



■ Mgr. Jan Jírovec

► V prvním díle našeho seriálu jsme vysvětlili vznik a účel Incoterms. Nyní se zaměříme na jednotlivé dodací podmínky.

Incoterms se dělí do čtyř skupin označených podle prvních písmen zkratk v dané skupině – E, F, C a D. Rozdělení je systematicky provedeno zejména podle okamžiku přechodu nákladů a rizik (pro praktické využití uvádíme i anglické ekvivalenty):

- E (Departure) = odebrání
- F (Main carriage not paid by seller) = hlavní přepravné neplaceno prodávajícím
- C (Main carriage paid by seller) = hlavní přepravné placeno prodávajícím
- D (Arrival) = dodání

Každá skupina bude tématem samostatného dílu našeho seriálu.

## Skupina E

Zde nalezneme jen jednu dodací doložku – EXW (ex works), česky „ze závodu“. Tato doložka vyvolává v praxi mnoho problému

a při poslední novelizaci Incoterms bylo zvažováno její zrušení, nakonec však byla jako dodací podmínka představující minimální odpovědnost prodávajícího zachována.

### Hlavními znaky doložky EXW jsou:

1. Přepravu zajišťuje kupující.
2. Riziko přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží kupujícímu k dispozici.
3. Náklady přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží kupujícímu k dispozici.

Doložka EXW představuje naprosto minimální závazek prodávajícího, neboť jedinou povinností je v tomto případě pouze dát zboží k dispozici kupujícímu na dohodnutém místě a v dohodnutém čase. Proávající již ale není povinen zboží naložit na dopravní prostředek kupujícího ani obstarat celní odbavení pro vývoz a nést související náklady. Nakládku i přepravu si již tedy zabezpečuje přímo kupující, prodávající není povinen se na manipulaci podílet, ani dát k dispozici manipulační techniku či dopravní prostředek. Z toho vyplývá, že pokud prodávající dá zboží v dohodnutém místě a čase k dispozici, splnil tím všechny své povinnosti a zboží se tak považuje za dodané i přesto, že si kupující zboží neodebere. Z charakteru doložky vyplývá, že je použitelná pro všechny druhy dopravy.

Používání této doložky může být zdrojem nepříjemností, většinou si je ale vyvolávají prodávající sami tím, že provádějí nakládku zboží či jeho celní odbavení, aniž by to bylo po nich vyžadováno. Kupující potom s oblibou této situace zneužívají a např. poškození zboží během přepravy, jehož nakládku provedl prodávající, kladou za vinu prodávajícímu, zejména pokud přepravce reklamaci odmítá. Proávající někdy namítají, že tyto

aktivity (nakládka a celní formality) jsou dlouhodobou praxí, v tom případě jim lze ale jednoznačně doporučit využít jiné možnosti. První je jasné ustanovení ve smlouvě, že nakládka a celní odbavení je na žádost kupujícího a jeho náklady. Daleko lepší řešení je ovšem použití doložky FCA, kterou se bude zabývat v příštím díle.

Pro potřeby kamionové přepravy je také dobré připomenout, že odpovědnost za nakládku, či uložení zboží v dopravním prostředku (stejně jako za vykládku) není v úmluvě CMR, na jejímž podkladě je mezinárodní nákladní doprava silničními dopravními prostředky provozována, vůbec řešena. Jestliže tedy přepravce požaduje, aby tyto úkony dopravce provedl, je nutné tento požadavek uvést v objednávce dopravy a je pouze na dopravci, zda objednavku s touto podmínkou akceptuje. I když by se řidiči nákladních vozidel neměli fyzicky podílet na nakládce, měli by dohlížet na provedení nakládky a ukládky zboží a být odpovědní za správné uložení zboží, jeho zabezpečení proti posunu za jízdy i jeho vhodné rozložení na ploše z hlediska osového zatížení. Řidič také může uplatnit při nakládce nebo přejímce zboží k přepravě výhrady, které lze písemně uvést v kolonce č. 18 nákladního listu CMR.

Jak vyplývá z předchozího textu, je tato doložka poměrně náročná pro kupujícího, který má maximum povinností. Kromě organizace nakládky a přepravy je nutné vyřídít případné celní formality pro vývoz i dovoz, pojištění apod. Pokud nemá kupující s takovou organizací zkušenosti, je pro něj výhodnější domluvit si s prodávajícím jinou doložku stanovící prodávajícímu širší povinnosti. ■

# Incoterms and their Application to International Trade – Part Two

▷ We explained the origin and purpose of Incoterms in the first part. Today we're going to focus on individual incoterms.

Incoterms is divided into four groups identified by the first characters of abbreviations used in the given group: E, F, C and D. The division is systematically based primarily on the moment of transfer of costs and risks (for practical purposes, we mention also the Czech equivalents):

- E (Departure) = odebrání
- F (Main carriage not paid by seller) = hlavní přepravné neplaceno prodávajícím
- C (Main carriage paid by seller) = hlavní přepravné placeno prodávajícím
- D (Arrival) = dodání

Each group will be discussed in a separate part of the series.

## Group E

Here you can find only one incoterm – EXW (ex works). This term causes many problems in practice and its cancellation was considered during the recent Incoterms revision. However, it has been eventually preserved as a term meaning the minimum obligation of the seller.

### The main characteristics of EXW:

1. Transport is arranged by the buyer.
2. The risk is transferred to the buyer at the moment when the goods is made available to the buyer.
3. Costs are transferred to the buyer at the moment when the goods is made available to the buyer.

EXW means absolutely minimum obligation of the seller, as the seller's only responsibility is to make the goods available to the buyer at an agreed place and time. The seller is not responsible for loading the goods on the buyer's vehicle or arranging export customs clearance and bearing related costs. It means both loading and transport is arranged by the buyer, the seller is not obliged to participate in handling, or make handling devices or transport means available. This implies that once the seller makes the goods available at the agreed place and time, he fulfils all his obligations and the goods is

regarded as delivered even in case the buyer does not take the goods over. The incoterm's character implies it's applicable to all transport modes.

Application of this incoterm may cause trouble. But in most cases the trouble is caused by sellers themselves as they load or clear the goods without being required to do it. Buyers tend to take the advantage of the situation and blame sellers for example for damage to the goods (which was loaded by the seller) caused during transport, especially if blame is rejected by the haulier. Sellers sometimes object that those activities (loading and customs clearance) are common practice, but in such case we can clearly recommend them to use another option. The first one is to stipulate in the contract clearly that loading and clearance is at buyer's request and expenses. However, a much better solution is to apply FCA which will be discussed in the next part.

For the needs of truck transport it is good to mention that the responsibility for loading or stowage of goods in the vehicle (as well as for unloading) is not included in CMR based on which international road freight transport is operated. If the forwarder requires the haulier to carry out that work, the requirement must be included in the transport order and it's only up to the haulier to decide whether to accept orders including that requirement. Even though truck drivers should not physically participate in loading, they should supervise loading and stowage of the goods and be responsible for proper stowage of the goods, its protection against shifting during transport and its suitable distribution in the loading compartment in term of axial load. Drivers can also raise objections during loading or receipt of the goods: they can be mentioned in box no. 18 of the CMR consignment note.

As implied by the preceding text, this incoterm is quite demanding for the buyer who bears maximum obligations. Together with organisation of loading and transport, it is necessary to arrange potential customs formalities both for export and import, insurance, etc. If the buyer is inexperienced in such organisation, it is more convenient to agree on a different incoterm with the seller that imposes more obligations to the seller.

