

Mr. C. Niggebrugge* en mr. S.M. Oude Alink**

De ICC Incoterms[®] 2020

Overzicht van wat de ICC Incoterms[®] regels zijn, de plaats die ze innemen in het internationaal zakendoen, wat de regels wel en niet regelen, de onderverdeling van de Incoterms[®] regels, hoe de juiste Incoterms[®] regel te kiezen, hoe ernaar te verwijzen en de belangrijkste wijzigingen in de Incoterms[®] 2020.

1. INLEIDING

Onlangs heeft de International Chamber of Commerce (ICC) de Incoterms[®] 2020 uitgebracht. De nieuwe regels zijn het gevolg van een tweejarig revisieproces door ICC met de ICC Incoterms[®] 2020 Drafting Group, bestaande uit negen experts (juristen en gebruikers), als penvoerder en de input van de leden en nationale kantoren van ICC. De ICC Incoterms[®] 2020 Drafting Group heeft verschillende consultaties met gebruikers gehouden en meer dan 3000 commentaren van over de hele wereld geanalyseerd. Nu de nieuwe regels er zijn, is het de bedoeling dat deze nieuwe regels vanaf januari 2020 gebruikt zullen gaan worden. Met dit artikel beogen wij¹ een overzicht te geven van de wijzigingen die de ICC Incoterms[®] 2020 met zich meebrengen (paragrafen 8 t/m 14). Daarnaast zal, mede omdat in de praktijk toch blijkt dat nog lang niet altijd de voor de betreffende overeenkomst meest geschikte Incoterms[®] regel wordt gekozen, ook eerst nog kort uiteengezet worden wat de Incoterms[®] regels zijn (paragraaf 2), de plaats die de ICC Incoterms[®] regels innemen in het internationaal zakendoen (paragraaf 3), wat de Incoterms[®] regels wel en niet regelen (paragraaf 4), de onderverdeling van de Incoterms[®] regels (paragraaf 5), hoe de juiste Incoterms[®] regel te kiezen (paragraaf 6) en hoe naar de Incoterms[®] regels te verwijzen (paragraaf 7).

2. DE ICC INCOTERMS[®] REGELS

De Incoterms[®] regels zijn internationaal erkende handelscondities, opgesteld en gepubliceerd door ICC, die wereldwijd worden gebruikt in de (internationale) handel. De Incoterms[®] regels zijn een set van voorwaarden die een bepaalde verdeling maken ten aanzien van de verplichtingen, kosten en risico's tussen koper en verkoper ten aanzien van de verkoop en levering van goederen. De regels zijn te gebruiken voor handel in alle soorten goederen en voor verschillende modaliteiten van vervoer. De eerste versie van de Incoterms[®] regels dateert uit 1936. Sindsdien zijn deze verscheidene malen aangepast. De nieuwe Incoterms[®] 2020 betreffen de negende herziening van de regels.

3. DE PLAATS DIE DE ICC INCOTERMS[®] REGELS INNEMEN IN HET INTERNATIONAAL ZAKENDOEN

In de handel zullen ter uitvoering van een internationale levering diverse overeenkomsten worden gesloten. De koopovereenkomst is de 'basisovereenkomst'. In deze overeenkomst wordt de toepasselijke Incoterms[®] regel afgesproken. In het spoor daarvan zullen overeenkomsten worden gesloten met banken, verzekeraars, douaneagenten, vervoerders, inspectiebedrijven et cetera.

In de praktijk plegen verkoper en koper zich bij het sluiten van een overeenkomst met name te concentreren op de aspecten waar voor hen een prijskaartje aan hangt. Zij willen dan ook vooral weten om welke soort, kwaliteit en hoeveelheid goederen het gaat, of de kosten van vervoer of verzekering al in de koopprijs zijn inbegrepen en wie van hen vanaf waar de invoerrechten en overige kosten moet dragen. Dit zijn dan ook typisch de onderwerpen die, zodra men het eens is, in een inkoop- en/of verkoopbevestiging worden neergelegd (veelal) onder verwijzing naar een specifieke ICC Incoterms[®] regel, een standaardcontract en eventuele eigen algemene inkoop- of verkoopvoorwaarden.

4. WAT REGELEN DE ICC INCOTERMS[®] REGELS WEL EN NIET?

Zoals hiervoor aangegeven bevatten de Incoterms[®] regels een verdeling van de verplichtingen, kosten en risico's bij levering van goederen in het kader van een koopovereenkomst. De Incoterms[®] regels vormen dus slechts een onderdeel van de koopovereenkomst. Zij zijn niet bedoeld om het koopcontract te vervangen. De Incoterms[®] regels vertellen de koper bijvoorbeeld wel wat in de koopprijs is verdisconteerd door aan te geven wie voor vervoer en verzekering dient zorg te dragen, wie de douaneformaliteiten moet regelen en wie het transportrisico draagt, maar zij regelen bijvoorbeeld niet (de gevolgen van) wanprestatie, aansprakelijkheid, wanneer de eigendom overgaat et cetera. De risico-overgang en het moment van levering hoeven namelijk niet samen te vallen met de

* Mr. C. Niggebrugge is Coördinator Beleid en Projecten bij de International Chamber of Commerce Nederland.

** Mr. S.M. Oude Alink is advocaat bij Van Traa Advocaten te Rotterdam en medewerker van dit tijdschrift.

1. De auteurs hebben meegewerkt aan de Nederlandse vertaling van de Incoterms[®] 2020. Mr. S.M. Oude Alink was lid van de ICC Nederland Incoterms[®] 2020-werkgroep.

eigendomsovergang. Zo kunnen koper en verkoper een eigendomsvoorbehoud zijn overeengekomen of is bijvoorbeeld naar eventueel toepasselijk buitenlands recht levering geen vereiste voor eigendomsovergang.

Alhoewel de Incoterms® regels geen betrekking hebben op de eigendomsoverdracht van de verkochte goederen, kunnen zij daar indirect wel invloed op uitoefenen. Naar Nederlands recht is naast een geldige titel (bijvoorbeeld een koopovereenkomst) en beschikkingsbevoegdheid, ook nog levering vereist alvorens eigendom overgaat. De Incoterms® regels bepalen wel wanneer levering plaatsvindt. Op die manier kunnen zij de eigendomsoverdracht beïnvloeden. Ook kunnen de Incoterms® regels van invloed zijn op de internationaal bevoegde rechter. Naast de rechter van de woonplaats van de gedaagde partij is bij koopgeschillen ook de rechter van de plaats van levering van de goederen bevoegd. Die plaats van levering wordt, behoudens andersluidende afspraken tussen partijen, bepaald door de gekozen Incoterms® regel. Vergelijk HvJ EU 9 juni 2011, *NJ* 2011/389 (*Electrosteel/Edil Centro*).

De ICC Incoterms® regels hebben géén betrekking op de volgende zaken:

- de eigendomsoverdracht van de goederen;
- of er überhaupt sprake is van een koopovereenkomst;
- de specificaties van de verkochte goederen;
- de tijd, plaats en methode van betaling en valuta van de verkoopprijs;
- de mogelijkheden van verhaal in geval van tekortkoming in de nakoming onder de koopovereenkomst;
- de gevolgen van vertraging en andere vormen van tekortkomingen in de nakoming van de contractuele verplichtingen;
- de gevolgen van sancties;
- het opleggen van heffingen;
- uit- of invoerverboden;
- overmacht of onvoorziene omstandigheden;
- intellectuele-eigendomsrechten;
- de methode van geschillenbeslechting, de plaats daarvan en het daarop van toepassing zijnde recht in geval van tekortkomingen in de nakoming.²

De genoemde aspecten waarop de Incoterms® regels geen betrekking hebben, zijn zaken waarvoor partijen specifieke bepalingen moeten opnemen in hun koopovereenkomst om problemen in geval van latere geschillen te voorkomen. Zoals aangegeven, schrijven de Incoterms® regels niet voor welk recht van toepassing is op de overeenkomst. Het op de koopovereenkomst toepasselijke recht is, als er geen rechtskeuze is gemaakt, in beginsel (naar Europees internationaal privaatrecht) het recht van het land van de plaats van vestiging van de verkoper (artikel 4 lid 1 onder a Rome I-Verordening). Daarnaast kan het zijn dat het Weens Koopverdrag van toepassing is.

Wat regelen de Incoterms® dan wel? De Incoterms® regelen bepaalde verplichtingen van zowel koper als verkoper: wie doet wat als koper en verkoper? Bijvoorbeeld: wie organiseert het vervoer, regelt de verzekering van de goederen of wie zorgt voor de vervoerdocumenten en de uit- en invoervergunningen? Daarnaast en zeker niet onbelangrijk regelen de Incoterms® regels vanaf waar en wanneer het risico ter zake de goederen overgaat van verkoper op koper en welke partij verantwoordelijk is voor welke kosten, bijvoorbeeld transport-, verpakkings-, laad- of loskosten en controle- of veiligheidsgerelateerde kosten. Per Incoterms® regel wordt dit in tien artikelen geregeld, genummerd A1/B1/etc. De A-artikelen geven de verplichtingen van de verkoper weer en de B-artikelen geven de verplichtingen van de koper weer.

5. DE ONDERVERDELING VAN DE ICC INCOTERMS® REGELS

De Incoterms® 2020 kunnen net als de Incoterms® 2010 worden onderverdeeld in de volgende vier groepen:

- E-term: de goederen worden ter beschikking gesteld aan de koper op een bepaalde plaats, veelal het terrein van de verkoper.
- F-termen: de koper is verantwoordelijk voor de kosten en het risico van het (internationale) vervoer.
- C-termen: de verkoper betaalt voor het (internationale) vervoer en schakelt de vervoerder in, maar draagt niet het risico gedurende dat vervoer; er wordt dan ook wel gesproken over ‘aangeklede F-termen’. Opgemerkt zij dat bij CIF, CFR, CIP en CPT achter de Incoterms® regel de haven/plaats van bestemming wordt genoemd, doch risico-overgang plaatsvindt in de verschepingshaven respectievelijk plaats van inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.
- D-termen: de verkoper draagt alle transportgerelateerde kosten en risico’s tot aan de afgesproken (bestemmings)plaats van levering, hetgeen in het land van de koper of zelfs het terrein van de koper kan zijn.

6. HOE DE JUISTE ICC INCOTERMS® REGEL TE KIEZEN?

Om te bepalen welke Incoterms® regel koper en verkoper moeten afspreken, dienen zij zich af te vragen wat zij kunnen en willen. Hierbij valt met name te denken aan het regelen van vervoer, verzekering en export- en import-aangelegenheden. Partijen moeten zich ook afvragen of de door hen beoogde Incoterms® regel past bij het door hen voorziene vervoer. De Incoterms® CFR, CIF, FAS en FOB zijn enkel bedoeld voor zeevervoer en vervoer over de binnenwateren. Achter deze Incoterms® regels wordt immers een haven genoemd. Als geen vervoer aan boord van een schip plaatsvindt, behoren deze Incoterms® regels niet te worden gebruikt. Zo zal bijvoorbeeld bij

2. Zie C. Debattista, ‘Inleiding’, in: ICC, *Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce. ICC regels voor het gebruik van binnenlandse en internationale handelscondities*, Den Haag: ICC 2019, par. 7, p. 2-3.

lucht-, spoor- en wegvervoer in plaats van CIF de Incoterms® regel CIP gebezigd dienen te worden.

7. HOE NAAR DE ICC INCOTERMS® REGEL TE VERWIJZEN?

Elke Incoterms® regel wordt aangeduid met drie hoofdletters. Het is niet voldoende om enkel die drie hoofdletters in de overeenkomst op te nemen, omdat daarmee ook verwezen zou kunnen worden naar andere voorwaarden. Om verwarring te voorkomen, dient daarom achter de drie hoofdletters en de plaatsaanduiding 'ICC Incoterms® 2020' te worden vermeld. Tussen de hoofdletters dienen geen punten te worden vermeld. 'F.O.B.' is derhalve niet correct. De plaats dient zo precies mogelijk te worden vermeld, dus bijvoorbeeld 'CIF Rotterdam Waalhaven ICC Incoterms® 2020'. Het is van belang dat ook het jaartal wordt genoemd naast de Incoterms® regel, omdat er in de markt ook nog wordt gehandeld op basis van eerdere versies van de Incoterms® regels.

Als partijen zouden afwijken van de standaardbenamingen van de Incoterms® regels en bijvoorbeeld toevoegingen zoals 'FOB-Stowed' of 'CIF-Landed' gebruiken, dan dienen partijen af te spreken wat daarmee is bedoeld. Bij voormelde aanduidingen is namelijk onduidelijk of de draagplicht van kosten anders is evenals het moment van risico-overgang.

8. VERSCHILLEN TUSSEN DE ICC INCOTERMS® 2010 EN 2020

Naast de wens om ervoor te zorgen dat bij de Incoterms® 2020 wordt aangesloten bij de huidige actualiteit, was een andere belangrijke drijfveer achter het opstellen van de Incoterms® 2020 regels de wens om de regels toegankelijker te maken, alsmede het gebruik van de regels en het kiezen van de juiste Incoterms® regel gemakkelijker te maken. Dit is zichtbaar in de veel uitgebreidere inleiding (waarin onder andere wordt ingegaan op de scheidslijnen en het verband tussen de koopovereenkomst, de Incoterms® regels en de aanvullende overeenkomsten), de uitbreiding van de toelichtingen bij de verschillende Incoterms® regels en de toevoeging van extra illustraties. Daarnaast heeft er een wijziging plaatsgevonden in de volgorde van de artikelen van de Incoterms® regels en de presentatie daarvan. Iedere Incoterms® regel bestaat nog steeds uit tien A- en B-artikelen, maar de volgorde daarvan is aangepast om beter aan te sluiten bij de volgorde van de kooptransactie. Ook zijn de artikelen over levering en overgang van risico's naar voren gehaald om ze een prominentere plek te geven. Verder is bijvoorbeeld het artikel betreffende vervoer- en verzekeringsovereenkomsten gesplitst in aparte artikelen omtrent vervoer en verzekering. Daarnaast is bepaalde informatie geconsolideerd of herhaald zodat deze gemakkelijker kan worden gevonden.

Om de gebruiker snel te kunnen laten nagaan waar de elf Incoterms® regels op specifieke vlakken van elkaar verschillen, is er een overzicht van de tekst per artikel van de verschillende Incoterms® regels toegevoegd.

Afgezien van de wijziging van de artikelvolgorde en het verplaatsen naar of herhalen van zaken in andere artikelen, zijn de belangrijkste inhoudelijke wijzigingen in de Incoterms® 2010 regels die ICC heeft gemaakt in de Incoterms® 2020 regels de volgende:

- on-board bills of lading en de FCA Incoterms® regel;
- vermelding van de kosten en de plaats waar deze zijn opgesomd;
- verschillende niveaus van dekkingsgraden in verzekeringen bij CIF en CIP;
- zorg dragen voor vervoer door middel van het gebruik van eigen vervoermiddelen van de verkoper of de koper onder FCA, DAP, DPU en DDP;
- wijziging in drieletterafkorting van DAT naar DPU;
- opname van veiligheidsgerelateerde vereisten ter zake vervoerverplichtingen en kosten.³

9. ON-BOARD BILLS OF LADING EN DE FCA INCOTERMS® REGEL

Indien voor goederen betaald wordt door middel van documentair krediet (letter of credit), dienen er door de verkoper, voordat er betaald wordt, een aantal documenten overgelegd te worden. Een van die vereiste documenten is vaak een on-board bill of lading (cognossement). Het cognossement heeft de volgende functies: het is een ontvangstbewijs, het is een verhandelbaar waardepapier dat de goederen belichaamt en het legt de voorwaarden van de vervoerovereenkomst vast. In een situatie waarin de goederen onder FCA worden verkocht en over zee worden vervoerd, kan de verkoper aanlopen tegen problemen bij het verkrijgen hiervan. Onder de FCA-regel is namelijk de koper in beginsel degene die verantwoordelijk is voor het organiseren van het vervoer en wordt de bill of lading door de vervoerder derhalve aan de koper zijnde de afzender (te weten de contractuele wederpartij van de vervoerder) afgegeven. Bovendien zal de vervoerder pas een on-board bill of lading afgeven als de goederen daadwerkelijk aan boord zijn.

Om aan de behoefte in de markt dat de FCA-verkoper de beschikking kan krijgen over een on-board bill of lading tegemoet te komen, is in artikel A6/B6 van de FCA-regel van de Incoterms® 2020 de volgende aanvullende mogelijkheid opgenomen. De koper en de verkoper kunnen overeenkomen dat de koper zijn vervoerder zal instrueren om voor rekening en risico van de koper een vervoerdocument waarin staat dat de goederen zijn geladen, af te geven aan de verkoper. Het is van belang om te benadrukken dat het hier om een optie gaat; partijen dienen dit dus expliciet af te spreken. Het is daarbij dan ook van belang dat ervoor wordt gezorgd dat die afspraak goed aansluit bij de vereisten van de letter of credit/de bank en de afspraken die de koper met de vervoerder

3. Zie C. Debattista, 'Inleiding', in: ICC, *Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce. ICC regels voor het gebruik van binnenlandse en internationale handelscondities*, Den Haag: ICC 2019, par. 62, p. 14-15.

maakt. De verkoper neemt met deze afspraak geen verplichtingen jegens de koper op zich voor wat betreft de vervoerovereenkomst. Dit alles laat onverlet de al langer bestaande mogelijkheid onder FCA (nu opgenomen in artikel A4/B4) dat partijen ook kunnen afspreken (net als bij FOB) dat de verkoper voor rekening en risico van de koper de vervoerovereenkomst kan regelen.

10. VERMELDING VAN DE KOSTEN EN DE PLAATS WAAR DEZE ZIJN OPGESOMD

In de ICC Incoterms® 2010 droeg artikel A6/B6 het kopje 'Verdeling van de kosten'. Het was echter niet zo dat daarin dan ook stevast alle kosten werden opgesomd die de betreffende partij onder de betreffende Incoterms® regel moest dragen.

Als gevolg van de hiervoor beschreven nieuwe artikelvolgorde staan in de Incoterms® 2020 de kosten steeds in artikel A9/B9 van iedere Incoterms® regel vermeld. Hierin worden alle door die specifieke Incoterms® regel toebedeelde kosten opgesomd. Deze opsomming in A9/B9 verschaft de gebruiker een complete lijst van alle kosten waarvoor hij als koper of verkoper verantwoordelijk is onder de desbetreffende Incoterms® regel. Omdat gebruikers die op zoek zijn naar welke bepaalde specifieke kosten voor wiens rekening komen, wellicht eerst in het desbetreffende specifieke artikel naar die kosten zullen zoeken, staan dergelijke kosten ook nog in hun oorspronkelijke artikel vermeld.

11. VERSCHILLENDE NIVEAUS VAN DEKKINGSGRADEN IN VERZEKERING BIJ CIF EN CIP

Het verschil tussen CFR en CIF respectievelijk CPT en CIP is dat bij CIF en CIP de verkoper verplicht is ten behoeve van de koper een transportgoederenverzekering bij een verzekeraar 'van goede reputatie' af te sluiten voor 110% van de koopprijs van de goederen.

Onder de Incoterms® 2010 regels was de verkoper op grond van artikel A3 verplicht om bij zowel CIF als CIP op eigen kosten een transportgoederenverzekering af te sluiten die minstens voldoet aan de minimumdekkingsvoorwaarden die worden geboden door de Clauses C van de Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) of met vergelijkbare polisvoorwaarden. Deze Institute Cargo Clauses (C) voorzien in dekking van een beperkt aantal risico's zoals bijvoorbeeld het zinken van het schip aan boord waarvan de verkochte goederen worden vervoerd. Er was sprake van minimumverzekering, onder meer omdat in sommige landen bij CIF/CIP-export partijen verplicht zijn een transportgoederenverzekering af te sluiten bij een verzekeraar in het land van export. Als de koper dat om wat voor reden dan ook onwenselijk acht en liever zelf ergens anders een transportgoederenverzekering afsluit, wordt een verzekering die op grond van de wetgeving van het land van export verplicht moet worden afge-

sloten, een verplichting waarvan men de kosten het liefst zo laag mogelijk houdt.

De Incoterms® 2020 brengen thans een onderscheid aan in de minimumdekkingsgraad onder CIF en CIP. De vereiste dekkingsgraad onder CIF, waarvan het waarschijnlijker is dat die wordt gebruikt voor overzeese handel in commodity goederen,⁴ blijft ongewijzigd. De Institute Cargo Clauses (C) blijven hier het uitgangspunt. Partijen mogen anders overeenkomen. Bij de CIP-regel 2020 daarentegen dient een uitgebreidere dekking, die overeenkomt met de allriskdekking van de Institute Cargo Clauses (A), te worden verkregen. Dit sluit beter aan bij het gebruik van CIP, welke regel met name wordt gebruikt bij multimodaal containervervoer (met meer kans op bijvoorbeeld diefstal). De Institute Cargo Clauses (A) bieden een dekking die uitgebreider is dan de dekking onder de Institute Cargo Clauses (C). Dit zal ongetwijfeld tot hogere verzekeringspremies leiden die door de verkoper in de koopprijs verdisconteerd zullen worden. Ook hier mogen partijen anders overeenkomen.

Ten aanzien van de verplichting voor de verkoper om voor een transportgoederenverzekering ten behoeve van de koper zorg te dragen onder de CIF- en CIP-regels, wijzen we nog op het volgende. Bij eventuele transportschade dient de koper de schade te melden bij de transportgoederenverzekeraar en aanspraak te maken op de verzekeringspenningen en niet de verkoper, alhoewel de praktijk menigmaal anders is. Het komt vaak voor dat in geval van een transportschade de koper weigert om de koopsom te voldoen en het de verkoper is die dan de schade meldt bij de verzekeraar. Aangezien het risico van schade tijdens het transport voor aanvang van de zeereis is overgegaan van de verkoper op de koper, heeft de verkoper – zo is de heersende leer – geen belang en hoeft de verzekeraar niet aan hem uit te keren. De CIF-/CIP-verkoper moet dus de koopsom vorderen van de koper. Daar heeft hij recht op. De CIF-/CIP-koper kan de transportgoederenverzekeraar aanspreken. Dit is anders indien een zogenoemde seller's interest-clausule is opgenomen in de polis. In dat geval heeft de verkoper in beginsel wel aanspraak op een uitkering onder de verzekering indien de koper niet betaalt als gevolg van een transportschade (dus niet bij bijvoorbeeld betalingsonwil).

12. VERZORGEN VAN VERVOER MET EIGEN VERVOERMIDDELEN VAN DE VERKOPER OF DE KOPER ONDER FCA, DAP, DPU EN DDP

De Incoterms® 2010 gingen ervan uit dat als de goederen vervoerd moesten worden, dit zou gebeuren via een ingeschakelde derde-vervoerder. In sommige situaties zou dergelijk vervoer ook met de eigen vervoermiddelen van de koper of de verkoper (al naar gelang de toepasselijke Incoterms® regel) kunnen plaatsvinden. In de FCA, DAP, DPU en DDP 2020 regel is nu dan ook expliciet toegevoegd dat het de koper dan wel verkoper is toegestaan zelf te vervoeren.

4. Zie C. Debattista, 'Inleiding', in: ICC, *Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce. ICC regels voor het gebruik van binnenlandse en internationale handelscondities*, Den Haag: ICC 2019, par. 70, p. 16.

13. WIJZIGING IN DE DRIELETTER-AFKORTING VAN DAT NAAR DPU

In de Incoterms® 2020 worden geen nieuwe Incoterms® regels geïntroduceerd. Wel is een van de drieletterafkortingen gewijzigd en is de volgorde van de regels gewijzigd. 'DAT' wordt 'DPU' (*Delivered at Place Unloaded; Geleverd ter Bestemming en Gelost*). De grondslag voor de wijziging is dat in de Incoterms® 2010 het enige verschil tussen DAT (*Delivered at Terminal*) en DAP (*Delivered at Place*) was dat onder DAT de verkoper de goederen gelost moest leveren op een 'terminal' op de overeengekomen plaats van bestemming, terwijl onder de DAP-regel de verkoper de goederen leverde door deze ter beschikking van de koper te stellen op het aankomende vervoermiddel op de overeengekomen plaats van bestemming zonder deze eerst te lossen. Het begrip 'terminal' werd onder de DAT-regel zeer breed gedefinieerd. Feitelijk kon het iedere plaats zijn, overdekt of niet.⁵

Vervolgens is ook de plaats van de DPU (voorheen DAT)-regel gewijzigd zodat deze nu na de DAP-regel komt, die geen lossingsverplichting kent voor de verkoper. De DPU-verkoper zal zich van tevoren ervan dienen te vergewissen of hij in staat is daadwerkelijk ter plaatse van bestemming te lossen.

14. OPNAME VAN VEILIGHEIDSGERELATEERDE VEREISTEN TER ZAKE VERVOERVERPLICHTINGEN EN KOSTEN

In de Incoterms® 2010 waren voor het eerst bepalingen opgenomen met betrekking tot de veiligheidsgerelateerde vereisten in de artikelen A2/B2 en A10/B10. In de Incoterms® 2020 wordt dit verder uitgewerkt in de artikelen A4/B4 (Vervoer), A7/B7 (Uit- en inklaring) en A9/B9 (Verdeling van kosten). Zo bepaalt bijvoorbeeld A4 van de DPU-regel dat de verkoper aan alle vervoergerelateerde veiligheidsvereisten voor het vervoer naar de bestemming moet voldoen. Daarnaast bepaalt artikel A7 dat de verkoper de veiligheidstoelating van de goederen voor uitvoer/doorvoer dient te vervullen en te betalen.

15. AFSLUITING

Met de hiervoor genoemde wijzigingen is weer aangesloten bij de laatste ontwikkelingen en is er een slag gemaakt om de regels en de toepassing ervan op basis van ervaringen in de praktijk zo gebruikersvriendelijk mogelijk te maken. De uitgebreide inleiding en toelichtingen voor de gebruikers per Incoterms® 2020 regel zullen de gebruiker helpen met het maken van een juiste keuze voor een Incoterms® regel. Daarnaast zullen met name de opsomming van de kosten en het overzicht van de tekst per artikel, waarin de verschillen per artikel tussen de verschillende Incoterms® regels snel kunnen worden gevonden, nuttig zijn voor de gebruiker. Voor degenen die goed bekend zijn met de Incoterms® 2010 regels zal de nieuwe artikelvolgorde in de Incoterms® 2020 regels misschien wel even wennen zijn. ICC zal na 1 januari 2020 met belangstelling de ervaring en het gebruik van de nieuwe regels volgen.

INCOTERMS 2020®

EXW: Ex Works (... overeengekomen plaats van levering)
FCA: Free Carrier (... overeengekomen plaats van levering)
FAS: Free Alongside Ship (... overeengekomen verschepingshaven)
FOB: Free On Board (... overeengekomen verschepingshaven)
CFR: Cost and Freight (... overeengekomen bestemmingshaven)
CIF: Cost Insurance and Freight (... overeengekomen bestemmingshaven)
CPT: Carriage Paid To (... overeengekomen plaats van bestemming)
CIP: Carriage and Insurance Paid to (... overeengekomen plaats van bestemming)
DAP: Delivered At Place (... overeengekomen plaats van bestemming)
DPU: Delivered at Place Unloaded (... overeengekomen plaats van bestemming)
DDP: Delivered Duty Paid (... overeengekomen plaats van bestemming)

5. Zie ICC, *Incoterms® 2010 by the International Chamber of Commerce. ICC regels voor het gebruik van binnenlandse en internationale handelscondities*, Den Haag: ICC 2010, p. 59.