile și obligațiile părților în contractul de vânzare internațională; alegerea unei reguli de interpretare a termenilor comerciali INCOTERMS este rodul progresului de negociere între părți și exprimă raportul de forțe economice dintre acestea.

În funcție de obligațiile părților într-un contract de vânzare internațională, se deosebesc mai multe tipuri de contracte în care sunt desemnate anumite clauze.

Pentru definirea principalelor reguli INCOTERMS s-au luat în considerare ca punct de plecare: predarea mărfii, stabilimentul vânzătorului și cel al cumpărătorului²; regulile privesc obligațiile fiecărei părți, care sunt grupate în zece articole, cu titluri identice pentru toate regulile.

Datorită evoluției semnificative a comerțului internațional, în vederea punerii la dispoziție a comercianților a unor reguli în interpretare a condițiilor comerciale utilizate frecvent în comerțul internațional, Camera Internațională de Comerț de la Paris a elaborat un set de condiții de livrare destinate interpretării acestora în domeniul vânzării internaționale, reguli care erau în practica comerțului internațional niște cutume, dar care nu aveau aceeași semnificație pentru comercianții din diferite țări.

Cuvinte-cheie: INCOTERMS, termeni internaționali de comerț, vânzare succesivă, comerț domestic, clauze, grupe

Datorită evoluției semnificative a comerțului internațional, în vederea punerii la dispoziția comercianților a unor reguli în interpretarea condițiilor comerciale³ utilizate frecvent în comerțul internațional, au fost elaborate încă din 1928 de către Camera Internațională de Comerț de la Paris (CIC-Paris⁴) un set de termeni comerciali sau condiții de livrare destinate interpretării acestora în domeniul vânzării internaționale, reguli care erau în practica comerțului internațional niște cutume, dar care nu aveau aceeași semnificație pentru comercianții din diferite țări.

În perioada interbelică comerțul internațional și, în special, cel transatlantic, cunoaște o dezvoltare extraordinară. În 1936 Camera Internațională de Comerț de la Paris editează pentru prima dată Regulile Internaționale de Comerț

¹ Lazăr Anca – Universitatea „George Barițiu” din Brașov, lazaranca2009@yahoo.com

² T. R. Popescu, *Regulile INCOTERMS în vânzarea internațională*, Editura Didactică și Pedagogică, 1983, București, p. 227.

³ Lect. univ. dr. Luminița Voichița, *Rolul utilizării regulilor INCOTERMS în contractele comerciale internaționale*, Universitatea din Craiova, Facultatea de Economie și Administrarea Afacerilor.

⁴ Organizație neguvernamentală, înființată în 1919, care își desfășoară activitatea prin Comitetele Naționale (în 66 de țări), Comisiile de lucru și Birourile de legătură (pe lângă ONU și alte organizații internaționale din New-York și Hong-Kong).

– INCOTERMS – ce cuprindea 11 termeni comerciali internaționali, cunoscuți și sub numele de „clauze de livrare”, care s-au bucurat, în general, de audiență în rândul comercianților.

Prin această editare, Camera Internațională de Comerț de la Paris nu a făcut decât să dea o interpretare unor termeni deja existenți și utilizați în comerțul internațional.

Regulile INCOTERMS sunt recunoscute de către UNCITRAL ca fiind standardul global pentru interpretarea termenilor în comerțul exterior și prevăd norme acceptate pe plan internațional specificând definițiile și normele de interpretare pentru cei mai comuni termeni comerciali.

Pe măsura dezvoltării comerțului mondial, a modernizărilor ce au caracterizat procesul evolutiv al vieții economice internaționale, varianta revizuită a fost adoptată la Congresul CCI de la Viena din 1953 și este cunoscută sub numele de INCOTERMS 1953⁵, aceasta fiind prima variantă de bază a regulilor ce au recunoaștere internațională, ce cuprindea nouă termeni⁶ comerciali.

Ulterior, în 1967⁷, 1976⁸, 1980⁹, 1990¹⁰ și ediția INCOTERMS-2000¹¹ au adus modificări importante ale termenilor atât sub aspectul denumirii, cât și al conținutului lor, creându-se o nouă variantă de bază a regulilor.

Scopul INCOTERMS este acela de a oferi un set de reguli internaționale pentru interpretarea celor mai uzitați termeni comerciali ce sunt încorporați în mod regulat în contractele de vânzare în întreaga lume și au devenit parte din limbajul cotidian al comerțului.

Regulile globale introduse de ICC și utilizate de către companii în nenumarate tranzacții de afaceri din întreaga lume sunt o parte esențială a activității ICC și ne diferențiază de multe alte organizații de afaceri internaționale¹².

Pentru a ține pasul cu dezvoltarea rapidă a comerțului internațional și cu globalizarea, regulile INCOTERMS sunt revizuite o dată la 10 ani. Având în

⁵ Publicată în Broșura CCI nr. 166 și se referă la 18 țări.

⁶ Ex Works, a l'usine; Franco Vagon; Free Alongside Ship, Free on Board, Franco Bord; Cost and Freight/Carriage Paid to; Ex Ship, Ex quay/Duty Paid.

⁷ S-au mai adăugat doi termeni: 1. delivered at frontier.../rendu frontiere .../named palce of delivery at frontier/lieu de livraison convenu a la frontiere și 2. delivered duty paid/rendu droits acquittes

⁸ S-a mai adăugat FOB airport / FOB aeroport.

⁹ S-au mai adăugat: 1. Free carrier.../franco transporteur ... și 2. freight/carriage and insurance paid to; Fret/port paye, assurance compromise, justqu'a (...) tot atunci s-a revizuit termenul Freight/carriage paid to (...).

¹⁰ Publicate în ediție bilingvă (engleză și franceză) de CCI Paris, în Broșura nr. 460.

¹¹ Acesta ediție „Regulile INCOTERMS-2000” reprezintă, în esență, pozițiile (practicile) reprezentanților celor două curente principale care se manifestă în comerțul internațional: curentul nou „reformator”, care urmărește integrarea (uniformizarea) practicilor comerciale mondiale în scopul realizării unei deschideri largi, care să permită participarea la schimburile internaționale, în condiții avantajoase a tuturor statelor de pe glob, și curentul „conservator”, susținut, în mod special, de unele țări puternic dezvoltate, cum sunt SUA și Japonia, care încearcă să mențină în continuare unele practici avantajoase lor, practici ce decurg din poziția de supremație economică pe care au câștigat-o în decursul timpului.

¹² Secretarul General al ICC, Jean Rozwadowski.

vedere că, de la ultima revizuire din 2000, s-au schimbat multe în comerțul internațional, Camera de Comerț Internațională întrunită la Paris în septembrie 2010¹³ lansează publicația *INCOTERMS® 2010*, ce stabilește un ghid practic pentru a ajuta utilizatorii în alegerea mai ușoară a celor mai potrivite reguli pentru tranzacțiile lor¹⁴.

Noii termeni INCOTERMS au fost elaborați cu scopul delimitării drepturilor și obligațiilor părților participante în comerțul internațional de mărfuri și au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2011.

„Nu există o organizație mai bine plasată decât ICC – această organizație este creată și menține regulile INCOTERMS – pentru a ajuta comercianții în aplicarea corectă a normelor pentru operațiunile lor globale sau de vânzare pe piața internă”¹⁵.

Regulile INCOTERMS sunt un standard recunoscut la nivel internațional și sunt utilizate la nivel mondial în contracte interne și internaționale pentru vânzarea de bunuri.

Normele au fost dezvoltate și întreținute de către experți și practicieni, ele ajută comercianții în evitarea neînțelegerilor costisitoare, de clarificare a sarcinilor, a costurilor și riscurilor implicate în livrarea de bunuri de la vânzători la cumpărători.

Prima schimbare pe care o aduce INCOTERMS® 2010 constă în reducerea termenilor de la 13 în INCOTERMS 2000 la 11 în INCOTERMS 2011, termeni de livrare ce definesc în mod clar obligațiile părților și reduc riscul aparițiilor unor complicații juridice.

O a doua schimbare structurală apare la grupa D, care a suferit cele mai mari schimbări, referitoare la faptul că termenul de livrare DEQ a fost înlocuit cu DAT (livrare la terminal) și că termenii de livrare DAF, DES și DDU au fost înlocuiți cu DAP (livrare la un loc numit).

O altă schimbare se referă la ajustarea termenilor de comerț la necesitățile progresului tehnologic, astfel sunt recunoscute semnăturile electronice care pot servi drept dovezi în reglementarea litigiilor și se ia în calcul și comerțul electronic și sistemul electronic de facturare și transfer de date.

O altă schimbare constă în împărțirea pe grupe a clauzelor INCOTERMS, astfel în INCOTERMS 2000 clauzele erau împărțite în patru grupe: grupa E, grupa F, grupa C, grupa D, iar în INCOTERMS 2010, în funcție de modalitatea de transport, noile clauze INCOTERMS sunt structurate în 2 mari categorii:

I. Clauze aplicabile tuturor modalităților de transport:

EXW Ex Works Marfa e pusă la dispoziția cumpărătorului la sediul vânzătorului

¹³ <http://www.arilog.ro>

¹⁴ <http://www.euroavocatura.ro/>

¹⁵ <http://www.iccwbo.org>

FCA	Free Carrier	Vânzătorul predă bunurile primului căraș numit de cumpărător într-un loc prestabilit.
CPT	Carriage Paid To	Transport plătit până la
CIP	Carriage and Insurance Paid	Transport și asigurare plătite
DAT	Delivered At Terminal	Livrat la terminal
DAP	Delivered At Place	Livrat la locul convenit
DDP	Delivered Duty Paid	Livrat cu taxele plătite

Această grupă include șapte reguli incoterms care pot fi utilizate indiferent de modul de transport selectat și indiferent dacă unul sau mai mult de un mod de transport este angajat. Ele pot fi folosite chiar și atunci când nu există niciun transport maritim.

II. Clauze ce se aplică doar transportului maritim și celui efectuat pe apele interioare navigabile

FAS	Free Alongside Ship	Liber lângă vas
FOB	Free On Board	Liber la bord
CFR	Cost and Freight	Cost și transport
CIF	Cost, Insurance and Freight	Cost, asigurare și transport

În această grupă punctul de livrare, precum și locul în care mărfurile sunt transportate către cumpărător sunt ambele porturi, prin urmare regulile de etichetare „mare și pe căi navigabile interioare” FAS, FOB, CFR, CIF sunt incluse în această clasă.

În plus față de cele 11 reguli, INCOTERMS® 2010 mai cuprinde: note explicative care să-i ajute pe utilizatori să aleagă regula potrivită pentru fiecare tranzacție, clasificări noi care să ajute la alegerea celei mai potrivite reguli pentru categoria de transport avută în vedere, sfaturi pentru folosirea procedurilor electronice, informații despre regulile de securitate privind autorizația de plecare a unei nave, sfaturi privind aplicarea INCOTERM® 2010 comerțului intern.

Una dintre schimbările conceptuale se referă la faptul că INCOTERMS nu mai sunt clauze de comerț internațional, ci clauze de comerț „domestic” (*ICC rules for the use of domestic and international trade terms*), deoarece aceste modificări survenite vin să faciliteze regulile de comerț în utilizare lor de către comercianți.

Astfel, în Ghidul¹⁶ INCOTERMS 2010 se precizează că regulile INCOTERMS au fost utilizate în mod tradițional de contractele de vânzare internațională în cazul în care mărfurile trec dincolo de frontierele naționale, în diferite zone ale lumii; cu toate acestea, structurile comerciale, cum ar fi Uniunea Europeană, au făcut formalitățile de frontieră între diferite țări mai puțin importante.

¹⁶ INCOTERMS 2010 by the International Chamber of Commerce, ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Services Publications, 38 Cours Albert 1er, 75008 Paris, France, www.iccbooks.com

În consecință, regulile INCOTERMS® 2010 recunosc în mod oficial că acestea sunt disponibile pentru aplicarea în ambele tipuri de contracte de vânzare, atât internaționale, cât și interne.

Două evoluții au convins ICC de faptul că o mișcare în această direcție este oportună. În primul rând, comercianții utilizează în mod obișnuit regulile INCOTERMS pentru contractele de vânzare exclusiv pe piața internă, în al doilea rând, există disponibilitatea mai mare din Statele Unite de a utiliza regulile INCOTERMS în comerțul intern decât fostul Uniform Commercial Code transport.

„**Prima regulă EXW**¹⁷ – se introduce locul de livrare – *poate fi utilizată indiferent de modul de transport selectat și poate fi, de asemenea, utilizată în cazul în care mai mult de un mod de transport este angajat*”.

„*Ex Works*” înseamnă că vânzătorul livrează atunci când plasează mărfurile la dispoziția cumpărătorului la sediul vânzătorului sau în alt loc numit (de exemplu: lucrări, fabrica, depozit etc). Părțile trebuie să precizeze cât mai clar posibil locul de livrare, pentru că riscurile și costurile, în acest caz, sunt în contul vânzătorului; cumpărătorul suportă toate costurile și riscurile implicate în primirea bunurilor din momentul înțelegerii, dacă este cazul la locul de livrare.

EXW reprezintă obligația minimă pentru vânzător, regulă ce ar trebui folosită cu grijă deoarece:

- a vânzătorul nu are nicio obligație față de cumpărător pentru a încărca mărfuri, chiar dacă, în practică, vânzătorul poate fi într-o poziție mai bună să facă acest lucru. În cazul în care vânzătorul încarcă bunuri, o face pe riscul și pe cheltuiala cumpărătorului;
- b un cumpărător care cumpără de la un vânzător pe o bază *EXW* pentru export trebuie să fie conștient de faptul că vânzătorul are obligația de a furniza asistență dacă cumpărătorul solicită efectuarea în acest export; vânzătorul nu este obligat să organizeze avizul de export. Cumpărătorii sunt, prin urmare, sfătuiți să nu folosească *EXW* în cazul în care vânzătorii nu pot, direct sau indirect, să obțină clearance-ul de export.
- c cumpărătorul a limitat obligațiile de furnizare de către vânzător și orice informație cu privire la exportul de mărfuri. Cu toate acestea, vânzătorul poate avea nevoie de această informație pentru, spre exemplu, impozitare sau în scopuri de raportare”.

„**Regula FCA**¹⁸ – se introduce locul de livrare – *poate fi utilizată indiferent de modul de transport selectat și poate fi, de asemenea, utilizată în cazul în care mai mult de un tip de transport este angajat*.

„*Free Carrier*” înseamnă că vânzătorul livrează bunurile către transportator sau către o altă persoană nominalizată de către cumpărător la sediul vânzătorului sau în alt loc numit.

¹⁷ *Idem*, p. 15.

¹⁸ *Ibidem*, p. 23.

Părțile sunt sfătuite să precizeze cât mai clar posibil locul de livrare, pentru ca riscul să treacă în grija cumpărătorului.

În cazul în care părțile intenționează să livreze marfa la sediul vânzătorului, ei trebuie să identifice adresa acestor premise ca locul de livrare.

Dacă, pe de altă parte, părțile intenționează ca mărfurile să fie livrate într-un alt loc, ele trebuie să identifice un alt loc specific de livrare.

Cu toate acestea, vânzătorul nu are nicio obligație clară de a vămuia mărfurilor de import, de a plăti taxele de import sau de efectuare a oricăror formalități vamale de import.”

Regula CPT¹⁹ și CIP – se introduce locul de destinație – *„Această regulă poate fi utilizată indiferent de modul de transport selectat și poate fi, de asemenea, utilizată în cazul în care mai mult de un tip de transport este angajat.*

„Transport plătit până la” (CPT) înseamnă că vânzătorul livrează bunurile către transportator sau altă persoană nominalizată de către vânzător într-un loc convenit (în cazul în care orice astfel de loc este convenit între părți).

„Transport și asigurare plătit pentru” (CIP) înseamnă că vânzătorul livrează bunurile către transportator sau o altă persoană nominalizată de către vânzător într-un loc convenit (în cazul în care orice astfel de loc este convenit între părți) și că vânzătorul trebuie să contracteze pentru orice plată a cheltuielilor de transport necesare pentru a aduce bunurile la locul de destinație numit.

De asemenea, vânzătorul asigură acoperirea riscului cumpărătorului de pierdere sau deteriorare a bunurilor în timpul transportului. Cumpărătorul ar trebui să rețină că, în temeiul CIP, vânzătorul este obligat să obțină o asigurare cu minimă acoperire.

În cazul în care cumpărătorul dorește o asigurare care să scadă riscul, acesta va trebui să fie de acord în mod expres cu vânzătorul să își ia propriile măsuri suplimentare de asigurare.

Când CPT, CIP, CFR sau CIF sunt utilizate, vânzătorul își îndeplinește obligația de a livra atunci când predă bunurile spre transportator și nu atunci când mărfurile ajung la locul de destinație.

Aceste reguli au două puncte critice, deoarece riscul trece și costurile sunt transferate în locuri diferite.

Părțile trebuie să identifice în contract cât mai precis locurile de livrare, în cazul în care riscul trece la cumpărător, și locul de destinație pe care vânzătorul trebuie să-l treacă în contract.

Dacă sunt folosiți mai mulți transportatori pentru transportul la o destinație stabilită și părțile nu sunt de acord asupra unui anumit punct de livrare, poziția implicită este aceea că riscul trece când mărfurile au fost livrate la primul transportator într-un punct ales în întregime de vânzător și asupra căruia cumpărătorul nu are niciun control.

¹⁹ *Ibidem*, p. 33.

În cazul în care părțile doresc ca riscul să treacă la o etapă ulterioară (de exemplu, într-un port sau aeroport), este nevoie să precizeze acest lucru în contractul lor de vânzare.

Părțile sunt, de asemenea, sfătuite să identifice cât mai precis posibil locul convenit de destinație, deoarece costurile la acest punct sunt în contul vânzătorului.

Vânzătorul este sfătuit să-și procure contracte de transport care se potrivesc precis pentru această alegere. În cazul în care vânzătorul suportă costurile în baza unui contract de transport referitor la descărcarea la locul de destinație, acesta nu are dreptul de a recupera costurile respective de la cumpărător, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel între părți.

CPT și CIF implică obligația vânzătorului de vămuire a mărfii pentru export acolo unde este cazul. Cu toate acestea, vânzătorul nu are nicio obligație clară a mărfurilor de import, a plății taxelor la import sau efectuarea de orice formalități vamale de import.

Regula DAT²⁰ – se introduce numele terminalului la port sau locul de destinație – Această regulă poate fi utilizată indiferent de tipul de transport selectat și poate fi, de asemenea, utilizată în cazul în care mai mult de un tip de transport este angajat.

„Livrată la terminal” înseamnă că atunci când vânzătorul livrează mărfurile, odată descărcate din mijloacele de transport ce au sosit, sunt puse la dispoziția cumpărătorului la terminalul numit, la portul sau la locul de destinație.

„Terminal” include orice loc, indiferent dacă este acoperit sau nu, cum ar fi un cheu, depozit, container de curte sau rutier, feroviar sau terminal aerian de marfă. Vânzătorul suportă toate riscurile implicate în aducerea bunurilor și descărcarea acestora la terminalul de la portul sau locul de destinație.

Părțile sunt bine sfătuite să precizeze cât mai clar posibil terminalul și, dacă este posibil, un anumit punct în cadrul terminalului de la portul agreeat sau locul de destinație, ca riscurile din acel moment să fie în grija vânzătorului.

Vânzătorul este sfătuit să-și procure un contract de transport care să se potrivească exact acestei alegeri.

Mai mult decât atât, în cazul în care părțile intenționează ca vânzătorul să suporte riscurile și costurile implicate în transportul și manipularea mărfurilor de la terminal la un alt loc, atunci regulile DAP și DDP ar trebui să fie utilizate.

Cu toate acestea, vânzătorul nu are nicio obligație să vămuiască mărfurilor de import, să plătească taxele de import sau să completeze orice formalități vamale de import.

Regula DAP²¹ și regula DDP²² – se introduce locul de destinație – Această regulă poate fi utilizată indiferent de modul de transport selectat și poate

²⁰ Ibidem, p. 53.

²¹ Ibidem, p. 61.

²² Ibidem, p. 69.

fi, de asemenea, utilizată în cazul în care mai mult de un mod de transport este angajat.

„Emis la Place” înseamnă că vânzătorul livrează în cazul în care bunurile sunt puse la dispoziția cumpărătorului cu privire la mijloacele de transport care sosesc gata pentru descărcare la locul de destinație numit. Vânzătorul suportă toate riscurile implicate în aducerea bunurilor la locul numit.

„Livrat cu taxe plătite” înseamnă că vânzătorul livrează mărfuri atunci când bunurile sunt puse la dispoziția cumpărătorului, vămuite pentru import la sosirea mijloacelor de transport pregătite pentru descărcare la locul de destinație numit. Vânzătorul suportă toate riscurile implicate în aducerea bunurilor la locul de destinație numit și are obligația de vămuire a mărfurilor nu numai pentru export, dar și pentru import, să plătească orice taxă atât pentru export, cât și pentru import, și să efectueze toate formalitățile vamale.

Părțile trebuie să identifice cât mai exact locul de destinație stabilit, deoarece costurile la acest punct intră în grija vânzătorului. Vânzătorul, în acest caz, trebuie să-și procure contracte de transport care se potrivesc exact cu această alegere.

În cazul în care vânzătorul suportă costurile în baza unui contract de transport referitor la descărcarea la locul de destinație, atunci el nu este îndreptățit să recupereze costurile respective de la cumpărător, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel între părți.

DAP necesită ca vânzătorul să vămuiească bunurile pentru export acolo unde este cazul. Cu toate acestea, vânzătorul nu are nicio obligație de vămuire a bunurilor pentru import, să plătească orice taxă de import sau să completeze formalitățile vamale de import.

În cazul în care părțile doresc ca vânzătorul să vămuiească mărfurile pentru import, acestea trebuie să plătească taxele de import și să efectueze orice formalitate vamală; în acest caz ar trebui utilizat termenul DDP.

Părțile trebuie să nu folosească DDP în cazul în care vânzătorul nu este capabil, în mod direct sau indirect, pentru a obține avizul de import.

În cazul în care părțile doresc ca cumpărătorul să suporte toate riscurile și costurile de clearance-ul de import, regula DAP ar trebui să fie utilizată.

Orice TVA sau alte taxe de plătit la import sunt, pentru stațiile NLES, făcute în contul vânzătorului în mod expres convenit în contractul de vânzare.

Regula FAS²³ – se introduce numele portului de expediere – necesită ca vânzătorul să vămuiască mărfurile pentru export acolo unde este posibil.

„Liber alături de navă” înseamnă că vânzătorul livrează atunci când mărfurile sunt plasate alături de navă (de exemplu, pe un chei sau un șlep), pe un loc nominalizat de către cumpărător la portul de expediere.

Riscul de pierdere sau deteriorare a bunurilor trece, atunci când mărfurile sunt alături de navă, și cumpărătorul suportă toate costurile începând cu acel moment.

Părțile trebuie să precizeze cât mai clar posibil punctul de încărcare în portul de expediere numit, deoarece costurile și riscurile la acest punct sunt în grija vânzătorului, iar aceste costuri și cheltuieli aferente manipulării pot varia în funcție de practica portului.

Vânzătorul este obligat fie să livreze marfa alături de navă, fie să achiziționeze bunuri deja livrate spre expediere.

În cazul în care mărfurile sunt în containere, vânzătorul depune bunurile către transportator la un terminal, și nu de-a lungul navei. În astfel de situații, regula FCA Auld ar fi utilizată.

Cu toate acestea, vânzătorul nu are nicio obligație să vămuiască mărfurile pentru import, să plătească taxele aferente de import sau să completeze formularele de import.

Regula FOB²⁴ – se introduce numele locului de destinație – este folosită în transportul pe mare și în transportul naval intern.

„Liber la încărcare” înseamnă că vânzătorul livrează mărfurile la bordul navei desemnate de către cumpărător în portul de expediere sau achiziționează bunurile deja livrate.

Riscul de pierdere sau deteriorare a bunurilor trece atunci când mărfurile sunt la bordul navei, iar cumpărătorul suportă toate costurile începând din acel moment.

Vânzătorul este obligat fie să livreze marfa la bordul navei, fie să achiziționeze bunuri deja livrate spre expediere.

FOB nu poate fi adecvat în cazul în care bunurile sunt predate operatorului de transport înainte de a fi la bordul navei, de exemplu mărfurile în containere, care sunt, de obicei, livrate la un terminal.

În astfel de situații, ar trebuie utilizată regula FCA.

FOB implică obligația vânzătorului de vămuire a mărfii pentru export, acolo unde este cazul. Cu toate acestea, vânzătorul nu are nicio obligație de vămuire a mărfurilor de import, să plătească taxele de import sau să efectueze orice formalități vamale de import.

²³ Ibidem, p. 79.

²⁴ Ibidem, p. 87.

Regula CFR²⁵ – se introduce numele portului de destinație

„Cost de marfă” înseamnă că vânzătorul livrează mărfurile la bordul navei sau achiziționează bunurile livrate deja, astfel riscul de pierdere sau deteriorare a bunurilor este ridicat atunci când bunurile sunt la bordul navei.

Când CPT, CIP, CFR sau CIF sunt utilizate, vânzătorul își îndeplinește obligația de a livra atunci când predă bunurile către transportator în modul specificat în regula aleasă și nu atunci când mărfurile ajung la locul de destinație.

Această regulă are două puncte critice, deoarece riscul trece și costurile sunt transferate în locuri diferite. În timp ce contractul va specifica întotdeauna un port de destinație, este posibil ca portul de expediție să nu fie specificat, acolo unde riscul este transferat către cumpărător. În cazul în care portul de expediție este portul de interes ales de cumpărător, părțile trebuie să-l identifice cât mai precis posibil în contract.

Vânzătorul trebuie să încheie contracte de transport care se potrivesc exact pentru această alegere. În cazul în care vânzătorul suportă costurile în baza unui contract de transport referitor la descărcarea la punctul de destinație specificat, vânzătorul nu are dreptul de a recupera costurile respective de la cumpărător, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel între părți.

Regula CIF²⁶ – se introduce numele portului de destinație – „Cost, asigurare și transport” înseamnă că vânzătorul livrează mărfurile la bordul navei sau achiziționează bunurile astfel livrate deja. Riscul de pierdere sau deteriorare a bunurilor trece atunci când mărfurile sunt la bordul navei.

Vânzătorul încheie contracte de asigurare pentru acoperirea riscului de pierdere sau deteriorare a bunurilor în timpul transportului. Cumpărătorul ar trebui să rețină că, în temeiul CIF, vânzătorul este nevoit să obțină asigurări numai pe acoperirea minimă.

În cazul în care cumpărătorul dorește să obțină mai multă protecție pentru asigurarea bunurilor, acesta va trebui să fie de acord cu vânzătorul sau să își ia propriile măsuri suplimentare de asigurare.

Când CPT, CIP, CFR sau CIF sunt utilizate, vânzătorul își îndeplinește obligația de a livra, atunci când predă bunurile către transportator, în modul specificat în regula aleasă și nu atunci când mărfurile ajung la locul de destinație

Această regulă are două puncte critice, deoarece riscul trece și costurile sunt transferate în locuri diferite. În timp ce contractul va specifica întotdeauna un port de destinație, este posibil ca portul de expediție să nu fie specificat, acolo unde riscul este transferat către cumpărător. În cazul în care portul de expediție este portul de interes ales de cumpărător, părțile trebuie să-l identifice cât mai precis posibil în contract.”

²⁵ Ibidem, p. 95.

²⁶ Ibidem, p. 105.

Bibliografie

1. *INCOTERMS 2010 by the International Chamber of Commerce, ICC rules for the use of domestic and international trade terms*, ICC Services Publications, 38 Cours Albert 1er, 75008 Paris, France.
2. *INCOTERMS 2000, International Chamber of Commerce*, Zurich, Publication 560, ISBN 3-87081-200-1.
3. *INCOTERMS 1936, International Rules for the Interpretation of Trade Terms*, ICC publication No 92, ICC, Paris 1936.
4. Donald Waters, *Logistics an introduction to the supply chain management*, PALGRAVE MACMILLAN, Great Britain-2003, ISBN 0-333-96369-5.
5. Shoshanah Cohen, Joseph Roussel, *Strategic Supply Chain Management*, McGraw Hill USA, 2005, ISBN 0-07-143217-5.
6. Luminița Voichița, *Rolul utilizării regulilor INCOTERMS în contractele comerciale internaționale*, Universitatea din Craiova, Facultatea de Economie și Administrarea Afacerilor.
7. www.iccbooks.com
8. <http://www.euroavocatura.ro>
9. <http://www.iccwbo.org>