

## **Az Incoterms 2010 és kapcsolódó kockázatkezelési stratégiák**

**Herczeg László PhD hallgató**

*Nyugat-magyarországi Egyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Sopron*

ABSZTRAKT: Az Incoterms 2010 szabályok keretfeltételeket biztosítanak a nemzetközi kereskedelemben résztvevő szerződő feleknek. Azonban kockázatok így is jelentkezhetnek, melyeket fel kell ismerni, és megfelelően kezelni szükséges. A tanulmányban vevői és szállítói oldalról egyaránt vizsgálom, milyen rizikók jelenthetnek problémát az egyes szabályozások választásakor. Az elemzés az Incoterms 2010 és Incoterms 2000 közötti különbségekre koncentrálok. A rendelkezés választás és váltás kockázatainak felvázolása révén egyfajta betekintést adok a nemzetközi kereskedelem szerződéses gyakorlatába. A cél nem egy átfogó kép kialakítása, csak általános megállapítások és ajánlások rövid összefoglalása. Felhívom a figyelmet a közös előnyökre, illetve az érdekellentétekre is. Érdemes törekedni a világos szabályozás adta viszonylagos kockázatmentesség kihasználására, a feltételrendszerben rejlő lehetőségek szem előtt tartása mellett. Rámutatok, hogy az Incoterms 2010 alkalmazásával együtt járó kööttségek mentén is van létjogosultsága a tudatos kockázatmenedzsmentnek. Ez a kapcsolódási pont lehet sok esetben a siker kulcsa a nemzetközi kereskedelemben.

KULCSSZAVAK: Incoterms 2010, kockázatmenedzsment, szállítási kockázatok, nemzetközi kereskedelem

### **Bevezetés**

Az Incoterms rendelkezések leírják és szabályozzák a nemzetközi kereskedelmi szerződésekhez kapcsolódó kötelezettségeket, költségeket és kockázatokat. Az Incoterms 2010 szabályok 2011. január elsejével léptek érvénybe. Az Incotermsben rögzített fuvarparitások használata nem kötelező, hanem meghatározott kereskedelmi keretfeltételek, amelyek az adott adásvételi szerződés alapján válnak az eladóra és vevőre érvényessé, kötelező érvényűvé. Az International Chamber of Commerce (ICC, Nemzetközi Kereskedelmi Kamara) az Incoterms 2000 után ezzel a frissítéssel tesz eleget napjaink követelményeinek.

Az Incoterms 2010 a szállítás három szakaszát definiálja: az árufelvétel (pickup/collection), a fő szállítás (main transport/terminal to terminal) és a kézbesítés (delivery/distribution) szakaszát (ICC, 2010). Az Incoterms szabályozások egyértelműen meghatározzák, melyik fél felelős a fuvar szervezéséért, ki viseli annak költségeit, illetve ki az, aki felvállalja az egyes szakaszok kockázatait. Így egy biztos jogi alapokon nyugvó szabályozás teremti meg a keretfeltételeket. Fontos, hogy az Incoterms szabályok nem a fizetési feltételeket, hanem a szállítási

feltételeket adják meg. A fizetési feltételeket természetesen érdemes a rendelkezés választással összehangolni, de elméletileg bármilyen kombináció alkalmazható a nemzetközi kereskedelem gyakorlatában. Bár elemzésemben a nemzetközi kereskedelem kockázataira koncentrálok, fontos megemlíteni, hogy az Incoterms nemcsak a nemzetközi, de a belföldi kontraktusokra is alkalmazható. A szerződések megszegéséhez kapcsolódó szankciók nem szabályozottak, definiáltak az egyes szabályokban, ezeket az egyedi adásvételi szerződésben vagy keretszerződésben kell rögzíteni. A nemzetközi kereskedelem gyakorlatában a keretszerződések a jellemzőek, melyek megkötésük után minden alszerződésre érvényesnek tekintendők. Így a konkrét adásvétel kapcsán nem szükséges külön meghatározni és rögzíteni a büntetési tételek mértékét. Vitás esetekben a nemzetközi kereskedelmi jog és az ICC ajánlásai az irányadók.

### **Az Incoterms 2010 szabályok bemutatása**

Az Incoterms 2010 szabályok két fő csoportra oszthatóak: a tizenegy fuvarparitás közül hét általánosan alkalmazható, míg négy csak vízi szállítások esetén. Felsorolásuknál érdemes a vevő részéről csökkenő, míg az eladó felől tekintve növekvő felelősség felé haladni, először az általánosan alkalmazható szabályokat bemutatva (ICC, 2010).

Az **EXW** (Exworks/gyárból) szabályozás alkalmazásakor az eladó azért felel, hogy az árut a vevő számára megfelelő csomagolással, megjelöléssel és minőségi szempontból bevizsgálva telephelyén rendelkezésre bocsájtja. A vevőnek kell fizetnie és lebonyolítania a teljes szállítást, a kapcsolódó biztosítást, emellett minden export és import dokumentumot és a vámolást is intéznie kell. Ez a fuvarparitás az eladó számára előnyös, hiszen csak az áru előállításához szorosan kapcsolódó tevékenységekért tartozik felelősséggel, a teljes szállítás kockázata az eladóra marad. Itt gondolni kell ország kockázatokra, különböző export-import és árucsoport-specifikus előírásokra, és ezek kockázataira. Az eladó azzal már teljeskörűen teljesítette szerződéses kötelezettségeit, ha az árut a vevő rendelkezésére bocsájtotta, saját telephelyén. A teljes szállítás, dokumentáció és a biztosítás a vevő felelőssége, kockázata. Az **FCA** (Free Carrier/bérmertve átadva a fuvarozónak) szabályozás kedvezőbb a vevőnek az EXW-hoz képest. A szállítási és árufelvételi költségek ez esetben az eladót terhelik. Emellett a fuvarozási és export dokumentáció (vám papírok, export licenz, stb.) rendelkezésre bocsátása is az eladó feladata. Vevői oldalról tehát egyértelműen érdemes lehet ezt az Incoterms 2010 paritást választani az EXW helyett, a költségek és kockázatok csökkentése érdekében. A **CPT** (Carriage Paid to/fuvar fizetve a megjelölt pontig) rendelkezés annyiban különbözik az FCA-tól, hogy a fő szállítást az eladó intézi és fizeti. Ez jellemzően kedvezőbb a vevőnek, bár megvan az a kockázata, hogy a szállítási költség, beépülve az eladási árba magasabb, mintha külön, közvetlenül

a fuvarozó cégnek kerülne kifizetésre. Világos feltételeket teremtő fuvarparitás, alkalmazása indokolt lehet vevői és eladói oldalról egyaránt, az előnyöket-hátrányokat mérlegelve. A **CIP** (Carriage and Insurance Paid/fuvar és biztosítás fizetve a megjelölt pontig) paritás annyiban bővíti ki a CPT-hez képest az eladó felelősségi körét, hogy itt ő felelős a szállítás biztosításáért. Ez elvileg kedvező lenne a vevőnek, azonban több kockázatot is magában rejt: az így kötött biztosítás nem biztos, hogy teljeskörű, emellett sok esetben így duplán kerül kifizetésre, ha a vevőnek van egy általános érvényű biztosítási szerződése. Sok vállalat ennek megfelelően beszerzési oldalról előnyben részesíti a CPT szabályt, mivel az egyértelműbb, kevésbé kockázatos feltételeket teremt számára. A **DAT** (Delivered at Terminal/terminálra szállítva) szabályozás a teljes konténer rakományok esetére használatos. Ez esetben kizárólag a szállítási biztosítás és a vám kifizetése terheli a vevőt. Természetesen ez az Incoterms fuvarparitás csak olyan esetekre alternatíva, ahol egy teljes konténernyi árut adunk el vagy vásárolunk. A kisebb vállalatok számára ez ritkán releváns. A **DAP** (Delivered at Place/adott helyig szállítva) szabály gyakorlatilag megegyezik a DAT-val, annyi különbséggel, hogy részrakományra is alkalmazható. Jó megoldás a DDU (Delivered Duty Unpaid) Incoterms 2000 szabály kiváltására. Ez esetben kizárólag a szállítási biztosítás és a vám kifizetése terheli a vevőt. Vevői oldalról lehetőség szerint érdemes ezt választani a CIP helyett. Kockázata a vevő számára, hogy hasonlóan a CIP és CPT paritásokhoz, a szállítási költséget az eladó tárgyalja le, intézi és fizeti. A **DDP** (Delivered Duty Paid/leszállítva vámfizetéssel) szabályozás annyiban bővíti ki a DAP-hoz képest a vevő felelősségét, hogy a vámfizetést- és ügyintézését is őhöz rendeli. Ez elvileg kedvezőbb helyzetet teremt a vevő számára, hiszen egy adminisztratív ügyintézésről és ennek költségeitől mentesül. Azonban a kockázat jelentős: az exportált áru vámügyintézéséért minden esetben a felhasználó, a vevő a felelős, így nem megfelelően kitöltött vámnyilatkozat (hibás vámtarifaszám, nem megfelelő ár, mennyiség, vámtétel, stb.) esetén a vámhatóság felülvizsgálatára és büntetésére ő számíthat.

Áttérve a csak vízi szállításoknál alkalmazható szabályokra szintén a vevő csökkenő, egyúttal az eladó növekvő felelőssége irányába haladok. A **FAS** (Free Alongside Ship/költségmentesen a hajó oldala mellé) szabályozás, ahogy az összes további Incoterms paritás, csak vízi szállítások esetére alkalmazható. Alapvetően az EXW Incoterms szabállyal állítható párhuzamba. A lényeges különbség, hogy a fő szállításig az eladót terheli minden kockázat és költség. Az áru, így a kockázat átadása a hajóra rakás helyén és pillanatában történik meg. Az **FOB** (Free on Board/költségmentesen a hajó fedélzetén) az FCA fuvarparitás csak vízi szállításoknál alkalmazható megfelelője. Ez alapján az export dokumentáció és a hajóhoz szállítás teljes egészében az eladó felelőssége. A szállítás biztosítása, a hajózás és a teljes import folyamat, vámolással, kiszállítással marad a vevőre. A **CFR** (Cost and Freight/költség és fuvardíj fizetve) szabály a CPT általános szabályozás vízi

szállításokra korlátozott megfelelője. Itt már a fő, tehát vízi szállítást is az eladó fizeti, és kockázatait is ő viseli. Azonban a fő szállítás biztosítása, egyúttal az importálás a vevő felelőssége, így a költsége is őt terheli. A **CIF** (Cost, Insurance and Freight/költség, biztosítás és fuvardíj fizetve) az általánosan alkalmazható CIP szabály vízi megfelelője, így előnyei-hátrányai, egyúttal kockázatai is megegyeznek vele. Itt már a biztosítást és a vízi szállítás költségét, kockázatait is az eladó viseli.

Általánosságban elmondható, hogy az E-F-C-D szabályok irányába elmozdulva az eladó felelőssége nő, míg fordított irányban haladva a vevőé. Fontos megkülönböztetnünk az Incoterms értelmezésekor a fuvarparitás és a teljesítés helyének fogalmát. A fuvarparitás (place of destination) az a földrajzi pont, ahol a szállítással kapcsolatos költségek átszállnak az eladóról a vevőre. A teljesítés helye (place of delivery) pedig az a földrajzi pont, ahol a szállítással kapcsolatos kockázat átszáll az eladóról a vevőre. Az úgynevezett egyponthas rendszerek (E, F, D) esetén a költség és a kockázat ugyanazon a földrajzi ponton száll át. A két fogalom közötti különbség csak a kétpontos fuvarparitások (C) esetén nyer értelmet, itt a költség és a kockázat eltérő földrajzi ponton száll át.

### **Az Incoterms 2000 és az Incoterms 2010 szabályozás összehasonlítása**

Az Incoterms 2000 Incoterms 2010-re aktualizálásakor a tizenhárom szabálypontból kilenc maradt meg. Ezeket kiegészíti két új szabály, a DAT (Delivered at Terminal/terminálra szállítva) és DAP (Delivered at Place/adott helyre leszállítva), amelyek a DAF (Delivered at Frontier/határra szállítva), a DES (Delivered ex Ship/leszállítva hajóról történő átadással), a DEQ (Delivered ex Quay/leszállítva rakparti átadással) és a DDU (Delivered Duty Unpaid/leszállítva vámfizetés nélkül) paritásokat váltják ki. Az Incoterms 2010 az Incoterms 2000-hoz hasonlóan a szállítási módok szerint differenciál: a szabályok egy része minden szállítási módra – szárazföldi, légi, és vízi -, valamint a multimodális szállítási módra is kiterjed, míg a másik csoportjuk kizárólag vízi szállítás esetén alkalmazható (Szudi, 2011).

Az Incoterms 2010-ben a fuvarparitások száma az alábbiak szerint csökkent tizenháromról tizenegy darabra (ICC, 2010):

1. A DAF, a DES, és a DDU Incoterms 2000 rendelkezéseket a DAP szabályozás váltotta fel. A DAP esetében az eladó akkor teljesíti a szállítást, amikor a meghatározott célállomáson a vevő rendelkezésére bocsátja a beérkező szállítóeszközből kirakodható árut. A megjelölt helyre történő kiszállítás összes kockázatát az eladó viseli. A szabályozás alkalmazása esetén az eladónak kell intéznie az exportengedélyezést. Az import engedélyek beszerzése, a vámfizetés, illetve az import vámügyintézés a vevő feladata.

2. A DEQ rendelkezést a DAT szabályozás váltotta fel. A DAT paritás alkalmazása esetén az eladó akkor teljesíti a kötelezettségét, amikor a meghatározott

terminálon, kikötőben, vagy célállomáson a vevő rendelkezésére bocsátja a beérkező szállítóeszközből kirakodott árut. A DAT szerződésben rögzítése esetén az eladónak kell intéznie az exportengedélyezést, de nem feladata az import engedélyek beszerzése, a vámfizetés és az import vámügymintázás.

3. A DDP (Delivered Duty Paid/leszállítva vámfizetéssel) korlátozás annyiban változott, hogy esetében a szállítási költségek mellet bekerül az eladási árba az importvám és az ÁFA is. A fuvarszámlán természetesen fel kell tüntetnie ezeket a költségeket is, hogy pontosan meg lehessen határozni a fizetendő importvámot.

Az Incoterms 2010-ben rögzített mind a 11 fuvarparitás meghatározza az eladó és a vevő kötelezettségeit és kockázatait az alábbi pontok szerint:

### 1. táblázat Az eladó és vevő kötelezettségei az Incoterms 2010-ben

Az eladó kötelezettségei	A vevő kötelezettségei
<ul style="list-style-type: none"> <li>- az áru rendelkezésre bocsátása</li> <li>- engedélyek, vámformaságok, felhalmozások intézése</li> <li>- fuvarozási és biztosítási szerződés megkötése</li> <li>- költségmegosztás</li> <li>- kockázátvállalás</li> <li>- az áru átadása</li> <li>- értesítésadás a vevő részére</li> <li>- átadást igazoló okmányok kitöltése</li> <li>- ellenőrzés, csomagolás, jelölés</li> <li>- egyéb kötelezettségek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- az ár megfizetése</li> <li>- engedélyek, felhalmozások és formaságok</li> <li>- fuvarozási szerződés megkötése</li> <li>- költségmegosztás</li> <li>- kockázátvállalás</li> <li>- az áru átvétele</li> <li>- értesítésadás az eladó részére</li> <li>- az átadás igazolása, szállítási okmány vagy ezzel egyenértékű elektronikus közlés</li> <li>- áruvizsgálat</li> <li>- egyéb kötelezettségek</li> </ul>

*Forrás: Szudi (2011, 1-2.o.)*

### Az Incoterms 2010 kockázat-orientált értékelése

Az Incoterms 2010 szabályozás alkalmazásakor felmerülő kockázatokat a szállításhoz kapcsolódó általános kockázatokból érdemes levezetni. Az Incoterms rendelkezések leírják a nemzetközi kereskedelmi szerződésekhez kapcsolódó kötelezettségeket, költségeket és kockázatokat. Az Incoterms 2010-ben rögzített paritások egyértelműen meghatározzák, melyik fél felelős a fuvar szervezéséért, ki viseli annak költségeit, illetve ki az aki felvállalja az egyes szakaszok kockázatait. Ebbe természetesen beletartozik az eladó és vevő közötti szállítási út is, a kapcsolódó kockázataival. Az Incoterms szabályok meghatározott kereskedelmi keretfeltételek, amelyek az adott adásvételi szerződés alapján válnak az eladóra

és vevőre érvényessé, kötelező érvényűvé. Fontos, hogy mindegyik rendelkezés alkalmazásakor egyértelműen definiált a határvonal, ahol a kockázat vállalásának kötelezettsége az egyik féltől átkerül a másikhoz. Így egy biztos jogi alapokon nyugvó szabályozás teremti meg a keretfeltételeket. Kockázatokról természetesen így is beszélhetünk, melyeket felismerni, kezelni, jellemzően minimalizálni szükséges. A szállítási feltételekhez kapcsolódó kockázatok kezelésének helyet kell kapnia egy integrált vállalati kockázatmenedzsment rendszerben. Koordinációja megvalósulhat a központi rizikókezeléshez kapcsolódóan, de jó megoldás lehet a Supply Chain Managementhez kapcsolása, vagy a centralizált illetve helyi logisztikai, beszerzési osztályhoz rendelése is.

Jelentős kockázati tényező például a nem kellőképpen pontosan definiált szállítási cím. A lehetséges legegységesebb meghatározást kell alkalmazni, a bizonytalanságok elkerülése érdekében. Az Incoterms nomenklátúra alapján formailag helyes megadás pl. FCA J.F. Kennedy International Airport, Incoterms 2010 vagy általánosabban pl. DAP cím (irányítószám, helység, utca, házsám, ország) Incoterms 2010 (ICC, 2010). Amennyiben a hely megadás nélkül is egyértelmű, lehet országnév és pontos cím nélkül is alkalmazni, de a minél pontosabb meghatározás a kívánatos. Egy nem megfelelően alkalmazott rendelkezés, vagy bármilyen változtatás, kiegészítés, pontatlanság az adott szabályt érvényteleníti. Ilyen esetekben a szállítási feltételek Incoterms-en kívüli, egyedileg megállapított kategóriába esnek, egyedileg szabályozandóak. Ez jelentős kockázatokkal és többletmunkával jár, így lehetőség szerint elkerülendő. A biztonság és egyértelműség szempontjait figyelembe véve egyszerű és kézenfekvő megoldás az Incoterms paritások használata. Lehetőség szerint érdemes már a szállítási feltételek szerződéses rögzítésekor az Incoterms 2010 rendelkezéseket alkalmazni. A már bevált Incoterms 2000 paritásokat lehet alkalmazni a továbbiakban is, azonban az Incoterms-en kívüli megoldásokat egyértelműen érdemes elkerülni. Az ICC által rögzített kereskedelmi feltételek használata a kockázatkezelés megfelelő módja, az így felszabadult elemzési-értékelési kapacitásokat érdemes az egyéb kockázatokra összpontosítani. Ajánlható út a keretszerződések kibővítése, aktualizálása, monitoringja. Ha a szállítási feltételeket egyszerűen meghatároztuk, Incoterms bázison, a többi szerződéses jogi és kockázati pontra koncentrálhatunk.

A kockázatokban adott esetben lehetőségek is rejlenek, azonban egy célzott kockázatmenedzsment stratégia kialakítása és véghezvitele alapján a szállítási feltételekhez kapcsolódó kockázatok az Incoterms 2010 szabályok használata révén minimalizálni érdemes. Az egyénileg letárgyalt, Incoterms-en kívüli feltételek alkalmazása jelentős többlet ráfordítással jár. Ehelyett célszerű az egyéb kockázatok felmérésére és kezelésére koncentrálni. Folyamatainkat a vállalatnál ennek szellemében érdemes felépítenünk, kezdve az ajánlatkérésektől, a kereskedelmi szerződések megkötéséig, és azok követéséig. Az ajánlatkérésben rögzítjük, milyen áron és milyen feltételekkel kívánunk árut vásárolni. Ez még nem

jelent szerződéses kötelezettséget, ez az ajánlat elfogadásával, illetve a kapcsolódó formális megrendelés elküldésével valósul csak meg.

Az ajánlatkérésnek az alábbi tíz pontot kell tartalmaznia, a megfelelő árajánlat beérkezése érdekében (Schütt, 2004, 84.o.):

1. Az áru leírása, típusa, minősége, kapcsolódó szabványok; méret, tömeg, csomagolás leírása,
2. A szállítási mennyiség és mennyiség egység,
3. A részszállítás engedélyezése, nem engedélyezése,
4. Az ár megadása (egységár és teljes összeg), árfolyam, mennyiségi kedvezmények, skontó, egyéb kedvezmények,
5. Szállítási feltételek, Incoterms,
6. Fizetési feltételek, fizetés helye és ideje, fizetési biztosítékok (akkreditív, inkasszó, garancia),
7. Szállítási idő, határidő, rendelkezésre bocsátás időpontja, kiszállítás ideje,
8. Csomagolás típusa: karton, láda, konténer, stb.,
9. Egyedi jelölés, azonosító, kapcsolódó előírások,
10. Egyéb szerződéses feltételek, általános szerződéses feltételek,

Ahogy látható, egy ajánlatkérés illetve megrendelés elengedhetetlen része a szállítási feltételek rögzítése, a hivatkozás a megfelelő Incoterms rendelkezésre. Amennyiben az eladótól bármi kiegészítő szolgáltatást, teljesítést várunk el, ezt a lehető legpontosabban definiáljuk. Így ezek egyértelműen beépíthetők az árajánlatba, plauzibilis feltételeket teremtve. Azonban ezeket a kiegészítéseket nem érdemes összemosni az Incoterms paritással, hanem külön pontba vezetni. Az ajánlatkérések tartalmi és formai elemei erre lehetőséget biztosítanak, különös tekintettel a 10. pontra. Az ajánlatkérést a nemzetközi kereskedelem gyakorlatában az egyedi megrendelési szerződés vagy keretszerződés megkötése követi. Ennek tartalmára szintén egyértelmű ajánlások állnak rendelkezésre a szakirodalomban és a gyakorlati alkalmazás példáin keresztül. Itt is meghatározó szerepe van a szállítási feltételek rögzítésének és a kapcsolódó keretfeltételeknek. A kereskedelmi szerződések elengedhetetlen feltételeit foglalja össze az alábbi táblázat:

## 2. táblázat Egy nemzetközi kereskedelmi szerződés tartalma, pontjai

Jogi/formai pontok	Kereskedelmi pontok
Szerződő felek	Szerződés tárgya
Alkalmazandó jog, illetékes bíróság, nyelv	Szerződés hatálya, szerződő ügyfelek
Garancia	Exportőr kötelezettségei

Jogi/formai pontok	Kereskedelmi pontok
Termék szavatosság	Importőr kötelezettségei
Szállítási határidő és késedelem	Ár
Általános szerződési feltételek	Szállítási feltételek
Békéltető testület bevonásának lehetősége	Fizetési feltételek
Teljesítés helye	Hibakezelés, ügyfélszolgálat
Tulajdon kikötés	Raktározás
	Szerződés időtartama, felmondásának feltételei

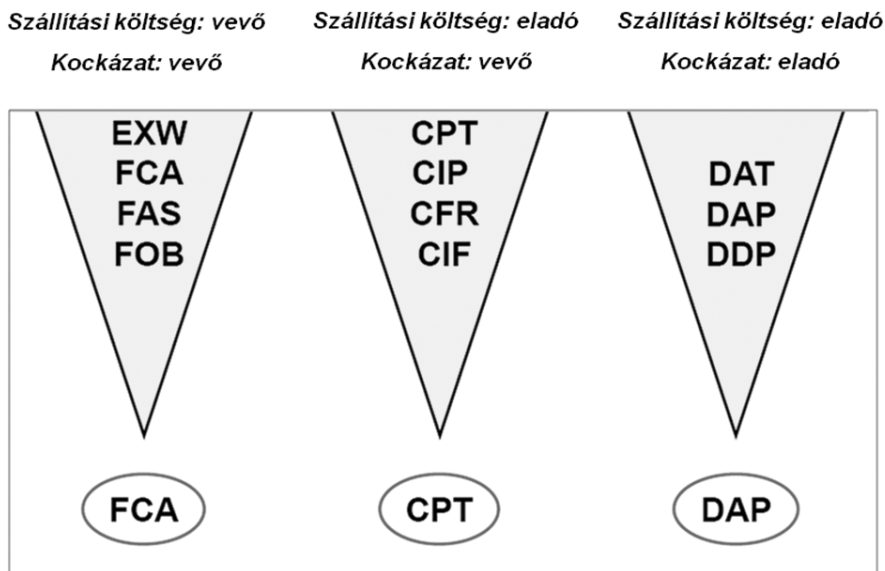
*Forrás: Schütt (2004, 212.o.)*

### Lehetőségek az Incoterms 2010 alkalmazására

Minden, az Incoterms 2010-et alkalmazó vállalatnak érdemes egyértelmű stratégiát kialakítania az egyes rendelkezések alkalmazására. Dolgozatomban elsősorban a vevői oldalnak adunk ajánlásokat, a tizenegy paritás közül melyek lehetnek számukra az optimálisak (Schütt, 2011).

Az első csoportba azok a fuvarparitások tartoznak, ahol a szállítási költséget és a kockázatokat egyaránt a vevő viseli. Itt az eladói oldal általában az EXW szabályt preferálja. Vevőként célszerű ehelyett az FCA-ban megegyezni, így mentesülünk az export ügyintézés és az árufelvétel költségei és kockázatai alól. A csak vízi szállítás esetén alkalmazható rendelkezések használatától érdemes eltekinteni, igazán jelentős előnyük nincs, csak adminisztratív kockázatot, bonyolultabb ügyintézést eredményeznek. A következő kategória, mikor a fő szállítás költségét már az eladó fizeti. Itt szintén érdemes általános rendelkezést választani. Vevői szemszögből a CPT paritás javasolható, mivel a CIP esetén az eladó által intézett biztosítás jelentős kockázatokkal járhat, emellett összességében többletköltséget is jelenthet. A harmadik eset, mikor mind a szállítási költséget az eladó fizeti, mind a kockázatokat ő viseli. Itt is az általánosan alkalmazható szabályozások irányába érdemes elmenni, így a DAT teljes konténer szállítmányra vonatkozót az esetek többségében nem érdemes alkalmaznunk. Az optimális megoldás a DAP lehet, hiszen a vámügyintézés megbízhatósága itt garantálható, szemben a DDP-vel.

Az Incoterms szabályokat 3 csoportra különíthetjük el az ábra szerint, a szállítási költség és a kapcsolódó kockázatok felosztásának megfelelően:



*Forrás: csoportosítás ICC (2010) alapján*

### Összefoglalás

Az Incoterms szabályok a szállítási feltételeket rögzítik, de nem térnek ki az adásvételi szerződések minden elemére, többek között nem határozzák meg a szerződésszegés következményeit és a fizetési feltételeket. Fontos rögzíteni az adásvételi szerződésben, hogy az Incoterms 2000 vagy az Incoterms 2010 szabályozást használjuk-e, illetve célszerű a lehető legpontosabban meghatározni a teljesítés és a kockázat átruházásának helyét, a későbbi vitás helyzetek elkerülése érdekében. Az Incoterms 2010 paritások szabályozott keretfeltételeket biztosítanak a szerződő feleknek. Azonban kockázatok így is jelentkezhetnek, melyeket szükséges felismerni, és megfelelően kezelni. A vevő és eladó között mindig van egy érdekellentét, ennek feloldása lehet a közös előnyök kihasználása, a TCO (Total Cost of Ownership) szemlélet, mindkét oldalról. Érdemes törekednünk a világos szabályozás adta viszonylagos kockázatmentesség kihasználására. Általánosságban elmondható, hogy az E-F-C-D rendelkezések irányába elmozdulva az eladó felelőssége, s így kockázata nő, míg fordított irányban haladva a vevőé, ezt figyelembe kell venni a fuvarparitás megválasztásakor (Schütt, 2011).

Fontos megemlíteni, hogy az Incoterms paritások csak egyértelműen, formai és tartalmi módosítások nélkül alkalmazhatóak. Bármilyen kiegészítés, változtatás érvényteleníti őket, ez esetben megnövekedett kockázatokkal és tisztázatlan feltételekkel kell számolnunk. Ezt a szerződéses megoldást lehetőség szerint el kell kerülni a nemzetközi és belföldi kereskedelmi szerződések megkötésekor. Az Incoterms 2010 következetes alkalmazása valamelyest biztonságos feltételeket teremt a nemzetközi kereskedelmi szerződések jogi gyakorlatában. Azonban szem előtt kell tartanunk, hogy egy kereskedelmi szerződés egyéb elemei is elengedhetetlenek a kockázatok mérsékeléséhez, menedzsmentjéhez. Definiálni kell a fizetési feltételeket, a kötbér mértékét, a minőségileg vagy mennyiségileg nem megfelelő szállításhoz kapcsolódó szerződéses kötelezettségeket. Ugyanígy, az Incoterms paritás pontos megadása mellett többek között az alábbi pontokat is tisztázni kell a szerződésben: csomagolás pontos leírása, fizetés helye és határideje, mennyiség pontos megadása, részszállítás engedélyezése/nem engedélyezése, egyéb dokumentációk, tanúsítványok, címkék szükségessége, stb.

Az Incoterms 2010 szabályok alkalmazásakor felmerülő kockázatok a szállításhoz kapcsolódó kockázatokból érdemes levezetni. Átfogó kockázatmenedzsmentet feltételezve kulcsfontosságú a szerződéses háttér, ugyanis az Incoterms paritások nem minden problémás helyzetre adnak egyértelmű választ, külső tényezők, harmadik fél szerződéses vagy szerződésben nem rögzített belépése új helyzeteket teremthet. A szabályozások ugyanis csak és kizárólag a két szerződő félre illetve a konkrét adásvételi szerződésre irányadóak, kötelező érvényűek. Jelentős kockázati tényező a nem kellőképpen pontosan definiált szállítási cím. A lehetséges legegyszerűbb meghatározást kell alkalmazni, a bizonytalanságok elkerülése érdekében. Egy nem megfelelően alkalmazott szabály, vagy bármilyen változtatás, kiegészítés, pontatlanság az adott szabályozást érvényteleníti. Ilyen esetekben a szállítási feltételek Incoterms-en kívüli, egyedileg megállapított kategóriába esnek, egyedileg szabályozandóak. Ez jelentős kockázatokkal és többletmunkával jár, így lehetőség szerint elkerülendő. Már a kereskedelmi keretszerződés megkötésekor, és egy partneri kapcsolat kezdeti időszakában érdemes meghatározni az alkalmazandó Incoterms klauzulát, és következetesen, egyértelműen alkalmazni azt.

## **Irodalom**

- Reinhold Schütt (2004): *Import-Export-Business: Praktiker-Handbuch für den Einstieg in den internationalen Handel*, Marburg: Schütt-Verlag
- Reinhold Schütt (2011): *Versandgeschäft mit Importwaren: Ein Wegweiser zum Aufbau eines Versandgeschäftes mit Importwaren mit den interessantesten Informations- und Bezugsquellen weltweit*, Auflage: 5., aktualisierte und erweiterte Auflage, Marburg: Schütt-Verlag

Christoph Graf von Bernstorff (2011): Incoterms zur Risikoabsicherung – Wie werden Incoterms 2010 in der Praxis korrekt eingesetzt?, AW-Prax, Köln: Bundesanzeiger Verlag, August 2011, 266-268.,

International Chamber of Commerce (2010): Incoterms 2010, Párizs: ICC

Szudi Antal (2011): Incoterms 2010, Budapest: MLBKT, Logisztikai Híradó 2011/1.,  
letöltve: <http://beszerzes.hu/2011/03/incoterms-2010-miben-valtozott/>