



בסיסי המחיר Incoterms® 2010 זאב תלם

מבוא

הכללים הידועים כ-Incoterms® 2010 פותחו על ידי לשכת המסחר הבינלאומית (ICC). כללים אלה המצויים בשימוש משנות השלושים של המאה הקודמת הוכרו על ידי היצואנים והיבואנים אשר חיפשו הגדרות ברורות באשר לזכויותיהם וחובותיהם בעת עיסוקם בסחר הבינלאומי. היצואן והיבואן, כאשר הסתמכו על אחד מכללי ה-Incoterms יכלו לראשונה להגדיר באופן ברור כיצד העלויות והסיכונים הקשורים לכל עסקה מתחלקים ביניהם. ההתפתחות המואצת של צורות ההובלה הבינלאומית ושיטות המסחר הכתיבה צורך בהגדרות חדשות ובעדכון של הכללים ולכן הוחלט ב-ICC להוציא לאור גרסה חדשה של הכללים אשר נכנסה לתוקף החל מינואר 2011 וידועה כ-Incoterms® 2010. מהדורה זו מפורסמת בפרסום מספר 715 של ICC הידוע בשם Incoterms® 2010 – ICC rules for the use of domestic and international trade terms

כעיקרון חוזה בין צדדים נכרת (מקבל תוקף) ע"י הצעה מצד לצד וקיבול ההצעה ע"י הצד השני. עיקרון נוסף הקיים בעולם הוא ששני הצדדים לעסקה חופשיים להחליט ביניהם את פרטי החוזה - גובה המחירים, תנאי המשלוח, ע"ח מי מהצדדים יחולו עלויות שונות הקשורות למשלוח, מי יהיה אחראי בכל קטע מהעסקה וכו'. עיקרון זה הידוע כ- freedom of contract הוא לא מוחלט. במספר מדינות יש למלא אחרי דרישות חוקיות שונות. לעיתים קרובות קיימת דרישה שהחוזה יהיה "הוגן ומתקבל על הדעת" (fair and reasonable). כל חוזה יהיה כפוף לחוק גם אם הצדדים אינן יודעים או מכירים את החוק היטב. בתקופתנו מקובל למדי שהחוזים הנערכים בין הצדדים, נעשים בקיצור נמרץ. חוזים הנערכים כך ידועים בכינוי shorthand transaction. בחוזה כזה ייכתב בפשטות שכמות מסוימת של טובין מסוג מסוים הוזמנה במחיר מסוים למשלוח בתאריך מסוים במקום מסוים. רק אם מדובר בסכומי כסף גדולים או בזמני הספקה ארוכים מאד, יטרחו הצדדים וינסחו חוזה מלא המפרט את זכויותיהם וחובותיהם.

הצדדים, אם כן, יעדיפו להשתמש בפורמט מקוצר של חוזה אחיד ככל האפשר. חוזים כאלה הידועים בדרך כלל בתוך "תנאים אחידים" (general standard conditions) מאפשרים לצדדים להתייחס למערכת חוקים ותקנות שהתקבלו מראש ולהבדיל מחוקים ממשלתיים שהוזכרו לעיל הם לא נכנסים לתוקף באופן אוטומטי אלא רק כאשר מזכירים אותם בחוזה: אולם כאשר הוזכרו, יהיו בתוקף ויחייבו את הצדדים גם אם אחד הצדדים (או שניהם) לא מבינים כל סעיף בהם. ברוך שהשוב מאד לעוסקים ביצוא ויבוא להכיר את התנאים האחידים בכל הנושאים החשובים שבסחר הבינלאומי וזאת לפני שהם נכנסים למערכת חוזים שיתכן ואינם מבינים בהם כראוי.

כבר בשנות העשרים של המאה ערכו ב-ICC מחקר בנושא הבנת כללי הסחר החשובים ביותר. הסתבר שהכללים מובנים בצורה שונה במדינות שונות. לעיתים קרובות היתה תוצאה של וויכוח מסחרי בין הצדדים תלויה במקום בו נערך הדין המשפטי. עובדה זו גרמה לסיבוכים רבים ומיותרים והשפיעה על המשך המסחר בין יצואנים ויבואנים רבים. אי לכך היה ברור שיש צורך לפתח ולהוציא לאור ביאור ברור של כללי הסחר, ביאור שיהיה מקובל הן על היצואן והן על היבואן. כך הוצאו לאור לראשונה ב-1936 ה-Incoterms.

טבעם של דברים שכל צד לעיסקה פועל רציונאלית וירצה לקבל על עצמו מינימום אחריות וסיכון, לעתים אף תמורת תשלום גבוה יותר. לכן עלולים להיווצר בין הצדדים מחלוקות בסוגיות כמו:

- א. על מי מהצדדים חל נטל רכישת הביטוח ואיזה היקף ביטוח יירכש.
- ב. מי מהצדדים אחראי להתרת הטובין מרשות המכס ביצוא ו/או ביבוא.
- ג. מי מהצדדים יהיה אחראי להשגת רשיון יצוא או יבוא.
- ד. על מי מהצדדים חל נטל המשלוח בגין טעינת ופריקת הטובין.
- ה. על מי מהצדדים החובה לארוז הטובין להובלה.

הפתרונות לשאלות אלה הנם בעלי חשיבות רבה לבנייתו המשותפת של "גרעין" חוזה הרכש. אי הסכמה בנוגע לאחת או יותר מהסוגיות הללו עלולה להביא לביטול העסקה כולה או למחלוקות במהלך ביצוע העסקה.



השלמת מרכיביה של עסקת הסחר הבינלאומית למקשה חוזית אחת מחייבת את המוכר והקונה (הצדדים לעסקה), להתקשר חוזית, בנוסף לחוזה המכר עצמו, בשלושה חוזים נוספים ונפרדים. כל החוזים יחד יהיו מכלול אשר באמצעותו תוכל העסקה כולה לצאת אל הפועל.

ארבעת החוזים הם:

- חוזה המכר
- חוזה הביטוח
- חוזה ההובלה
- חוזה התשלום

החוזה הראשון הוא כאמור חוזה המכר. חוזה המכר הוא החוזה הבסיסי בין הצדדים. חוזה המכר שייכרת בין המוכר לקונה מכיל שורה של תנאים כמו בנושאי הקשורים לסוג ואופי הטובין, ערכם, היכן תהיה נקודת המסירה לקונה ועוד.

חוזה הביטוח שייכרת בין מוכר או קונה לחברת ביטוח הוא החוזה השני. מדובר על חברת הביטוח המוכנה לקבל על עצמה את הסיכון הכרוך בהובלת הטובין מנקודת קבלתם עד ליעד הסופי.

החוזה השלישי הוא חוזה ההובלה. חוזה זה ייכרת בין המוכר או הקונה למוביל. חוזה זה יגדיר בין השאר את תנאי ההובלה, סוג ואופי השירות, היכן ישולמו דמי ההובלה ועל ידי מי.

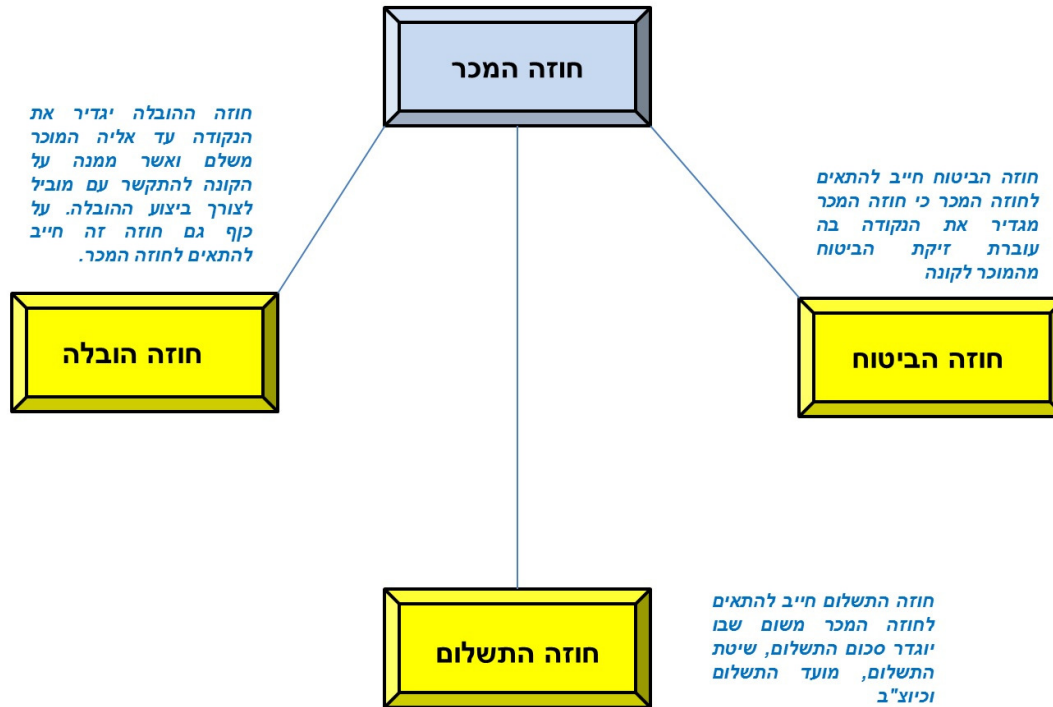
חוזה רביעי הוא חוזה התשלום. חוזה זה קובע את הנושאים הקשורים לתשלום עבור הטובין – בעיקר שיטת התשלום.



ארבעת החוזים המרכיבים את עיסקת המכר

למרות שמדובר על ארבעה חוזים נפרדים, הרי שבין החוזים הללו קיימת תלות והתאמה הדדית זה בזה. למשל, על חוזה הביטוח להתאים, התאמה מלאה לחוזה המכר, מאחר וחוזה המכר יגדיר את הנקודה הגיאוגרפית שבה זיקת הביטוח עוברת מהמוכר לקונה. על חוזה ההובלה להתאים גם הוא לחוזה המכר אשר יקבע כאמור את נקודת מסירת הטובין אשר ממנה חובה על הקונה לדאוג להתקשר עם מוביל לצורך הובלתם לנקודת היעד.

לנקודה קריטית זו, שבה הסיכון בטובין עובר ממוכר לקונה, חשיבות עליונה בענף הביטוח. החוזים אמנם קשורים זה לזה וקיימת ביניהם תלות והתאמה הדדית אך לכל אחד מארבעת החוזים הנ"ל קיום עצמאי והצדדים השונים יכולים לתבוע או להיתבע במקרה של אי מילוי התנאים המוגדרים בהתקשרות החוזית וזאת ללא קשר לחוזים האחרים הקשורים לאותה עסקת רכש.



יחסי הגומלין בין ארבעת החוזים המרכיבים את עיסקת המכר

- על מנת למנוע אי הסכמות יכולים הצדדים לבחור באחת משתי החלופות הקיימות:
1. עריכת חוזה מפורט אשר יציין את כלל הסוגיות העומדות על הפרק בהתייחס לטובין נשוא עסקת המכר ויפרט את אופן חלוקת המטלות בין הצדדים.
 2. שימוש בכללי ה-Incoterms הכוללים בתוכם את התשובות לסוגיות הללו ואשר בעזרתם ניתן להגיע לתוצאה זהה לזו של חוזה מפורט ומורכב, בעלות נמוכה.
- הפתרון המועדף, הנוח והזול הינו החלופה השניה המאפשרת כריתת חוזה מכר באמצעות "מסלול קיצור" בדמותם של כללי ה-Incoterms.

במשך השנים שונו הכללים מדי פעם, כך, בעוד שההוצאה הראשונה של ה-Incoterms התייחסה יותר לכללים השימושיים במסחר הנערך עם הובלה ימית, הרי שההוצאות המאוחרות, יותר של ה-Incoterms שיקפו את ההתפתחויות שחלו בענפים שונים בסחר הבינלאומי כמו בהובלה וכמו בסחר ללא ניירת. כך, למשל, ב-Incoterms 2000 יש התייחסות מרובה להעברת שטרי מטען בדרך אלקטרונית ולשימוש במסמכי הובלה ימית שאינם סחירים (Non-negotiable transport documents).

ניתן לומר שכללי ה-Incoterms מתארים שלוש נקודות קריטיות:

- נקודה קריטית ראשונה היא הנקודה הגיאוגרפית שבה מוגדר עד היכן נושא המוכר בנטל ההוצאות ומהיכן נטל ההוצאות עובר לקונה.
- נקודה קריטית שניה היא נקודה גיאוגרפית אף היא. זו הנקודה המגדירה היכן זיקת הביטוח (סיכון) עוברת מהמוכר לקונה.



- נקודה שלישית היא לא נקודה גיאוגרפית אלא נקודת זמן. נקודה זו מגדירה מתי נטל האחריות לביצוע שורת מטלות מוגדרות או פעולות מסוימות עוברת מהמוכר לקונה (כמו השגת רישונות, באחריות מי תהליכי מכס ועוד).

הנקודות הללו מאד חשובות ביותר. ההמלצה היא לא להשתמש בשום אופן באף אחד מהכללים ללא ציון אחת הנקודות הקריטיות, הגיאוגרפיות.

במשך השנים שונו הכללים מידי פעם. כך, בעוד שההוצאה הראשונה של ה-Incoterms התייחסה יותר לכללים השימושיים יותר בהובלה ימית, הרי שההוצאות המאוחרות יותר של ה-Incoterms שיקפו את ההתפתחויות שחלו בענפים שונים בסחר הבינלאומי, כמו בהובלה וכמו בסחר ללא ניירת. כך, במהדורת 2000 יש התייחסות מרובה להעברתם של שטרי מטען בדרך אלקטרונית ולשימוש במסמכים לא סחירים בהובלה ימית (Non negotiable transport documents). חשוב להדגיש שכללי ה-Incoterms דנים אך ורק בחוזה המכר, וזאת בהקשר של מסירת הטובין שנמכרו, ממוכר לקונה. הכללים עוסקים רק במוצרים מוחשיים ואין בהם שום התייחסות למוצרים לא מוחשיים כגון תוכנה, או מכירת מידע וכיו"ב. מן הראוי גם לציין כי הכללים אינם עוסקים בשאלה היכן עוברת הבעלות בטובין מספק לקונה ואין בהם כל התייחסות לשיטת התשלום עליה הסכימו הצדדים לעסקה.

ניתן לחלק את הכללים במהדורה 2010 לשני חלקים:

חלק ראשון כולל 7 כללים. אלה כללים מודרניים המתאימים לשימוש בכל סוגי ההובלה הבינלאומית ואשר מעניקים צילום לוגיסטי נכון של שרשרת האספקה המודרנית. חלק זה כולל את הכללים הבאים:

| | |
|-----|--------------------------------|
| EXW | Ex Works |
| FCA | Free Carrier |
| CPT | Carriage Paid To |
| CIP | Carriage and Insurance Paid To |
| DAT | Delivered at Terminal |
| DAP | Delivered at Place |
| DDP | Delivered Duty Paid |

חלק שני כולל 4 כללים. כללים אלה נחשבים מסורתיים יותר. השימוש בהם מומלץ להובלה ימית בלבד ולמטעני צובר או מטענים גדולים ו/או כבדים במיוחד. חלק זה כולל את הכללים:

| | |
|-----|-------------------------|
| FAS | Free Alongside Ship |
| FOB | Free on Board |
| CFR | Cost and Freight |
| CIF | Cost, Insurance Freight |

סה"כ, אם כן כוללת גרסה 2010 של הכללים, 11 כללים.

חשוב לציין מספר עקרונות לכללי מהדורה 2010:

1. לצדדים לעסקה יש מרחב פעולה וגמישות לסטות מנוסח ההגדרות ולהחיל חובות זה על זה, גם לא לפי הכללים. זאת, בתנאי שהצדדים הסכימו על כך מראש ובכתב, בחוזה המכר בין הצדדים.
2. המונח "אינקוטרמס" הפך לראשונה להיות סימן רשום - Incoterms® 2010.
3. השימוש בכללים אינו ייחודי לסחר הבינלאומי אלא גם לסחר פנים-ארצי.
4. כללי 2010 הפכו את המסמכים האלקטרוניים לשווי ערך למסמכי נייר מודפסים, ובתנאי שהצדדים



הסכימו על השימוש בהם אבל בכפוף לנוהג הקיים במדינות. מן הראוי להדגיש כי כל עוד המכס בישראל לא יכיר במסמכים אלקטרוניים, לא ניתן יהיה ליישם הוראה זו בארץ.

5. שני הצדדים חייבים הדדית למסור מידע רלוונטי, ויסייעו כמיטב יכולתם זה לזה, על מנת לא לעכב את המשלוח. אי מסירת מידע שהיה נדרש לאחד הצדדים בזמן, עלולה לגרום לצד השני להוצאות מיותרות ורבות. לכן, לפי הכללים, צד שלא ימסור מידע רלוונטי נדרש, עלול לשאת בעלויות הכרוכות בכך, אם אי מסירת המידע גרמה לצד השני להוצאות מיותרות.

חלוקת המונחים לשניים, בהתאם לנאמר לעיל לא הוטמעה עדיין בצורה מספקת. יש להדגיש שבהובלה ימית, במכולות ו/או בהובלה אווירית לא מומלץ להשתמש במונחים FAS, FOB, CFR, CIF. במונחים אלה ההמלצה היא להשתמש רק בהובלה ימית של מטעני צובר ומטענים גדולים וכבדים שאינם מובלים במכולות. בהובלת מטענים במכולות ו/או בהובלה אווירית מומלץ להשתמש במונחי FCA, CPT, CIP.

להלן טבלה קצרה המסכמת את הנושא:

| | |
|---|--|
| לשימוש בכל סוגי ההובלה. סיכוני המוכר מסתיימים עם המסירה למוביל הבינלאומי במדינת היצוא | לשימוש בהובלה ימית של מטעני צובר - סיכוני המוכר מסתיימים עם מסירת המטען במדינת היצוא על גבי סיפון האנייה |
| FCA | FOB |
| CPT | CFR |
| CIP | CIF |

הסבר קצר של הכללים:

כללים לשימוש בכל סוגי ההובלה הבינלאומית:

EXW (place of delivery) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה, המוכר מסיים את התחייבויותיו בעסקה כאשר מעמיד את הטובין, נשוא עסקת המכר, לקונה, במקום בו נוהגים לנפק טובין במפעל / מחסן המוכר, במדינת הייצוא. מסירת הטובין אינה כוללת ביצוע הליכי שחרור מכס יצוא ואין היא כוללת טעינתם על הרכב הבא לאספם. חשוב להדגיש שחובתו ששל הקונה היא לאסוף את המטען במקום ובמועד שנקבע, כולל הטעינה כלי רכב. הבא לאוספו.

זיקת הביטוח, נטל ההוצאות ונטל האחריות עוברים מקונה למוכר עם העמדת הטובין, במסגרת התקופה המוסכמת, לרשות הקונה במחסן המוכר. במכירה בתנאי EXW ההוצאות והאחריות של המוכר הן מינימליות.

FCA (place of delivery) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה, המוכר מסיים את התחייבויותיו מסירת הטובין, נשוא עסקת המכר, לקונה, מתבצעת על ידי העברתם לחזקת מוביל בינלאומי (אותו קבע הקונה) במדינת היצוא ולאחר ביצוע הליכי מכס יצוא. מוביל הוא הצד אתו התקשרו בחוזה ההובלה (The carrier is the party with whom carriage is contracted) זיקת הביטוח, נטל ההוצאות ונטל האחריות עוברים מקונה למוכר עם מסירת הטובין, נשוא עסקת המכר, לחזקתו של המוביל הבינלאומי במדינת היצוא.

CPT (place of destination) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה המוכר משלם עבור הובלתם של הטובין, נשוא עסקת המכר, עד למקום יעד נקוב במדינת היבוא. זאת ללא שחרור מהמכס, בנמל היעד. זיקת הביטוח עוברת ממוכר לקונה עם מסירת הטובין למוביל במדינת היצוא. בשימוש בכלל זה חלה התפצלות בין הנקודה הקריטית של ההוצאות לנקודה הקריטית של הסיכונים. בעוד שהמוכר נושא בסיכונים עד למסירה למוביל במדינת המוצא, הרי שהוא נושא בהוצאות עד לנקודת מוסכמת במדינת היעד. יש לציין שחווה ההובלה חייב לספק הובלה בנתיב הרגיל, בכלי שיט ימי מסוג המשמש בדרך כלל להובלת הטובין, נשוא עסקת המכר.



CIP (place of destination) Incoterms® 2010

כלל זה דומה מאד לכלל CPT. מה ששונה ביניהם זה נושא הביטוח הימי. בשימוש בכלל זה על המוכר לרכוש פוליסת ביטוח ימי לטובת הקונה. בהעדר הנחיות מהקונה, הכיסוי הביטוחי לפי פוליסה זו אמור להיות, לפי מהדורת 2010 הזול והמצומצם ביותר. אם הקונה מעוניין בכיסוי נוסף - עליו להודיע על כך למוכר. על המוכר להסדיר את נושא הביטוח עם מבטחים בעלי מוניטין וזאת במטרה לאפשר לקונה או לכל גורם אחר בעל זיקת ביטוח לטובין להגיש תביעה ישירות למבטחים. על פוליסת הביטוח לכסות את ערך הטובין ועוד 10% (110%) ובמטבע בו נעשתה העסקה. הביטוח בתוקף מנקודת המסירה ועד לפחות מקום היעד הנקוב.

DAT (named terminal at port or place of destination) Incoterms® 2010

כלל המציין כי מסירת המטען לקונה תתבצע לאחר פריקתם במסוף (כמו רציף, מחסן, מסילת ברזל, מסוף מטענים אווירי). על המוכר למסור את הטובין במסוף לאחר פריקה מאמצעי ההובלה.

DAP (named place of destination) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה, מילא המוכר את התחייבויותיו, כאשר מסר הטובין, נושא עסקת המכר, לקונה בנקודת מסירה מוסכמת בין הצדדים לעסקה, במדינת היעד, לא כולל תשלום בגין מכס ו / או מסים. על הקונה חלה החובה להתיר, על חשבוננו, את הטובין המיובאים מרשות המכס. זיקת הביטוח, נטל ההוצאות, למעט תשלום בגין מכס ומסים, ונטל האחריות עוברים ממוכר לקונה עם מסירת הטובין לקונה או לנציג מטעמו, בנקודה מוסכמת במדינת היבוא.

DDP (named place of destination) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה, מילא המוכר את התחייבויותיו, כאשר מסר הטובין, נושא עסקת המכר, לקונה בנקודת מסירה מוסכמת בין הצדדים לעסקה, במדינת היעד, כולל תשלום בגין מכס ו / או מסים. על המוכר חלה החובה להתיר, על חשבוננו, את הטובין המיובאים מרשות המכס. זיקת הביטוח, נטל ההוצאות, כולל תשלום בגין מכס ומסים, ונטל האחריות עוברים ממוכר לקונה עם מסירת הטובין לקונה או לנציג מטעמו, בנקודה מוסכמת במדינת היבוא. השימוש בכלל זה הוא בכל אמצעי ההובלה.

כללים לשימוש בכל סוגי ההובלה הבינלאומית:

FAS (named port of shipment) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה מסיים המוכר את התחייבויותיו לאחר מסירת הטובין, נושא עסקת המכר, לקונה, לאחר ביצוע הליכי מכס יצוא, ברציף בנמל מדינת היצוא אשר ממנו יוטענו לסיפון האונייה. זיקת הביטוח, נטל ההוצאות ונטל הביטוח עוברים מקונה למוכר עם אחסנת הטובין, נושא עסקת המכר, ברציף אשר ממנו יועמו הטובין, המיועדים ליצוא, על סיפון האונייה לאחר ביצוע תהליך המכס ביצוא, על ידי המוכר.

FOB (named port of shipment) Incoterms® 2010

נחשב כאחד מכללי ה-Incoterms המפורסמים ביותר. המוכר מסיים את התחייבויותיו עם מסירת הטובין על סיפון האונייה, שנקבעה ע"י הקונה, בנמל המוצא הנקוב או לגרום לכך שהטובין ימסרו כך למשלוח (זאת במיוחד במקרה של סחורות (commodities) שם נהוגה שיטה של מכירות רבות ולא תמיד המוכר הראשון הוא המוכר הסופי). מסירת המטען תיעשה לאחר תהליך המכס במדינת היצוא. המוכר יוכל לבצע את ההתקשרות עם המוביל הימי אם וכאשר בקשה כזו נמסרה למוכר על ידי הקונה. נטל הסיכון וההוצאות עובר לקונה עם מסירת הטובין על סיפון האונייה.

CFR (named port of destination) Incoterms® 2010

בשימוש בכלל זה זה המוכר משלם עבור הובלתם של הטובין, נושא עסקת המכר, עד נמל היעד המוסכם על הצדדים, ללא שחרורם ממכס, בנמל היעד. זיקת הביטוח עוברת ממוכר לקונה עם מסירת הטובין על סיפון האונייה אחר שעברו את כל הליכי המכס בנמל היצוא. יש לציין שחווה ההובלה חייב לספק הובלה בנתיב הרגיל, בכלי שיט ימי מסוג המשמש בדרך כלל להובלת הטובין, נושא עסקת המכר. בשימוש בכלל זה חלה התפצלות בין הנקודה הקריטית של ההוצאות לנקודה הקריטית של הסיכונים. בעוד שהמוכר נושא בסיכונים עד למסירת הטובין על סיפון האונייה בנמל היצוא, הרי שהוא נושא בהוצאות עד לנמל היעד המוסכם.

**CIF (named port of destination) Incoterms® 2010**

כלל זה דומה מאד לכלל CFR. מה ששונה ביניהם זה נושא הביטוח הימי. בשימוש בכלל זה על המוכר לרכוש פוליסת ביטוח ימי לטובת הקונה. בהעדר הנחיות מהקונה, הכיסוי הביטוחי לפי פוליסה זו אמור להיות, לפי מהדורת 2010 הזול והמצומצם ביותר. אם הקונה מעוניין בכיסוי נוסף - עליו להודיע על כך למוכר. על המוכר להסדיר את נושא הביטוח עם מבטחים בעלי מוניטין וזאת במטרה לאפשר לקונה או לכל גורם אחר בעל זיקת ביטוח לטובין להגיש תביעה ישירות למבטחים. על פוליסת הביטוח לכסות את ערך הטובין ועוד 10% (110%) ובמטבע בו נעשתה העסקה. הביטוח בתוקף מנקודת המסירה ועד לפחות מקום היעד הנקוב.

חלוקת המונחים לקבוצות, בהתאם להוצאות:

| קבוצה D | קבוצה C | קבוצה F | קבוצה E |
|---|---|---|------------------------------------|
| המחיר כולל את ההוצאות עד ליעד הסופי, או עד לגבול הבינלאומי של מדינת היצוא | המחיר כולל את ההוצאות (לעתים עם ולעתים ללא בטוח) עד לנמל היעד | המחיר כולל את ההובלה עד לנמל היצוא או עד למוביל אך אינו כולל את ההובלה הראשית | המחיר ב"חצרו" של היצואן, ללא הטענה |
| DAT DAP DDP | CPT CIP CFR CIF | FCA FAS FOB | EXW |

ההסברים לעיל הם הסברים קצרים ולא ממצים ובוודאי שאין לסמוך עליהם בלבד. למתעניינים בנושא מומלץ לקרוא את הנוסח האנגלי המלא של פרסום 715 של לשכת המסחר הבינלאומית - Incoterms® 2010 – ICC rules for the use of domestic and international trade terms.