

De Incoterms® 2010 uitgelegd!

De Incoterms worden wereldwijd gebruikt en zijn ontstaan in 1936. Grofweg worden elke 10 jaar de Incoterms aangepast aan de actuele situatie. De laatste versie is van 2010.

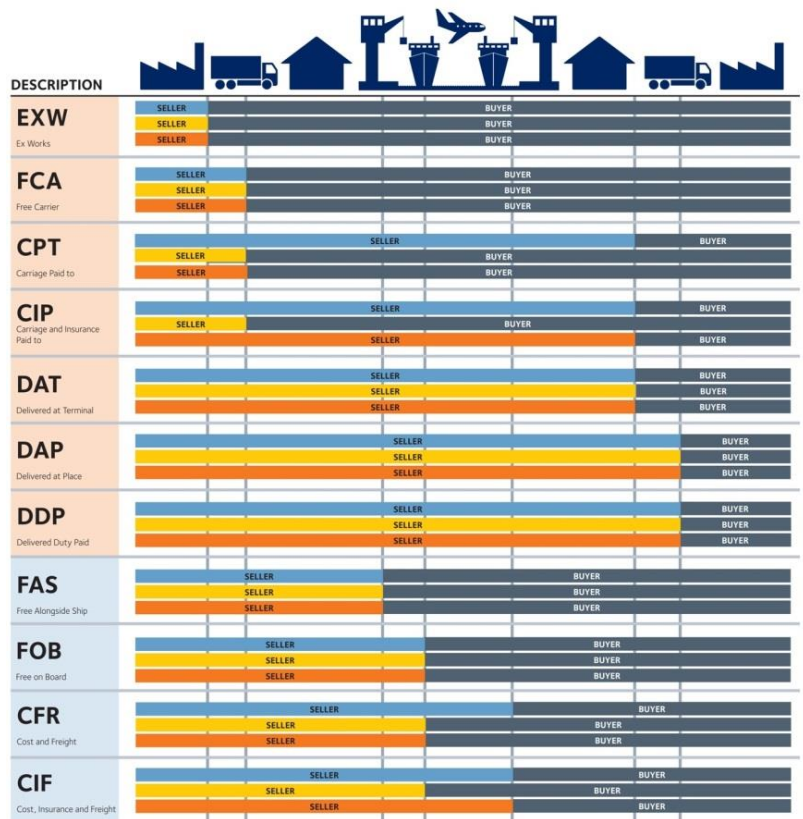
De Incoterms behoren onderdeel te zijn van de koopovereenkomst die u sluit met de klant of koper van uw goederen. U legt hiermee afspraken vast zodat koper en verkoper precies weten wie verantwoordelijk is voor welk deel in de logistieke keten. Samen met uw klant kiest u één Incoterm.

Vragen als: 'wie regelt en betaalt het transport', 'wanneer vindt de overdracht precies plaats' en 'wie betaalt de verzekering tijdens het vervoer' zijn door het op een juiste wijze toepassen van de Incoterms direct duidelijk voor beide partijen.

Er bestaat nogal wat onduidelijkheid over de Incoterms, we hebben daarom geprobeerd om elke Incoterm zo goed mogelijk uit te leggen zodat u weet wat uw verplichtingen zijn ten aanzien van de levering van goederen bij het gebruik van bepaalde Incoterms. Het gebruik van een "verkeerde" Incoterm kan aanzienlijke gevolgen hebben en helaas zien wij dat veel exporterende bedrijven niet voldoende op de hoogte zijn van de verschillen in Incoterms. Er zijn 7 Incoterms die gebruikt kunnen worden voor elk soort transport en 4 Incoterms die alleen voor vervoer over water gebruikt kunnen worden. We leggen alle Incoterms stuk voor stuk uit, zodat u weet welke u aan moet houden! Heeft advies nodig? U kunt ons altijd bellen.

Legenda

- Kosten
- Risico
- Verzekering
- Alle vormen van Transport
- Zeevracht en binnenvaart



Schematische weergave van de verplichtingen van de koper op gebied van Kosten, Risico en Verzekering

In het volgende overzicht ziet u globaal de Incoterms uitgelegd, verderop in dit artikel worden alle Incoterms verder bekeken.

Incoterm	Vertaling	Leveringslocatie	Transport door
Alle soorten vervoer			
EXW – Ex Works	Af Fabriek	Bij bedrijf van verkoper	Koper
FCA – Free Carrier	Vrachtvrij tot (eerste) vervoerder	Bij bedrijf van verkoper, maar ingeladen in vervoermiddel	Koper
CPT – Carriage Paid To	Vracht betaald tot...	Bij de vervoerder	Verkoper
CIP – Carriage, Insurance paid to	Vracht en verzekering tot...	Bij de vervoerder	Verkoper
DAT – Delivery at Terminal	Geleverd op terminal	Op de terminal / kade	Verkoper
DAP – Delivery at Place	Geleverd ter bestemming	Ter bestemming, in vervoermiddel	Verkoper
DDP – Delivery Duty Paid	Geleverd ter bestemming en rechten betaald	Ter bestemming, in vervoermiddel	Verkoper
Vevoer over water			
FAS – Free Alongside ship	Vrachtvrij langs zij schip	Langs zij het schip	Koper
FOB – Free on Board	Vrachtvrij aan boord	Aan boord van het schip	Koper
CFR – Cost and Freight	Kostprijs en vracht	Aan boord van het schip	Verkoper
CIF – Cost, Insurance, Freight	Kostprijs, verzekering, Vracht	Aan boord van het schip	Verkoper

Uitleg Incoterms – Alle vormen van transport

EXW – Ex Works – Af Fabriek

Veel verkopers of exporteurs zeggen dat ze Ex Works leveren, maar vaak wordt deze term verward met FCA – Free Carrier. De leveringsconditie Ex Works verplicht de verkoper de goederen te produceren en klaar te zetten in de loods. Meer niet. Plat gezegd verkoopt u de goederen en zegt u tegen de koper: kom ze maar ophalen, ze staan in de hoek van onze loods. Het zogenoemde “critical point” ligt hier dus op het moment dat uw koper de goederen verkocht heeft aan de koper en deze ter beschikking stelt. De klant is dus verantwoordelijk voor de opmaak van de vrachtbrief, eventuele export- of douane documenten en belangrijker nog: moet de goederen zelf laden. Het transport moet dus ook geregeld worden door de koper en de chauffeur moet de goederen zelf gaan laden in uw loods of warehouse.

Dat dit nogal wat risico's met zich mee brengt kunt u zich voorstellen. Wat als de chauffeur tijdens het laden andere goederen van u beschadigd? Hoe kunt u aantonen dat de goederen naar een bepaalde bestemming gebracht worden? Wie is de transporteur? Worden de goederen wel goed vastgezet in de trailer? Hoe zijn de goederen gefactureerd aan uw klant, met of zonder BTW verlegging? En hoe kunt u dan aantonen of deze goederen ook daadwerkelijk de grens over gaan?

Mocht u niet het transport willen regelen en toch uw klant goed willen bedienen, zijn wij voorstander van de Incoterm FCA – Free Carrier. Wij raden sterk af de Incoterm Ex Works te gebruiken bij internationaal transport!

FCA – Free Carrier – Vrachtvrij tot (eerste) vervoerder

FCA werd in de vorige Incoterms ook wel FCR genoemd. Bij deze Incoterm ligt de meeste verantwoordelijkheid bij de kopende partij. Free Carrier / Vrachtvrij tot eerste vervoerder zegt eigenlijk dat de exporteur zorg draagt voor de opmaak van de vrachtbrief en eventuele uitklaring en exportdocumenten en het inladen van de goederen in de vrachtwagen of container op het afgesproken punt. Dit is vaak de loods of warehouse van de leverancier. Het “Critical Point” ligt hier op het moment dat de goederen geladen en vastgezet zijn in de trailer en de chauffeur de vrachtbrief heeft ondertekend voor ontvangst van de goederen. De kopende partij draagt zorg voor het transport en is vanaf dat moment ook verantwoordelijk voor de verzekering.

CPT – Carriage Paid To – Vracht betaalt tot

Bij deze Incoterm heeft de leverancier meer verantwoordelijkheden. De verkoper zegt de goederen te leveren tot een afgesproken punt. Vaak is dit het warehouse van de koper of van zijn klant. De kopende partij draagt zorg voor een eventuele verzekering. U levert de goederen op het moment dat u ze aangeleverd hebt op de afgesproken plek. U moet dus ook de vrachtbrieven opmaken, de uitklaring regelen en als extra dienst eventuele exportdocumenten laten opmaken.

Wij zijn niet zo'n voorstander van deze Incoterm bij een hoge goederenwaarde, het kan namelijk zorgen voor een discussie met uw klant als de goederen beschadigd aankomen. De verkopende partij hoeft immers geen zorg te dragen voor de verzekering van de goederen. Een beter alternatief is de Incoterm CIP.

CIP – Carriage and insurance paid to – Vracht en verzekering betaald tot

Deze CIP Incoterm is gelijk aan CPT, met het grote verschil dat de leverancier of verkopende partij niet alleen het transport regelt, maar ook de verzekering voor minimaal de goederenwaarde en de goederen aanlevert op de afgesproken plek van de kopende partij. Het “critical point” is dus op het moment van aanlevering van de goederen op het afgesproken moment.

DAT – Delivery At Terminal – Geleverd op Terminal

Deze Incoterm word veel gebruikt bij EU-grens overschrijdende transporten. Als u bijvoorbeeld moet aanleveren in Rusland of Turkije, gebeurt dit veelal op een Douane terminal op aanwijzing van de klant. De verkopende partij regelt het transport, de verzekering, de uitvoerdocumenten en levert de goederen aan tot de terminal die afgesproken is. De klant moet in het land van bestemming zelf zorg dragen voor de invoerrechten en regelt het transport van de Terminal tot de eindbestemming. Het “critical point” is dan ook op het moment van aanlevering op de terminal. De terminal kan ook een kade, opslagplaats, container-, weg-, spoor- of luchtvrachtterminal zijn.

DAP – Delivery At Place – Geleverd ter bestemming

DAP is iets anders als DAT, want u levert niet op een (Douane) terminal, maar rechtstreeks tot de overeengekomen plaats van bestemming. De verkoper moet net als bij DAT zorg dragen voor het transport, de verzekering en de uitvoerdocumenten. Het “Critical Point” is hier dus het moment dat de goederen aankomen op de plaats van bestemming. De kopende partij moet zorg dragen voor het lossen van de goederen. Een verschil met DDP is dat u niet de invoerrechten hoeft te voldoen in het land van bestemming. Let wel goed op met deze constructie, want in sommige landen moet er eerst ingeklaard worden, alvorens verder gereden mag worden naar de eindbestemming in dat land. Mochten er bij het inklaren (aan de grens bijvoorbeeld) lange wachttijden ontstaan doordat de kopende partij zijn invoerrechten niet tijdig betaald, draait u op voor de wachtkosten. Kies deze Incoterm dus alleen als u ervaring heeft met transporten naar deze landen. DAT is een betere optie als u voor de eerste keer levert aan een klant in een nieuw land buiten de EU.

DDP – Delivery Duty Paid – Geleverd en Rechten betaald

De DDP Incoterm legt nagenoeg alle verantwoordelijkheid neer bij de verkopende partij. U verkoopt de goederen aan de klant en moet zelfs de invoerrechten voldoen in het land van bestemming. Tot het moment dat u de goederen ingeklaard geleverd heeft bent u verantwoordelijk voor de verzekering, het transport en de uit- en invoerdocumenten. **PAS OP MET DEZE INCOTERM:** u bent verantwoordelijk voor de invoerheffingen in het land van bestemming. Helaas komt het nog regelmatig voor dat exporterende partijen goederen DDP leveren aan een klant buiten de EU. Dit kan voor aanzienlijke problemen zorgen, want u moet de invoerrechten voldoen. Strikt genomen hoeft de klant niets te doen en alleen maar te wachten tot u de goederen aanlevert. Maar hoe weet u wat de invoerrechten zijn van uw goederen in het land van bestemming? Daarbij moet u een douane agent regelen in het land van bestemming die de invoerrechten betaalt zodat de vrachtauto of container ingeklaard kan worden. In sommige landen is dit een lastige opgave als u geen vestiging heeft in dat land. En ondanks dat wij veel ervaring hebben met transport richting exotische landen.... wij weten niet hoeveel invoerrechten er betaald moeten worden als u schroefjes gaat vervoeren naar Kazachstan.... Zorg dat u weet waar u het over heeft als u goederen gaat leveren buiten de EU onder de DDP Incoterm. In sommige gevallen is het ook domweg niet mogelijk iets DDP te leveren omdat dit in het land van bestemming niet te realiseren is. De wetgeving in bepaalde landen kan dit tegenhouden.

Uitleg Incoterms – Vervoer over water

FAS – Free Alongside Ship – Vrachtvrij langsijp schip

FAS wordt internationaal niet zoveel meer gebruikt, omdat een levering “langsijp” schip bijna niet meer voorkomt door het gebruik van containers bij overzee transport. Wel wordt het gebruikt voor goederen die men moet aanleveren voor gebruik op het schip zelf. Bijvoorbeeld proviand voor de bemanning. De verkoper regelt het transport, vervoersdocumenten en evt. uitvoerdocumenten, de verzekering en draagt het verdere risico tot het moment dat de goederen gelost worden naast het schip. Dit is het “critical point”. De verantwoordelijkheid verplaatst zich van de verkoper naar de koper. De koper betaalt de rest van het transport van de goederen.

FOB – Free On Board – Vrachtvrij aan boord

FOB wordt veel gebruikt, hierbij komt u overeen dat het “critical point” het moment is wanneer de container geladen wordt in het vrachtschip. De verkoper maakt de documenten op, maar de koper betaalt de zeevracht en zorgt voor de rest vanaf het moment dat de goederen in het schip geladen zijn.

CFR – Cost and Freight – kostprijs en vracht

Deze Incoterm is gelijk aan FOB, met als verschil dat ook de verkoper het transport van de container (overzee) betaalt tot het moment dat het geleverd wordt tot de gewenste terminal of haven van de klant in het land van bestemming. De levering van de goederen is het moment dat de container geladen wordt aan boord van het schip. De kopende partij draagt dus vanaf dat moment de verantwoordelijkheid en moet zelf zorg dragen voor verzekering. Dit is ook een veelvoorkomende Incoterm bij transport overzee.

CIF – Cost, Insurance and Freight – Kostprijs, verzekering en vracht

Deze Incoterm gaat weer een stapje verder, de verkoper levert de goederen op het moment dat er geladen wordt aan boord van het schip. Maar de verkoper sluit naast de vervoersovereenkomst voor het transport naar de gewenste haven of terminal ook een verzekering af voor schade of verlies van de goederen tijdens het transport. Deze verzekering moet minimaal de goederenwaarde dekken.

Meer informatie?

Vragen staat vrij... kijk op onze website www.tts-ql.com voor meer informatie of bel ons gewoon op 0548-522055.