



Zuzanna Daszkiewicz^{a)}

 <https://orcid.org/0009-0007-3493-5487>

Incoterms 2020 — sukces czy zagrożenie dewaluacji?

Abstract: The process of legal unification is one of the major challenges of private international law. It has a long history, however, it did not result in definite conclusions on how to effectively conduct the unification process. The publication of the Incoterms 2020 provided an incentive to consider reasons for the success of some initiatives for the unification of private international law and the failure of others.

There is a number of instruments serving legal unification. The focus of the paper is primarily on Incoterms-like acts that do not originate from a legislative authority. Among these, standard contractual clauses and sets of rules should be mentioned. Likewise, the role of international conventions should be mentioned. The article discusses diverse projects and attempts to answer the question of what characteristics should a legal instrument possess in order to become widespread. The analysis is carried out taking into account conflict-of-law rules as well as rules of the substantive law. Their relationship with the Incoterms 2020 is considered. Finally, the paper also touches upon case-law related to Incoterms and its relevance to international civil procedure and tax law.

Keywords: Incoterms 2020 — legal unification — soft law — parties' autonomy — CISG — international civil procedure

^{a)} Mgr, Uniwersytet Jagielloński w Krakowie.

1. Wstęp

Niniejsze opracowanie jest poświęcone procesom ujednolicania międzynarodowego prawa handlowego. Głównym celem artykułu jest próba zrozumienia i opisanie funkcji, jaką na tym tle pełni formuły *Incoterms*. Wykładnia międzynarodowych zwyczajów handlowych autorstwa Międzynarodowej Izby Handlowej towarzyszy nam już niemalże od stulecia, a jej popularność niezmiennie rośnie. Publikacja nowej edycji *Incoterms 2020* stanowiła impuls do podjęcia rozważań nad narzędziem prawnym, jakim stały się formuły MIH, oraz skutkami ich stosowania.

Formuły *Incoterms* jako takie stanowią szczególny rodzaj norm, wpisujący się w koncepcję prawa modelowego (tzw. *soft law*, czyli niewiążące regulacje prawne, nie pochodzące od państwowego prawodawcy, a stanowiące swojego rodzaju wzór). Ich stosowanie przez strony danego stosunku prawnego jest możliwe dzięki rozwiniętym instytucjom autonomii woli, tak w prawie kolizyjnym, jak i w prawie materialnym. P. Machnikowski autonomię woli definiuje jako „możliwość regulowania przez podmioty prawa ich stosunków cywilnoprawnych według ich własnej woli za pomocą narzędzia, jakim jest czynność prawna”¹. Stosunki międzynarodowe stanowią tutaj specyficzną płaszczyznę, a swoboda przyznana stronom na gruncie norm kolizyjnych jest znacznie węższa od autonomii, z której strony korzystają w ramach prawa materialnego. Z perspektywy prawa modelowego szczególnie interesująca jest instytucja wyboru prawa właściwego, która w ostatnim czasie zyskuje coraz szersze zastosowanie. Zasada uznawana za jedną z podstawowych zasad prawa prywatnego międzynarodowego, tj. zasada najściślejszego związku², schodzi dziś na drugi plan, celem jak najszerzej realizacji postulatu autonomii woli stron. Ustawa Prawo prywatne międzynarodowe³ wprowadza instytucję wyboru prawa właściwego już w art. 4, jako jedną z zasad ogólnych ustawy. Zgodnie z zasadą strony mogą zatem dokonać wyboru dowolnego systemu prawnego, jeśli pozwala na to ustawa. Możliwość wyboru jest niezależna od charakteru stosunku, który będzie poddany prawu wskazanemu, a wybór może nastąpić w dowolnym czasie⁴.

¹ P. Machnikowski, w: *System Prawa Prywatnego*, T. 5, *Prawo zobowiązań — część ogólna*, red. K. Osajda, C.H. Beck, Warszawa, 2020, s. 519—520.

² Zob. np. M. Pazdan, w: *System Prawa Prywatnego*, T. 20B, *Prawo prywatne międzynarodowe*, red. M. Pazdan, C.H. Beck, Warszawa, 2015, s. 46.

³ T.j. Dz.U. 2023, poz. 503.

⁴ Przepis wskazuje, że wybór może nastąpić również po powstaniu stosunku. W świetle takiego brzmienia przepisu przyjmuje się, że wybór może nastąpić: (i) przed powstaniem stosunku, np. w umowie ramowej; (ii) w umowie kształtującej dany stosu-

Rozwiązanie to jest faktycznie zbieżne z rozwiązaniami znanymi z konwencji międzynarodowych oraz rozporządzeń UE. Pozwalają one na wskazanie prawa właściwego niezależnie od tego, jaki system w wyniku tego wskazania znajdzie zastosowanie, a zatem kształtują swobodę stron najszerzej spośród norm kolizyjnych. Jest to tzw. zasada nieograniczonego wyboru prawa⁵. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych⁶ w art. 3 dopuszcza wskazanie przez strony prawa właściwego dla łączącego je stosunku niezależnie od tego, jaki system w wyniku tego wskazania znajdzie zastosowanie. Wspomniany przepis kształtuje tym samym tzw. zasadę nieograniczonego wyboru prawa. Przed zastosowaniem prawa właściwego konieczna będzie jeszcze weryfikacja ważności i skuteczności jego wyboru na gruncie odpowiednich norm kolizyjnych. Nie dla wszystkich stosunków zobowiązaniowych wskazanie prawa właściwego nastąpi poprzez wybór — w niektórych przypadkach prawodawca ogranicza autonomię stron ze względu na charakter stosunku. Właściwe normy materialne determinowane są wtedy za pośrednictwem łącznika obiektywnego.

Opisana instytucja wyboru prawa właściwego jest o tyle istotna w kontekście niniejszego opracowania, że nierzadko to w wyniku jej zastosowania strony mogą finalnie inkorporować do umowy lub też odesłać do korzystnego z ich perspektywy prawa modelowego. Czynią to na drodze wskazania prawa materialnego, które dopuszcza swobodę kształtowania stosunków prawnych w interesującym je zakresie. O zakresie tej swobody dopuszczanym w ramach jednolitych przepisów konwencyjnych lub krajowego prawa materialnego, a także relacji *Incoterms 2020* do tychże przepisów, będzie mowa w dalszej części artykułu.

Na początku zostaną omówione instrumenty ujednoczenia prawa (punkt 2) oraz ich przykłady w międzynarodowym prawie handlowym (punkt 3). W dalszej kolejności będą przedstawione początki formuł *Incoterms* (punkt 4), struktura *Incoterms 2020* (punkt 5) oraz zmiany wprowadzone w poszczególnych formułach *Incoterms 2020* (punkt 6). Niniejsze opracowanie ukazuje także tło przepisów powszechnie obowiązujących, w którego kontekście należy sytuować *Incoterms* (punkt 7), oraz przykłady wątpliwości, jakie wywołuje stosowanie *Incoterms* w praktyce, omówione na przypadkach z orzecznictwa (punkt 8). W zakończeniu zostały krótko podsumowane sukcesy i zagrożenia związane ze stosowaniem formuł *Incoterms* (punkt 9).

nek; (iii) już po powstaniu stosunku, np. drogą aneksu do umowy bądź odrębną umową dot. wyboru prawa właściwego.

⁵ Tak: M. Pazdan, w: *Komentarz do Rozporządzenia Nr 593/2008*, red. M. Pazdan, C.H, Beck, Warszawa, 2018.

⁶ T.j. Dz.Urz. UE L 177 z 4.07.2008.

2. Trudności związane z ujednoceniem norm międzynarodowego prawa handlowego

W obliczu tak skomplikowanego procesu, który poprzedza wskazanie prawa właściwego, nie zaskakuje liczba prób jego uproszczenia, w tym poprzez ujednoczenie norm prawa międzynarodowego. Najskuteczniejszym narzędziem prawnym w tym zakresie wydaje się konwencja. Konwencja pozwala na ujednoczenie norm prawnych na poziomie międzynarodowym poprzez przystępowanie do niej poszczególnych państw w dogodnym dla nich terminie. Unifikacja reguł kształtujących handel w wymiarze międzynarodowym wydaje się szczególnie pożądanym zabiegiem, ze względu na intensywność stosunków międzynarodowych w tej sferze, choć ujednoczenie norm merytorycznych to wyjątkowo rzadko stosowany zabieg w prawie prywatnym międzynarodowym. Narzędzie, jakim jest konwencja, nie wymaga odrębnej transpozycji, tak jak unijne dyrektywy, ani przyjęcia w drodze złożonych unijnych procedur legislacyjnych. W konsekwencji może być przyjęta przez szersze grono państw (tzw. konwencje multilateralne), choć istotną wadą pozostaje jej fakultatywność, tzn. dobrowolność po stronie każdego z państw w zakresie decyzji o przystąpieniu do konwencji. Dodatkowo sama konwencja stanowi pojedynczy akt, który reguluje pewne zagadnienie i nie oferuje kompleksowej kodyfikacji⁷. Rzadko zdarza się również, żeby jako instrument prawa międzynarodowego prowadziła do ujednoczenia stosunków tak zewnętrznych (międzynarodowych), jak i wewnętrznych. Ostatecznie przekłada się to na dosyć wąskie rezultaty przyjęcia aktu, choć aktualnie konwencje są jednym z najważniejszych źródeł prawa prywatnego międzynarodowego⁸.

W aspekcie ujednoczania międzynarodowych norm handlowych należy wspomnieć przede wszystkim o Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów⁹, która stanowi jedyne międzynarodowe źródło norm materialnych w tej dziedzinie. Została ona przyjęta przez Komisję Międzynarodowego Prawa Handlowego ONZ („Komisja UNCITRAL” — United Nations Commission for International Trade Law) w 1980 r. i do dnia 24 września 2020 r. przystąpiły do niej 94

⁷ Tak: B. Fuchs, w: *System Prawa Handlowego*, T. 9, *Międzynarodowe prawo handlowe*, red. W. Popiołek, C.H. Beck, Warszawa, 2013, s. 25—26.

⁸ Tak: M. Pazdan, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Wolters Kluwer, Warszawa, 2016, s. 30.

⁹ T.j. Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów sporządzona w Wiedniu dnia 11 kwietnia 1980 r., Dz.U.1997, nr 45, poz. 286 [dalej: Konwencja wiedeńska lub: KonW.].

państwa¹⁰. Polska jest stroną Konwencji od 1 czerwca 1996 r. Do rozpowszechnienia wzorców Konwencji wiedeńskiej przyczynił się zastosowany system *opt-out*, w wyniku czego zawsze znajdzie ona zastosowanie do międzynarodowej transakcji zawartej przez uczestników prowadzących działalność w państwach należących do grona sygnatariuszy, chyba że strony wyłączą jej zastosowanie. Opisany mechanizm nie wyklucza zastosowania Konwencji wiedeńskiej w przypadkach, gdy normy kolizyjne wskażą jako właściwe prawo jednego z państw sygnatariuszy bądź przesądzą o jej zastosowaniu w drodze materialnoprawnego wskazania.

Ze względu na mierne powodzenie innych projektów ujednoczenia międzynarodowego prawa handlowego pochodzących od organów o kompetencjach prawodawczych na szerszą skalę zakrojono działania o charakterze oddolnym. Organizacje międzynarodowe w ramach swojej działalności wydają zbiory reguł, wzorce umowne lub materiały edukacyjne (podręczniki zawierania danego rodzaju umów), które w zamierzeniu mają ułatwić stronom kształtowanie łączących je stosunków prawnych. Wyjątkową funkcję od dekad pełnią w tym zakresie Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu oraz Europejska Komisja Gospodarcza ONZ. Ta pierwsza instytucja już w 1936 r. zaproponowała na forum międzynarodowym zbiór ujednoczonych reguł odnoszących się do przyjętych formuł sprzedaży (*Incoterms*). Od tego czasu w regularnych odstępach czasu Izba wydaje zaktualizowaną edycję reguł, dostosowaną do aktualnych warunków obrotu. Natomiast aktywność Komisji Gospodarczej pozwoliła na przyjęcie KonW., o której będzie mowa dalej.

3. Projekty *soft law*

Liczba inicjatyw zmierzających do ujednoczenia norm międzynarodowego obrotu handlowego jest ogromna i wszystkie spośród niewymienionych odnoszą podobnie wymierne rezultaty. Na potrzeby tego opracowania pokrótce omówię dwa akty — oprócz tytułowych formuł *Incoterms* także akty prawa modelowego.

Pierwszy ze wspomnianych aktów to Zasady UNIDROIT (*UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts*), których początki sięgają 1994 r., kiedy Międzynarodowy Instytut Unifikacji Prawa Prywatnego

¹⁰ Zob. zakładka na stronie internetowej IICL: CISG: Table of Contracting States, <https://iicl.law.pace.edu/cisg/page/cisg-table-contracting-states> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

udostępnił ich pierwszą edycję. Ostatnia edycja pochodzi z 2016 r.¹¹ Podobnie jak w przypadku równoległe postępującego projektu PECL (*Principles of European Contract Law*), inspirację do stworzenia zbioru Zasad UNIDROIT stanowiło *common law* oraz amerykańskie *Restatements*. *Restatements* to spis zwyczajów i praktyk kontraktowych opracowany przez American Law Institute na podstawie orzecznictwa oraz prawa obowiązującego¹². Ich celem jest przybliżanie sędziom i praktykom zawodów prawniczych ogólnych zasad prawa. *Restatements* same w sobie nie stanowią wiążących norm prawnych, mają formę podobną do znanych nam komentarzy do ustaw. Wzorowane na nich Zasady UNIDROIT zredagowano w dziesięciu rozdziałach poświęconych poszczególnym zasadom prawa kontraktów. Ponadto Międzynarodowy Instytut Unifikacji Prawa Prywatnego w kooperacji z Włoską Krajową Radą ds. Badań Naukowych przy Uniwersytecie Rzymskim I La Sapienza realizuje projekt w postaci bazy danych *unilex*¹³, która zapewnia powszechny dostęp internetowy do tekstu Zasad UNIDROIT, komentarza do samej preambuły i bibliografii, a także wyroków Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego oraz praktycznych porad z zakresu włączania Zasad UNIDROIT do umowy. W świetle takiego wsparcia ze strony międzynarodowych, wyspecjalizowanych instytucji można z większym optymizmem spojrzeć na przyszłość prawa modelowego. Przykładowo, P. Machnikowski wskazuje, że wszelkie zalety związane z uniwersalnym charakterem *soft law* tracą na znaczeniu, jeśli uwzględnić niepewność prawną wynikającą z braku jednolitej interpretacji¹⁴, którą zwykle zapewniają orzecznictwo oraz publikacje doktryny. Wspomniana działalność Międzynarodowego Instytutu Unifikacji Prawa Prywatnego do pewnego stopnia niweluje te braki, a także umożliwia budowanie zaufania uczestników obrotu.

W warunkach europejskich podobny akt stanowią wspomniane PECL, wydane w 2003 r. przez Komisję Europejskiego Prawa Umów pod przewodnictwem Olego Lando. W zamierzeniu projektodawców mają stanowić one wstęp do prac nad przyszłym europejskim kodeksem prawa umów¹⁵. W czasach kodyfikacji modelowych są przez niektórych określane jako

¹¹ Zob. tekst Zasad UNIDROIT, <https://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

¹² Tak: E. Rott-Pietrzyk, w: *System...*, T. 9, s. 57.

¹³ Zob. dostęp do bazy przez stronę internetową: <http://www.unilex.info> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

¹⁴ Tak: P. Machnikowski, *Opcjonalne prawo umów — zalety i ograniczenia*, w: *Wybrane zagadnienia polskiego prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ku czci Doktora Józefa Kremisa i Doktora Jerzego Strzebinczyka*, red. J. Jezioro, K. Zagrobelny, E-Wydawnictwo. Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wrocław, 2019, s. 182.

¹⁵ Tak: E. Rott-Pietrzyk, w: *System...*, T. 9, s. 56.

„jedyne realne i poważne osiągnięcie w dążeniu do harmonizacji europejskiego prawa umów”¹⁶. Najważniejsze ich cele odzwierciedlają w rzeczywistości motywy przyświecające twórcom Zasad UNIDROIT oraz innych modelowych aktów prawa. Jak wskazuje P. Machnikowski, należy wyróżnić dwa podstawowe cele kodyfikacji typu *soft law*: (i) normowanie powstających stosunków prawnych — z woli stron bądź poprzez sędziowską dyspozycję; (ii) stworzenie wzorca dla powstających aktów prawnych¹⁷.

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na wątpliwości, jakie budzi zastosowanie prawa modelowego przez sąd niebędący sądem arbitrażowym. W przypadku sądów arbitrażowych sytuacja przybiera nieco inny kształt; również w preambule do Zasad UNIDROIT zaleca się stronom zawarcie w umowie klauzuli arbitrażowej, jeśli chcą poddać wiążący je stosunek oraz wynikię z niego spory prawu modelowemu. Czym innym bowiem jest inkorporacja bądź interpolacja zbioru zasad do umowy, a czym innym poddanie stosunku danej regulacji — to drugie jest w rzeczywistości wskazaniem prawa właściwego. Sąd państwowy dokonuje oceny stosunku na podstawie właściwego prawa krajowego — bądź ujednoliconego prawa międzynarodowego — nie ma jednak kompetencji, by zastosować w jego miejsce prawo modelowe. Sięgnie po nie dopiero w przypadku stwierdzenia luki prawnej we właściwym porządku prawnym, gdy niewystarczające okażą się istniejące orzecznictwo oraz analogie prawne i inne znane sądowi metody wykładni¹⁸. Dopiero wtedy sąd państwowy może zastosować pozbawione charakteru prawnego zasady modelowe jako wskazówkę interpretacyjną. Nie potraktuje ich jednak jako akt normatywny, lecz raczej jako argument w dyskusji prawnoporównawczej¹⁹. W praktyce orzeczniczej SN miała miejsce sytuacja, w której SN stwierdził lukę w uregulowaniach KonW. Pomimo że dla takich właśnie przypadków stworzono Zasady UNIDROIT czy Zasady europejskie, Sąd nie rozważył zastosowania prawa modelowego, a bez wahania zastosował prawo właściwe wskazane zgodnie z przepisami prawa prywatnego międzynarodowego²⁰.

W przeciwieństwie do sądu państwowego sąd arbitrażowy nie zawsze będzie orzekał w oparciu o prawo krajowe. W ramach Konwencji europejskiej o międzynarodowym arbitrażu handlowym sporządzonej w Genewie

¹⁶ P. Machnikowski, *Zasady europejskiego prawa umów a przepisy Kodeksu cywilnego o zawarciu umowy*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2006, nr 3—4, s. 78.

¹⁷ Tak: P. Machnikowski: *ibidem*, s. 79.

¹⁸ Tak: P. Machnikowski: *ibidem*, s. 81.

¹⁹ Zob. Uchwała składu 7 sędziów SN — zasada prawna z dnia 6 listopada 2003 r., III CZP 61/03, gdzie SN, rozstrzygając kwestię należności kary umownej, odwołał się do Zasad UNIDROIT z 1994 r. na poparcie interpretacji obowiązujących przepisów Kodeksu cywilnego.

²⁰ Zob. Wyrok SN z 9.10.2008, V CSK 63/08.

dnia 21 kwietnia 1961 r., której Polska jest państwem sygnatariuszem, strony mogą poddać rozstrzygnięcie tzw. zasadzie słuszności, jeśli prawo właściwe na to pozwala, bądź wskazać prawo właściwe, które arbitrzy zastosują do oceny treści kontraktu. Poddając stosunek zapisowi na sąd arbitrażowy, strony mogą zatem stworzyć warunki sprzyjające zastosowaniu prawa modelowego jako norm do oceny umowy.

Jednak z obserwacji dotychczasowej praktyki wynika, że prawo modelowe nie znajduje zastosowania w charakterze prawa właściwego dla danego stosunku. Strony nie poddają swoich stosunków umownych *soft law* i nie wprowadzają do kontraktów klauzuli stosowania „ogólnych zasad prawa”, jak pragnęli projektodawcy Zasad UNIDROIT czy Zasad europejskich²¹. Według P. Machnikowskiego prawo modelowe nie znajduje zastosowania również w sytuacjach stwierdzenia luk prawnych przez sądy²², co potwierdzają przywołane przez niego wyroki SN²³. We wszystkich tych przypadkach Sąd posłużył się prawem modelowym jako argumentem przy dokonywaniu wykładni norm krajowych, co zaprzecza jakiegokolwiek normatywnej funkcji tych aktów.

Zarówno ze względu na przyjęcie, z jakim spotykają się w krajowych systemach prawnych, jak i z racji samego wieku projektów owe nienormatywne zbiory zasad tworzą obecnie system *in statu nascendi*²⁴. W dalszej części opracowania postaram się znaleźć odpowiedź na pytanie o nadzwyczajny sukces formuł *Incoterms* na tle innych aktów typu *soft law*.

4. Geneza *Incoterms*

Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu (MIH — International Chamber of Commerce) jest jedną z organizacji międzynarodowych, które jako podmioty o charakterze niepaństwowym odgrywają istotną rolę w wymiarze regulacji stosunków prawnych. Zgodnie z klasyfikacją dokonaną w poprzednich rozdziałach niniejszej pracy wyrażenia „regulacja

²¹ Zob. tekst Principles of International Commercial Contracts 1994, <https://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf> [Dostęp: 25.10.2023 r.]; Principles of European Contract Law. Article 1:101, http://translex.uni-koeln.de/400200/_/pecl/ [Dostęp: 25.10.2023 r.].

²² P. Machnikowski, *Opcjonalne prawo umów...*, s. 179.

²³ Zob. przyp. 75 oraz: Uchwała składu 7 sędziów SN — zasada prawna z dnia 15 września 2015 r., II CZP 107/14; Wyrok SN z 12.06.2015, II CSK 585/14; Wyrok SN z 5.10.2006, IV CSK 157/06; Wyrok SN z 2.10.2007, II CNP 101/07.

²⁴ Tak: M.A. Zachariasiewicz, w: *System...*, T. 9, s. 435.

stosunków prawnych” nie należy interpretować w tym kontekście literalnie, ponieważ akty prawne wydawane przez Międzynarodową Izbę Handlową są przykładami opcjonalnego *soft law* i mogą przybrać charakter wiążących reguł wyłącznie za sprawą woli stron stosunku.

MIH została założona w 1919 r.²⁵ i od tego czasu nieprzerwanie się rozwija. Stworzona z myślą o reprezentacji interesów sektora prywatnego oraz rozpowszechnienia globalnych standardów w biznesie, już w latach 20. XIX w. powołała własny sąd arbitrażowy²⁶. Następnie przystąpiła do opracowywania oraz publikacji aktów, których celem było wspomoczenie praktyki biznesu — *Incoterms* czy *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*. Od tego czasu rozwiązania proponowane przez MIH zyskały powszechną rozpoznawalność. Organizacja udostępnia także modelowe kontrakty i klauzule handlowe i angażuje się w publikację aktów prawa opcjonalnego z różnych dziedzin. Tak jak *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* są wykorzystywane w bankowości, tak zbiory *Incoterms* służą podmiotom zawierającym umowę sprzedaży na odległość, tzn. pomagają zdeterminować prawa i obowiązki stron umowy związane z dostawą towaru. Wszystko to składa się na kompleksowe wsparcie podmiotów działających na rynku. Zgodnie z informacjami udostępnianymi dziś przez MIH reprezentuje ona interesy przedsiębiorców na najwyższych szczeblach międzyrządowej współpracy, przy takich organizacjach jak Światowa Organizacja Handlu, Organizacja Narodów Zjednoczonych czy G20²⁷. Według komunikatu ze strony internetowej organizacji jej misją jest czynienie biznesu przystępnym dla każdego, każdego dnia, wszędzie²⁸. Dziś MIH zrzesza komitety narodowe (w tym Polski Komitet Narodowy — MIH Polska)²⁹, przedsiębiorstwa oraz izby przemysłowo-handlowe z ponad 130 krajów³⁰.

Wznawiane edycje formuł *Incoterms* pozostają jednym z najbardziej rozpoznawalnych przejawów działalności MIH. Pierwsza edycja formuł handlowych *Incoterms* została opracowana przez MIH w 1936 r.³¹ Prace

²⁵ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: History, <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/history/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

²⁶ Zob. ibidem.

²⁷ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: Who we are, <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

²⁸ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: Our mission, <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/our-mission/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

²⁹ Zob. zakładka na stronie internetowej ICC Polska: ICC Polska, <https://www.iccpolska.pl/pl/icc/icc-polska> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

³⁰ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów zagranicznych w handlu zagranicznym*, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia, 2020, s. 35.

³¹ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: Incoterms rules history, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

nad stworzeniem oficjalnej wykładni formuł handlowych poprzedzono badaniem przeprowadzonym w krajach działalności komitetów narodowych organizacji. Projekt miał na celu wskazanie i opisanie różnic w interpretacji najczęściej stosowanych zwyczajów handlowych. Opublikowane w wyniku tych badań *Trade terms 1923* odnosiły się do sześciu najpopularniejszych reguł stosowanych w zaledwie 13 państwach³². W przeciwieństwie do przyszłych *Incoterms*, *Trade terms* miały pełnić jedynie funkcję informacyjną, co znaczy, że MIH nie dążyła do ujednoczenia ich interpretacji, lecz sygnalizowała zainteresowanym podmiotom różnice w interpretacji i praktyce stosowania podobnie nazywanych reguł³³.

W czasie, gdy MIH przystępowała do prac nad ujednoczeniem interpretacji formuł handlowych, istniały już podobne projekty jednolitej wykładni. Taką próbę podjęła m.in. The National Foreign Trade Council w Stanach Zjednoczonych Ameryki, publikując w 1919 r. Amerykańskie Definicje Handlu Zagranicznego (*American Foreign Trade Definitions — AFTD*)³⁴. W 1941 r. dokonano nowelizacji i zmieniono nazwę AFTD na Zmienione Amerykańskie Definicje Handlu Zagranicznego (*Revised American Foreign Trade Definitions — RAFTD*). RAFTD są częścią *Uniform Commercial Code* — ustawy przyjętej jednolicie przez stanowe władze i zawierającej zbiór przepisów odnoszących się do wszelkich transakcji handlowych na terenie Stanów Zjednoczonych Ameryki³⁵; podmiotom amerykańskim rekomenduje się ich stosowanie w transakcjach transgranicznych³⁶. Zbiór RAFTD stanowi jednak opracowanie uwzględniające specyfikę wymiany handlowej pomiędzy stanami i już z tego względu może rodzić dodatkowe trudności dla podmiotów prowadzących działalność w innych państwach³⁷. Jako przykład może posłużyć rozbudowana w *Uniform Commercial Code* formuła FOB (*Free on Board*)³⁸, która w *Incoterms* występuje tylko w jednej odmianie. *Incoterms* wydają się rozwiązaniem uproszczonym i łatwiejszym do wdrożenia w praktyce obrotu, nie zdobyły jednak do tej pory podobnej popularności w Stanach

³² Zob. ibidem.

³³ Zob. D. Marciniak-Neide: *Warunki dostaw towarów...*, s. 36.

³⁴ Zob. ibidem, s. 36; A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe. Zasady i praktyka stosowania*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk, 2000, s. 17.

³⁵ Zob. zakładka na stronie internetowej Uniform Law Commission: *Uniform Commercial Code — Summary*, <https://www.uniformlaws.org/acts/ucc> [Dostęp: 25.10.2023 r.]; F. Reynolds, *How laws and regulations in the USA affect the use of the Incoterms® rules*, <https://icc.academy/incoterms-usa/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

³⁶ A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe...*, s. 17.

³⁷ Zob. zakładka na stronie internetowej Uniform Law Commission: *Uniform Commercial Code — Summary*, <https://www.uniformlaws.org/acts/ucc> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

³⁸ Zob. tekst *Uniform Commercial Code*, Article 2, Part 3, § 2-319 — § 2-322, Sales (2002), <https://www.law.cornell.edu/ucc/2/2-319> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

Zjednoczonych Ameryki, co można przypisywać szczególnie niechętnemu podejściu władz i prawników amerykańskich do regulacji obcego bądź międzynarodowego pochodzenia. Jak pisze F. Reynolds, podmioty amerykańskie, jako strona zwykle dominująca w transakcji, przyzwyczyły się, że mogą dyktować własne warunki³⁹. W ciągu ostatniego dwudziestolecia postępuje jednak popularyzacja *Incoterms* w USA, co powinno z dużym prawdopodobieństwem ułatwiać kontraktowanie podmiotów amerykańskich z zagranicznymi, które powszechnie posługują się formułami *Incoterms*. Próby ujednoczenia formuł handlowych podejmowały także inne podmioty, m.in. Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (International Law Association) w zakresie formuły CIF i jej wariantów, tj. projektu znanego później pod nazwą „Reguły Warszawsko-Oksfordzkie”⁴⁰, jednak bez większych sukcesów w zakresie ich rozpowszechnienia.

W konsekwencji MIH miała do dyspozycji nie tylko efekty własnej pracy, lecz także wyniki badań innych instytucji. W 1936 r. MIH opublikowała zbiór *Incoterms 1936* — wykładnię 11 formuł najczęściej występujących w praktyce. Dalsze edycje powstawały w celu dostosowania formuł do zmieniających się warunków rynkowych oraz praktyki handlu. Zasadniczą cechą formuł handlowych *Incoterms* jest fakultatywność ich stosowania. Strony mogą skorzystać z interpretacji autorstwa MIH poprzez wprowadzenie odpowiedniej klauzuli w umowie, a postanowienia umowy zawsze będą miały pierwszeństwo przed wykładnią inkorporowanej reguły *Incoterms*. Klauzula poddająca stosunek formułom handlowym *Incoterms* może przykładowo brzmieć: *The contract shall be governed by the provisions of Incoterms 1936* bądź bardziej szczegółowo odnosić się do określonej formuły, np.: *delivery according to FCA Incoterms 2000*⁴¹. Strony powinny zatem wyraźnie zaznaczyć, do której edycji formuł się odnoszą⁴². W ramach swobody kontraktowania strony mogą również zmieniać bądź uzupełniać wskazaną formułę wedle uznania. Niezależnie od edycji formuły zostały uporządkowane zgodnie ze schematem: kolejne reguły przenoszą dodatkowe obowiązki związane z dostawą na sprzedawcę, poczynając od reguły EXW (*Ex works*), minimalnie obciążającej stronę sprzedającą, i kończąc na formule przewidującej maksymalne jej obciążenie (zmienna dla poszczególnych edycji). Od 1980 r. wszystkie formuły określane są za pomocą skrótów, wcześniej jednak nie było takiej zasady i stosowany był zapis zmienny.

³⁹ Tak: F. Reynolds, *How laws and regulations...*

⁴⁰ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 36.

⁴¹ Zob. *Handel zagraniczny. Poradnik dla praktyków*, red. B. Stępień, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, 2007, s. 122.

⁴² Tak: A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe...*, s. 24—25.

Należy pamiętać, że formuły odnoszą się do obowiązków sprzedawcy i kupującego związanych z dostawą (w 1953 r., przy okazji pierwszej nowelizacji reguł, postanowiono o ich zastosowaniu wyłącznie w ramach umowy sprzedaży)⁴³, nie zajmują się natomiast problematyką przejścia prawa własności czy nieprzewidzianego naruszenia zobowiązania przez którąkolwiek ze stron⁴⁴. Typologicznie możemy podzielić formuły według następującego schematu: formuły *loco*, które nakładają na sprzedawcę obowiązek pozostawienia towaru do dyspozycji kupującego na własnym terenie (terenie sprzedawcy, np. w magazynie) bez ponoszenia jakichkolwiek kosztów (formuła EXW), oraz formuły *franco*, zgodnie z którymi sprzedawca ma obowiązek dostarczyć przedmiot umowy do oznaczonego w umowie miejsca, na własny koszt (pozostałe formuły poza formułą EXW)⁴⁵.

Warto jeszcze krótko omówić podstawowe zmiany wprowadzane do zbioru formuł przez następne edycje. Pierwsza korekta miała miejsce już w 1953 r. — ze względu na szybko zachodzące zmiany w transporcie być może nastąpiłaby nawet wcześniej, gdyby nie przeszkodziły w tym lata wojny. W ramach tej edycji sprecyzowano, że formuły *Incoterms* określają obowiązki między sprzedawcą a kupującym, nie stosuje się ich natomiast do wykładni terminów użytych w umowach spedycji czy umowach o przewóz⁴⁶. Wtedy też odjęto dwie formuły, skracając zawartość zbioru do dziewięciu reguł. Nowelizacja z 1967 r. to pierwsze kroki dla dwóch nowych formuł, w tym *Delivered... (named place of destination in the country of importation) Duty Paid*, tzn. dzisiejszej DDP, formuły przewidującej maksymalne obowiązki sprzedawcy⁴⁷. Lata siedemdziesiąte to czas rozwoju awiacji, co poskutkowało pojawieniem się w 1974 r. kolejnej nowości w *Incoterms*, przewidującej wskazane lotnisko jako miejsce pozostawienia towaru do dyspozycji kupującego (*FOB Airport, Free on Board Airport*)⁴⁸. MIH wskazuje, że takie sformułowanie miało rozwiewać wątpliwości dotyczących narosłe wokół terminu *Free on Board* poprzez wyraźne wskazanie „statku” użytego w celu transportu. Na kolejne zmiany nie trzeba było długo czekać, te bowiem pojawiły się już w 1980 r. i oprócz ujednoczenia nazewnictwa formuł (w postaci wspomnianych już skrótów) dotyczyły także ewoluującego obrotu i metod transportu. Rozwijał się wtedy transport

⁴³ Zob. *ibidem*, s. 19.

⁴⁴ Zob. *ibidem*, s. 25.

⁴⁵ Zob. *ibidem*, s. 26.

⁴⁶ Zob. *ibidem*, s. 19.

⁴⁷ Zob. *ibidem*.

⁴⁸ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: *Incoterms rules history*, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

kombinowany i MIH, idąc z duchem czasu, wyszła praktyce naprzeciw poprzez wprowadzenie formuły FRC (*Free Carrier ...at Named Point*), przewidującej odbiór towarów nie przy burcie statku, ale w punkcie odbioru na lądzie, takim jak plac kontenerowy⁴⁹.

Nowelizacja z 1990 r. to istna rewolucja na miarę formuł *Incoterms*. Wtedy to przyjęto zasadę „lustrzanego odbicia” w celu usystematyzowania obowiązków sprzedawcy oraz kupującego. W konsekwencji każdej regule przewidującej określone obowiązki po stronie sprzedawcy odpowiadała reguła przesuująca te obowiązki na kupującego. Tak skonstruowane formuły zostały podzielone na cztery grupy: E, F, C oraz D, różniące się właśnie zakresem obowiązków stron. Wtedy również MIH zrezygnowała z reguł rozróżniających poszczególne sposoby transportu (tj. FOR, *Free on Rail* odnoszącej się do transportu kolejną; FOT, *Free on Truck* odnoszącej się do transportu ciężarowego; oraz *FOB Airport, Free on Board Airport* wspomnianej formuły stworzonej specjalnie dla transportu lotniczego). Za wystarczające uznano użycie ogólnego terminu FCA (*Free Carrier... at Named Point*)⁵⁰. Zmiany te miały na celu uproszczenie wykładni *Incoterms*⁵¹. Najważniejsze wątki dotyczące nowszych edycji *Incoterms*, w tym w szczególności *Incoterms 2020*, omówię w punktach piątym oraz szóstym niniejszego opracowania.

5. *Incoterms 2020* — struktura i nowości

W tabeli poniżej przedstawiam strukturę obowiązków stron umowy sprzedaży w każdej z formuł w ramach *Incoterms 2020*. Część właściwa publikacji wydawanej przez MIH, poświęcona obowiązkom, jest każdorazowo poprzedzona notą wyjaśniającą, która przedstawia użytkownikom podstawowe warunki danej formuły oraz wskazuje na praktyczne zagadnienia, istotne z perspektywy kontraktujących⁵². Nowości stanowią ilustracje, o które wzbogacono formuły. Pomagają one zobrazować podział obowiązków i są dostępne także w *Incoterms 2020 Wallchart* (Karta *Incoterms 2020*), udostępnianej przez MIH nieodpłatnie⁵³. Na przykładzie

⁴⁹ Zob. *ibidem*.

⁵⁰ Zob. *ibidem*.

⁵¹ Zob. A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe...*, s. 24.

⁵² Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*. Publikacja ICC nr 723 PL, s. 21.

⁵³ Zob. zakładka na stronie internetowej ICC: *Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce (MIH) chart*, <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-practical>

załączonej tabeli, opracowanej na podstawie edycji *Incoterms 2020*, bardzo wyraźnie widać symetryczny charakter obowiązków stron. Podobne opracowanie edycji *Incoterms 2010* czy *2000* nie byłoby tak jasne, ponieważ sformułowania użyte do określenia poszczególnych obowiązków zostały ostatecznie ujednoczone dla obu stron dopiero w najnowszej edycji. Nowemu projektowi zawdzięczamy również uporządkowanie kolejności obowiązków w sposób najlepiej odpowiadający rzeczywistemu przebiegowi transakcji⁵⁴.

A. The seller's obligations Obowiązki sprzedawcy	B. The buyer's obligations Obowiązki kupującego
A1. General obligations	B1. General obligations
A2. Delivery	B2. Taking delivery
A3. Transfer of risks	B3. Transfer of risks
A4. Carriage	B4. Carriage
A5. Insurance	B5. Insurance
A6. Delivery/transport document	B6. Delivery/transport document
A7. Export/import clearance	B7. Export/import clearance
A8. Checking/packaging/markings	B8. Checking/packaging/markings
A9. Allocation of costs	B9. Allocation of costs
A10. Notices	B10. Notices

Źródło: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów zagranicznych w handlu zagranicznym*, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia, 2020, s. 71.

W pierwszej kolejności formuły odnoszą się do podstawowych obowiązków stron, tzn. dostarczenia towaru i odpowiednich dokumentów przez sprzedawcę oraz zapłaty ceny za towar przez kupującego (A1/B1). Już edycja *Incoterms 2000* przewidywała, że faktura i dokument przewozowy mogą mieć formę elektroniczną, a 10 lat później przyjęto, że każdy inny dokument może być przekazany tą drogą⁵⁵.

Następny punkt odnosi się do obowiązku dostawy oraz przyjęcia dostawy. Punkty A2/B2 w *Incoterms 2020* określają termin i miejsce dostawy przez sprzedawcę. Towar powinien być dostarczony w konkretnej dacie bądź w ciągu oznaczonego terminu (prawo wskazania może być zastrzeżone na korzyść sprzedawcy albo kupującego). Ogólną zasadą jest, że ryzyko (o którym mowa w punktach A3/B3) przechodzi na kupującego w chwili

-free-wallchart.html [Dostęp: 25.10.2023 r.] [dalej: *Incoterms Wallchart*].

⁵⁴ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 71.

⁵⁵ Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*, s. 60; A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe...*, s. 219 i n.

dostawy do oznaczonego miejsca (gdyby kupujący nie odebrał towaru w odpowiednim terminie, ryzyko również na niego przejdzie), które zmienia się zależnie od formuły. W formule FCA miejscem i chwilą dostawy jest chwila załadowania na środek transportu, w formule DPU jest to chwila wyładowania towaru ze środka transportu na miejscu przeznaczenia⁵⁶.

Nazwa punktów A4/B4 została zmieniona w edycji *Incoterms 2020*⁵⁷ z „umowy przewozu” na „przewóz”, jako że w nowej edycji uwzględniono przypadek wykorzystania przez jedną ze stron własnego środka transportu⁵⁸. Formuły z grupy F i C to tzw. *shipment sales*⁵⁹, według których miejsce dostawy znajduje się po stronie sprzedawcy, jednak towary muszą jeszcze zostać dostarczone do miejsca przeznaczenia po stronie kupującego. W formułach z grupy F organizacja transportu spoczywa na kupującym, podczas gdy w formułach C jest to obowiązek sprzedawcy. Niezależnie od transportu ryzyko przechodzi ze sprzedawcy na kupującego w miejscu i w chwili, w której ten pierwszy wykona swoje obowiązki związane z dostawą (załaduje na środek transportu w FCA czy pozostawi do dyspozycji w miejscu dostawy w FAS)⁶⁰. Konsekwentnie w grupie C, gdzie sprzedawca zobowiązuje się zorganizować przewóz towarów dalej niż miejsce dostawy, miejsce oznaczone we wskazaniu danej formuły, np. CPT Berlin *Incoterms*[®] 2020, nie jest miejscem dostawy⁶¹.

W tym miejscu wypada odnieść się do osoby „przewoźnika” (*carrier*) — istotnej w przypadku formuł, według których przejście ryzyka następuje z chwilą przekazania towaru przewoźnikowi (CPT, CIP). Przewoźnik to „niezależna, trzecia osoba, zaangażowana w ramach umowy przewozu przez sprzedawcę bądź kupującego”⁶². Co w sytuacji, gdy do transportu zaangażowanych jest kilku przewoźników? Którą chwilę należy uznać za miarodajną dla przejścia ryzyka? Z informacji znajdujących się we wprowadzeniu do *Incoterms 2020*⁶³ wynika, że w większości jurysdykcji przewoźnikiem istotnym dla ustalenia chwili przejścia ryzyka będzie pierwszy przewoźnik, chyba że strony oznaczą miejsce dostawy. Wykorzystanie formuł z grupy C, w których to sprzedawca organizuje transport, nie będzie najkorzystniejsze dla kupującego, który najczęściej nie ma wpływu na wybór przewoźnika i treść umowy przewozu, a ponosi już

⁵⁶ Zob. *Incoterms Wallchart*.

⁵⁷ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 72.

⁵⁸ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 7; D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 72.

⁵⁹ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 5.

⁶⁰ Zob. *ibidem*; *Incoterms Wallchart*.

⁶¹ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 6.

⁶² *Ibidem*, s. 7.

⁶³ Zob. *ibidem*.

ryzyko uszkodzenia bądź utraty towaru⁶⁴. W wypadku uszkodzenia bądź utraty towaru kupujący będzie jednak miał roszczenie odszkodowawcze względem sprzedawcy, ponieważ pomimo uprzedniego przejścia ryzyka formuły z grupy C przewidują obowiązek sprzedawcy dostarczenia towaru do miejsca przeznaczenia. Zgodnie z powszechnym pojmowaniem środki oraz sposób transportu powinny być odpowiednie dla danego typu towarów (w praktyce odpowiedzialność poniesie sprzedawca lub przewoźnik, zależnie od treści umowy przewozu). Niektóre z formuł w punktach A5/B5 przewidują obowiązek ubezpieczenia przewozu (przykładowo formuła CIP z grupy formuł C nakłada taki obowiązek na sprzedawcę)⁶⁵. Oczywiście jest, że w tych przypadkach inaczej będą kształtowały się prawa stron umowy sprzedaży i odpowiedzialność za potencjalne szkody towaru w czasie przewozu.

Punkty A6/B6 odnoszą się do obowiązku dostarczenia dokumentu przewozowego, a punkty A7/B7 — do odprawy w eksporcie oraz imporcie⁶⁶. W ramach nowej edycji więcej uwagi poświęcono obowiązkowi związanemu z zapewnieniem odpowiedniej dokumentacji oraz formalnościami celnymi⁶⁷. Punkty A8/B8 zgodnie z nazwą regulują obowiązki w zakresie kontroli, opakowania i oznakowania towaru, które w całości znajdują się po stronie sprzedawcy. Odpowiednie sprawdzenie i oznaczenie towaru, umożliwiające jego identyfikację, stanowi jeden z dodatkowych, niezwykle ważnych obowiązków sprzedawcy, co staje się widoczne przy wyznaczeniu chwili przejścia ryzyka.

Punkty A9/B9 zawierają wyraźne postanowienia odnoszące się do podziału kosztów pomiędzy strony. Należy pamiętać, że formuły *Incoterms* nie odnoszą się do ceny towaru, tylko do kosztów związanych z jego dostawą (koszty transportu, opakowania, załadowania czy rozładowania, a także koszty związane z wymaganymi kontrolami, uzyskaniem niezbędnych pozwoleń oraz ewentualnym ubezpieczeniem przewozu)⁶⁸. Jednak *Incoterms* bywają w praktyce wykorzystywane jako formuły ceny (formuła EXW)⁶⁹. Przypadki, kiedy obowiązki sprzedawcy byłyby ograniczone do minimum, jak przewiduje to formuła EXW, w tym załadunek po stronie sprzedawcy obciążałby kupującego, są rzadkie. Najczęściej sprzedawca dysponuje odpowiednią infrastrukturą i to on dokonuje załadunku, zatem

⁶⁴ Zob. *ibidem*, s. 8.

⁶⁵ Zob. *Incoterms Wallchart*.

⁶⁶ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 21 i n.

⁶⁷ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów*..., s. 72.

⁶⁸ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 2.

⁶⁹ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów*..., s. 78.

w rzeczywistości zastosowana jest formuła FCA⁷⁰. Strony wykorzystują jednak formułę EXW do wskazania, jakie koszty poniesie kupujący, np. przy użyciu sformułowania EXW *loaded*⁷¹, co przekłada się na całkowitą cenę do zapłaty. Wymaga to wyraźnego ustalenia, kto ponosi ryzyko oraz koszty przy załadunku. Jako ostatnie w punktach A10/B10 uregulowano obowiązki zawiadamiania przez strony siebie nawzajem, np. zawiadomienie o załadunku przez sprzedawcę w formułach z grupy C oraz F.

6. Zmiany w poszczególnych formułach *Incoterms 2020*

Od przeszło 40 lat formuły *Incoterms* są nowelizowane raz na dekadę⁷². Takie założenie z pewnością sprzyja utrzymaniu ich aktualności oraz pozwala na sprawne dostosowanie wykładni do nowych wyzwań pojawiających się w obrocie. Nasuwa się jednak pytanie: czy tak częste zmiany, niekiedy o walorze czysto technicznym, nie przyczynią się do szybkiej dewaluacji formuł? Jedną z najczęściej przywoływanych cech systemu prawnego w państwach demokratycznych jest jego pewność⁷³, a częste zmiany jej nie sprzyjają. W ramach przykładu omówię najnowsze zmiany wprowadzone w edycji *Incoterms 2020*.

Incoterms 2020 poza klasyfikacją w grupy E, F, C i D ze względu na obowiązki stron zostały również pogrupowane zgodnie z rodzajem transportu. W wyniku tego zabiegu, po raz pierwszy zastosowanego w ramach edycji *Incoterms 2010*, formuły są uporządkowane w dwa zbiory: formuły stosowane dla przewozów wszelkimi środkami transportu (*Rules for any mode or modes of transport*) oraz formuły stosowne przy przewozach transportem morskim lub wodnym śródlądowym (*Rules for sea and inland water transport*)⁷⁴. Poprzez takie ustrukturyzowanie ostatnich edycji MIH miała na celu uwypuklenie przeznaczenia poszczególnych formuł⁷⁵. Dotychczasowa praktyka pokazywała, że pomimo zrozumiałych nazw (np. FOB, *Free on Board*) oraz konkretnego przeznaczenia formuły są stosowane dowolnie, co może wprowadzać w błąd. Nowa klasyfikacja miała

⁷⁰ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 29.

⁷¹ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 78.

⁷² Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*, s. 63.

⁷³ Tak: M. Florczak-Wątor, w: *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, red. P. Tuleja, Wolters Kluwer, Warszawa, 2021.

⁷⁴ Zob. *Incoterms Wallchart*.

⁷⁵ Tak: D. Marciniak-Neider: *Warunki dostaw towarów...*, s. 63.

także wesprzeć strony w wyborze najodpowiedniejszej formuły w danych okolicznościach⁷⁶. Od edycji z 2010 r. formalnie podział według grup E, F, C i D nie został zachowany, a formuły mieszają się ze sobą w ramach nowej klasyfikacji według rodzaju transportu. Jeszcze zanim MIH opublikowała edycję 2020, w debacie publicznej pojawiały się głosy, według których planowano usunięcie dwóch najbardziej skrajnych formuł — EXW oraz DDP — a także formuły FAS. Wskazywano również na potrzebę wprowadzenia nowej formuły o nazwie CNI (*Cost and Insurance*)⁷⁷. W ramach konsultacji MIH zebrała ponad 3000 komentarzy od 49 komitetów narodowych z całego świata oraz dwukrotnie organizowała konsultacje w czasie rzeczywistym dla podmiotów uczestniczących w obrocie handlowym⁷⁸. Grono specjalistów odpowiedzialne za opracowanie nowej edycji (*the Incoterms® 2020 Drafting Group*) składało się z dziewięciu osób: trzech przedstawicieli Azji, dwóch przedstawicieli Ameryki oraz czterech przedstawicieli Europy; wśród nich były cztery osoby posługujące się *Incoterms* w praktyce oraz pięciu prawników zajmujących się międzynarodowym prawem handlowym⁷⁹.

Jak się następnie okazało, spekulacje dotyczące nadchodzących zmian nie ziściły się. Poniżej krótko scharakteryzuję trzy formuły, w których edycja 2020 wprowadziła największe zmiany.

6.1. *Free Carrier (FCA)*

Formuła FCA określana jako *Free Carrier* (dostarczone do przewoźnika) zakłada, że sprzedawca dostarczy towar przewoźnikowi lub innej osobie wskazanej przez kupującego (np. pracownikowi kupującego, który organizuje transport we własnym zakresie), po dokonaniu ewentualnej odprawy eksportowej⁸⁰. Miejscem dostawy w tej formule są *seller's premises* — szeroko pojęty teren sprzedawcy bądź inne oznaczone miejsce.

⁷⁶ Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*.

⁷⁷ Zob. wpis na stronie internetowej pt. *New Incoterms enter in force in 2020*, <https://www.bilogistik.com/en/blog/new-incoterms-enter-in-force-in-2020/> [Dostęp: 25.10.2023 r.]; C. Chan, *New trade term CNI, do you know it?*, <https://www.linkedin.com/pulse/new-trade-term-cni-do-you-know-conan-chan/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

⁷⁸ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: *ICC prepares to launch Incoterms® 2020*, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/ICC-prepares-launch-incoterms-2020/> [Dostęp: 25.10.2023 r.]; D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 63.

⁷⁹ Zob. zakładka na stronie internetowej MIH: *ICC prepares to launch Incoterms® 2020*, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/ICC-prepares-launch-incoterms-2020/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

⁸⁰ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 30, 36.

Najczęściej miejsce dostawy znajduje się w państwie eksportu, lecz nie jest to bezwzględna zasada⁸¹. Do obowiązków sprzedawcy należy także przekazanie dokumentu potwierdzającego, że towar został dostarczony (w praktyce jest to przykładowo list przewozowy CMR czy zaświadczenie spedytorskie FCR)⁸². Gdyby był to inny dokument, sprzedawca jest zobowiązany do zapewnienia kupującemu wsparcia w uzyskaniu dokumentu przewozowego⁸³.

Obowiązki kupującego stanowią „lustrzane odbicie” opisanych obowiązków sprzedawcy. Kupujący przejmuje ryzyko w miejscu i chwili dostawy oraz odpowiada za transport od tego miejsca⁸⁴, ponadto powinien w odpowiednim terminie poinformować sprzedawcę o wszelkich szczegółach odbioru (komu, kiedy i gdzie towar ma być przekazany). Nowość w wykładni FCA *Incoterms 2020* stanowi fakultatywny warunek wystawienia konosamentu *on board* dla sprzedawcy, wielokrotnie niezbędnego przy wykorzystaniu dokumentowych form zapłaty (inkaso bankowe czy akredytywa)⁸⁵. Fakultatywny charakter zobowiązania kupującego oraz konieczności szczegółowych uzgodnień między stronami ma swoje uzasadnienie. Podczas gdy konosament to dokument wydawany w transporcie morskim, formuła FCA została stworzona z myślą o wszelkich rodzajach i środkach transportu. W przypadkach, gdy towar jest transportowany inną drogą niż wodna bądź transport wodny pojawia się jako kolejny etap w przewozie, pierwszy przewoźnik, rzeczywiście odbierający towar od sprzedawcy, nie ma prawnego obowiązku wystawienia konosamentu sprzedawcy. Dla takich okoliczności MIH zaproponowała stronom mechanizm zastępczy („dokument transportowy stwierdzający, że towary zostały załadowane, taki jak konosament z adnotacją *on board*”⁸⁶). Ten zabieg ma przyczynić się do większej popularności formuły FCA. Pomimo że formuła jest stosunkowo nowa, jej wykorzystanie szybko się rozpowszechnia. Szacuje się, że obecnie nawet 40% transakcji międzynarodowych jest przeprowadzanych z jej użyciem⁸⁷.

⁸¹ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 80.

⁸² Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*, s. 82.

⁸³ Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*.

⁸⁴ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 32.

⁸⁵ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 82; *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 31.

⁸⁶ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 35.

⁸⁷ Tak: C. Chan, *New trade term CNI...*

6.2. *Delivered at Place Unloaded (DPU)*

Formuła DPU, w pełnym brzmieniu *Delivered at Place Unloaded* (dostarczone do miejsca wyładowane), w edycji *Incoterms 2020* zastąpiła starą formułę DAT (*Delivered at Terminal*). Zmiana najprawdopodobniej była podyktowana wątpliwościami, jakie powstawały w obrocie w związku z nazwą starej formuły. Praktyka zrodziła pytania na etapie interpretacji pojęcia *terminal*. W DAT sprzedawca miał dostarczyć i wyładować towar w terminalu w miejscu przeznaczenia⁸⁸. Zgodnie z wykładnią *Incoterms* pojęcie terminalu było interpretowane jak najszerzej, mogło nim być dowolne dokładnie uzgodnione miejsce, podczas gdy uczestnicy obrotu przejawiali tendencję do pojmowania go w sposób dosłowny⁸⁹.

Zmiana ta jest zatem w istocie zmianą czysto techniczną, a formuła DPU stanowi następny szczebel po formule DAP w zakresie obciążenia obowiązkami sprzedawcy. Należy przy tym wspomnieć, że jest to formuła z grupy D, zatem to na sprzedawcy spoczywa większość obowiązków. Podstawowe zobowiązanie stanowi dostawa towarów do miejsca/punktu przeznaczenia oraz ich wyładowanie i pokrycie kosztów z tym związanych. Ryzyko przechodzi ze sprzedawcy na kupującego, gdy towar znajdzie się w odpowiednim terminie w oznaczonym miejscu/punkcie przeznaczenia, wyładowany. Sprzedawca zajmuje się wszelkimi formalnościami związanymi z odprawą w eksporcie, a najczęściej również w tranzycie, jednak nie ma już obowiązku zadbania o formalności w imporcie. MIH zwraca uwagę, że w sytuacji, gdy nie wykona tego kupujący, towar może zostać zatrzymany w drodze i wówczas ryzyko utraty bądź uszkodzenia towaru przejdzie na kupującego.

6.3. *Cost, Insurance and Freight (CIF)*

W formule CIF, *Cost, Insurance and Freight* (koszt, ubezpieczenie i fracht), sprzedający dostarcza towary kupującemu poprzez ich umieszczenie na pokładzie statku, ponosi jednak koszty ich transportu aż do miejsca przeznaczenia. Chwila dostarczenia towarów na pokład statku jest chwilą przejścia ryzyka na kupującego. W *Incoterms 2020* różnicowano zakres ubezpieczenia w formułach CIF oraz CIP. Zawarcie umowy ubezpieczenia przewozu towaru zgodnie z wykładnią *Incoterms* powinno nastąpić przy wykorzystaniu Instytutowych Klauzul Ładunkowych

⁸⁸ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 87.

⁸⁹ Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*.

LMA/IUA lub innych podobnych warunków⁹⁰. Są to najczęściej stosowane w obrocie międzynarodowym warunki ubezpieczeń, które zostały opracowane przez Institute of London Underwriters (ILU — Londyński Instytut Ubezpieczycieli)⁹¹. Istnieje kilka uniwersalnych zestawów klauzul, w tym zestawy A, B i C, różniące się zakresem ubezpieczenia. Dotychczas formuły *Incoterms* CIP oraz CIF przewidywały ubezpieczenia na warunkach Instytutowych Klauzul Ładunkowych (C), zatem ubezpieczenie w zakresie minimalnym. W edycji *Incoterms 2020* zmieniono domyślny zakres ubezpieczenia w formule CIP na maksymalny — (A)⁹², podczas gdy w formule CIF pozostał zakres (C).

7. Formuły *Incoterms* a przepisy powszechnie obowiązujące

Incoterms, jako narzędzie znajdujące zastosowanie dla celów wykładni kontraktu za sprawą woli stron, należy rozpatrywać wyłącznie na tle norm powszechnie obowiązujących. W polskim systemie prawnym oznacza to konieczność uwzględnienia przepisów Konwencji wiedeńskiej oraz Kodeksu cywilnego⁹³.

Nietrudno dostrzec, że w wielu punktach wykładnia *Incoterms* nie odbiega bardzo od regulacji zaproponowanej przez Komisję UNCITRAL czy polskiego prawodawcę. *Incoterms* często zwracają uwagę na kwestie techniczne, np. obowiązki dotyczące wymiany dokumentacji, których przepisy powszechnie obowiązujące nie poruszają lub formułują w sposób bardziej ogólny. Dodatkowo postanowienia KonW. oraz k.c. to w znacznej mierze przepisy o charakterze dyspozytywnym. W Konwencji wiedeńskiej punkt wyjścia dla autonomii woli stron stanowi art. 6, który pozwala wyłączyć stosowanie przepisów aktu poprzez zawarcie wyraźnego postanowienia w umowie; pozwala bowiem na uchylenie bądź zmianę któregośkolwiek z postanowień Konwencji wiedeńskiej. Innym przepisem ważnym z perspektywy zastosowania formuł *Incoterms* jest art. 8 ust. 3, zgodnie z którym w procesie ustalania zamiaru strony lub rozumowania osoby rozsądnej (wzorzec wykorzystany w omawianej konwencji) należy uwzględnić wszelkie okoliczności istotne w danym przypadku, w tym

⁹⁰ Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*, s. 111.

⁹¹ Tak: D. Marciniak-Neider: *ibidem*.

⁹² Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 132.

⁹³ T.j. Dz.U. 2022, poz. 1360 [dalej: k.c. lub: Kodeks cywilny].

negocjacje, praktyki ustalone między stronami, zwyczaje oraz późniejsze postępowanie stron. Tak sformułowany przepis traktowany jest jako podstawa zastosowania powszechnie rozpoznawanych *Incoterms* dla wykładni niezrozumiałych postanowień umownych, również w przypadku, gdy strony nie powołały się na formuły handlowe w umowie⁹⁴. Natomiast w Kodeksie cywilnym za źródło autonomii woli stron uznaje się art. 353¹. Przepis ujmuje pojęcie autonomii na dwa sposoby — pozytywny oraz negatywny. Norma pozytywna określa, że strony mogą ułożyć stosunek prawny według swojego uznania, podczas gdy norma negatywna wyznacza granice tego uznania jako sprzeczność z naturą stosunku, ustawą lub zasadami współżycia społecznego. W konsekwencji ze wspomnianego przepisu wywodzi się pewną dyrektywę interpretacyjną — w jej świetle większość przepisów Kodeksu cywilnego poświęconych zobowiązaniom ma charakter dyspozytywny⁹⁵. Taka konstrukcja systemu prawnego zobowiązań umożliwi uczestnikom obrotu wykorzystywanie wzorców, które nie mają *stricte* charakteru prawnego, w tym *Incoterms*.

Należy jednocześnie zauważyć, jak wąski jest zakres przedmiotowy *Incoterms*. Formuły odnoszą się głównie do obowiązków stron związanych z transportem towaru i nie zawierają kwestii istotnych dla całości stosunku prawnego łączącego strony umowy sprzedaży. Przykładowo, formuły *Incoterms* w zasadzie nie zajmują się zagadnieniem naruszenia zobowiązania⁹⁶, zatem przypadki nienależytego wykonania zobowiązania (obowiązków) przez stronę możemy ocenić dopiero sięgnąwszy do przepisów KonW. lub k.c. Konwencja przewiduje m.in., że w razie niewłaściwego oznaczenia towarów w przewozie czy nienależytego zawiadomienia kupującego ryzyko nie przejdzie na stronę kupującą z chwilą wydania towarów pierwszemu przewoźnikowi (art. 67 ust. 2 KonW.), a konsekwencje poniesie sprzedawca (art. 45 KonW.). Formuły *Incoterms* umożliwią wskazanie strony umowy odpowiedzialnej za właściwe oznaczenie towaru i zapewnienie wymaganej dokumentacji przewozowej, jednak dopiero przepisy KonW. lub k.c. zapewnią podstawę prawną dla roszczeń odszkodowawczych w związku z potencjalnymi szkodami spowodowanymi przez te zaniedbania. Kompleksowe odtworzenie stosunku prawnego nie byłoby możliwe bez uzupełnienia formuł *Incoterms* o regulacje właściwego prawa materialnego.

⁹⁴ Tak: M. Schmidt-Kessel, w: *Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (CISG). Komentarz*, red. K. Iwiński, I. Schwenzer, C.H. Beck, Warszawa, 2021.

⁹⁵ Tak: P. Machnikowski, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, C.H. Beck, Warszawa, 2021, Legalis.

⁹⁶ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 2.

Również w razie uszkodzenia bądź utraty towaru w transporcie, w szczególności przy okazji zastosowania formuł z grupy C, do oceny środków naprawczych przysługujących kupującemu zastosujemy art. 45 i n. KonW. bądź art. 471 i n. k.c.⁹⁷

Ponadto należy pamiętać, że *Incoterms* nie odnoszą się do procesu zawarcia umowy oraz obowiązku zapłaty ceny towaru⁹⁸, regulowanych przez konwencję i polską ustawę. W tych okolicznościach inkorporacja *Incoterms* do umowy będzie w rzeczywistości stanowić jedynie częściowe uchylene przepisów Konwencji wiedeńskiej, możliwe w ramach autonomii przyznanej stronom przez jej art. 6⁹⁹, albo też uzupełnienie przepisów k.c., w przypadku zastosowania systemu *opt-out* dla całej KonW. bądź zrealizowania negatywnych przesłanek stosowania konwencji z art. 2 KonW.

Pomimo że wykorzystanie przez strony kontraktu formuł *Incoterms* do określenia warunków dostawy stanowi wyraz przyznanej im autonomii, na arenie międzynarodowej szeroko omawia się różnice pomiędzy poszczególnymi formułami a regulacjami Konwencji wiedeńskiej, co pozwala zrozumieć, w jakiej zależności pozostają. Jak podkreśla J. Ramberg, ze względu na fakt, że regulacja konwencyjna nie rozwiązuje szczegółowych kwestii związanych z warunkami dostawy oraz chwilą przejścia ryzyka, w tym kontekście należy postawić pytanie nie o interpretację przepisów Konwencji wiedeńskiej, ale o interpretację *Incoterms* na tle konwencji¹⁰⁰. W międzynarodowym dyskursie akademickim dużo uwagi poświęca się szczególnie istotnej kwestii realizacji dostawy oraz chwili przejścia ryzyka.

Konwencja wiedeńska w art. 31 ustanawia proste zasady: rozróżnia dostawę do określonego miejsca od dostawy realizowanej poprzez przekazanie towaru przewoźnikowi. W przypadku umowy sprzedaży, która przewiduje przewóz towarów, w ramach konwencji zastosujemy drugą zasadę — obowiązek dostawy zostanie zrealizowany poprzez przekazanie towaru pierwszemu przewoźnikowi. Ta reguła jest zbieżna z warunkami dostawy przewidzianymi przez formuły CPT oraz CIP¹⁰¹. Jednak już w formułach FOB oraz CIF realizacja obowiązku dostawy została uregulowana odmiennie. We wspomnianych formułach, przewidzianych dla

⁹⁷ Zob. tekst Tripartite Guide — UNCITRAL, HCCH and Unidroit Legal Guide to Uniform Instruments in the Area of International Commercial Contracts, with a Focus on Sales, United Nations, 2021, s. 36, <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/tripartiteguide.pdf> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

⁹⁸ Zob. *ibidem*.

⁹⁹ Zob. *ibidem*.

¹⁰⁰ Zob. J. Ramberg, *To what extent do Incoterms 2000 vary articles 67(2), 68 and 69?*, „The Journal of Law and Commerce” 2006, vol. 25, no. 1, s. 219.

¹⁰¹ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 143—144.

transportu wodnego, dostawa następuje z chwilą umieszczenia towarów na pokładzie statku. Tak określona chwila nie musi być zbieżna z chwilą przekazania towarów pierwszemu przewoźnikowi, choćby w sytuacji, gdy przewóz towarów z zakładu sprzedawcy do portu zostaje powierzony osobie trzeciej, a zatem przewoźnikowi¹⁰². Zwraca się jednak uwagę, że samo sformułowanie „pokład statku” (*board of the vessel*) odpowiada raczej zwyczajom, które przeszły już do historii ze względu na rozpowszechnienie się transportu kontenerowego¹⁰³. Transport towarów przewożonych w kontenerach, najczęściej w dużych ilościach, w rzeczywistości wiąże się z dostawą do specjalnie przeznaczonych do tego miejsc (tzw. *container freight stations, CFS* lub *container yards, CY*)¹⁰⁴ do przewoźnika, który następnie dysponuje ich rozmieszczeniem na pokładzie (pierwszy bądź następny przewoźnik). Uwzględniając ilość oraz prędkość transportu w obecnych czasach, należy zauważyć, że warunki formuł FOB oraz CIF mogą niejednokrotnie okazać się niepraktyczne¹⁰⁵.

O podstawowej rozbieżności regulacji konwencyjnej oaz *Incoterms* mówi się w kontekście art. 69 KonW.¹⁰⁶ Według tego przepisu ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą odebrania towarów lub — gdyby nie wywiązał się z tego obowiązku w odpowiednim czasie — z chwilą pozostawienia ich do jego dyspozycji. Gdy dostawa następuje w innym miejscu niż siedziba sprzedawcy, powinna być zrealizowana w terminie przewidzianym w umowie, a kupujący musi być świadomy, że towary są pozostawione do jego dyspozycji. Dodatkowo konieczne jest wyraźne zidentyfikowanie towarów dla celów umowy — jeśli nie nastąpiło to w samej umowie, musi zostać wykonane w odpowiednim czasie przed realizacją dostawy, aby towary mogły być uznane za pozostawione do dyspozycji kupującego. W ramach Konwencji wiedeńskiej należy uwzględnić wszystkie wspomniane czynniki do określenia chwili przejścia ryzyka. Natomiast formuły *Incoterms* z grupy E oraz D przewidują prostą regułę: dostawa zostaje zrealizowana w chwili pozostawienia towaru do dyspozycji kupującego. Nie pojawia się wzmianka o dodatkowych formalnościach czy skutkach nieprzyjęcia dostawy przez kupującego¹⁰⁷. Zatem w świetle wspomnianych

¹⁰² Tak: P.P. Viscasillas, *La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de Viena de 1980 y de los Incoterms® 2020*, „La Ley Mercantil” 2021, No. 86, s. 6; M. Bridge, *The Sale of Goods*, Oxford University Press, Oxford, 2014, s. 147.

¹⁰³ Tak: J. Ramberg, *To what extent...*, s. 220.

¹⁰⁴ Zob. wpis na stronie internetowej: What is CFS?, <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/what-is-cfs/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

¹⁰⁵ Tak: J. Ramberg: *To what extent...*, s. 220.

¹⁰⁶ Tak: J. Ramberg: *ibidem*, s. 221.

¹⁰⁷ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 143—144.

formuł *Incoterms* naruszenie przez kupującego zobowiązania w postaci nieprzyjęcia dostawy w odpowiednim terminie nie jest warunkiem zastosowania zasady „pozostawienia towarów do dyspozycji”. W formułach EXW, DAP, DPU oraz DDP jest to reguła. Również wiedza kupującego o pozostawieniu towarów do jego dyspozycji nie byłaby konieczna do ustalenia przejścia ryzyka¹⁰⁸. Uzupełniająco można jednak powołać się na obowiązek sprzedawcy z punktu A10 — zgodnie z nim formuły z grupy E oraz D zobowiązują sprzedawcę do przekazania kupującemu wszelkich potrzebnych zawiadomień w celu umożliwienia kupującemu przyjęcia dostawy towarów¹⁰⁹. Widzimy zatem rozbieżności pomiędzy postanowieniami Konwencji wiedeńskiej oraz warunkami *Incoterms*, co przy prawidłowej inkorporacji formuł do umowy oraz wykładni woli stron nie powinno stanowić przeszkody do determinacji treści stosunku¹¹⁰.

Konwencja wiedeńska pozostawia stronom swobodę w zakresie ubezpieczenia przewozu, przy zastrzeżeniu, że sprzedawca, który nie został zobowiązany do zawarcia takiej umowy i nie zawarł jej, ma obowiązek udzielić kupującemu informacji niezbędnych do dokonania takiego ubezpieczenia (art. 32 ust. 3 KonW.). Podobnie formuły *Incoterms 2020* kwestie ubezpieczenia zasadniczo pozostawiają do dyspozycji stron. Jednak obecnie dwie z jedenastu formuł określają obowiązki związane z ubezpieczeniem przewozu (CIP, CIF) i różnicują ich zakres¹¹¹.

Przepisy konwencyjne nie odnoszą się natomiast do obowiązków związanych z wszelkimi formalnościami celnymi (nie wspominając regulacji k.c., który nie zajmuje się tym zagadnieniem przez oczywisty wzgląd na wewnątrz krajowy charakter ustawy) oraz ogólnikowo konstruuje normy dotyczące dokumentacji związanej z towarem. *Incoterms* szczegółowo formułują obowiązki na tym tle (odpowiednio A6/B6 oraz A7/B7)¹¹².

Nie ma rozbieżności pomiędzy podstawowymi obowiązkami stron przewidzianymi przez formuły *Incoterms* (A1/B1 oraz A2/B2) a *essentialia negotii* umowy sprzedaży w rozumieniu Konwencji wiedeńskiej oraz Kodeksu cywilnego. Najważniejsze kwestie odnoszące się do miejsca i terminu dostawy w dużej części się pokrywają. Zasadnicza różnica zachodzi na poziomie kosztów — przepisy konwencyjne oraz polska ustawa pomijają to zagadnienie, zawierają natomiast szereg regulacji, których przedmiotem jest cena towaru. *Incoterms* nie regulują tego zakresu.

¹⁰⁸ Tak: J. Ramberg, *To what extent...*, s. 222.

¹⁰⁹ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 186—187.

¹¹⁰ Tak: P.P. Viscasillas, *La transmisión del riesgo...*, s. 6.

¹¹¹ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 21 i n.

¹¹² Zob. *Tripartite Guide...*, s. 44.

Na koniec warto zaznaczyć, że MIH oraz poszczególne Grupy Robocze UNCITRAL współpracują ze sobą w zakresie swojej działalności. MIH uczestniczy w pracach poszczególnych grup jako obserwator¹¹³, a UNCITRAL jednoznacznie wspiera rozwój projektu *Incoterms*. W raporcie z 53. Sesji z 2020 r. Komisja wyraziła swoje poparcie dla nowej edycji *Incoterms*¹¹⁴. W ten sposób postępują wysiłki zmierzające do zharmonizowania terminologii Konwencji wiedeńskiej i *Incoterms* oraz dostosowania nowych edycji formuł nie tylko do warunków stwarzanych przez obrót, lecz także do istniejących ram prawnych¹¹⁵.

8. *Incoterms* w praktyce orzeczniczej

8.1. Reguły intertemporalne i prawidłowa inkorporacja *Incoterms*

Powszechną praktyką w państwie prawa jest tworzenie i stosowanie przepisów intertemporalnych. Procedurę wprowadzenia zmian prawnych trudno nazwać procesem łatwym, tak dla prawodawcy, jak i dla podmiotów zobowiązanych do postępowania w zgodzie z obowiązującym prawem. Zasadą poprawnej legislacji jest odpowiednie określenie stosunku nowej ustawy względem jej poprzedniczki, w tym uwzględnienie skutków prawnych dla stosunków powstałych przed wejściem w życie nowego prawa. Z tego powodu przepisy intertemporalne bywają nazywane normami kolizyjnymi — określają bowiem właściwość prawa w czasie¹¹⁶.

Poszczególne edycje *Incoterms* nie przewidują reguł intertemporalnych. MIH w części zwanej „wprowadzeniem” do kolejnych edycji udziela użytkownikom formuł szeregu wskazówek. Wśród nich można odnaleźć akapit poświęcony prawidłowej inkorporacji *Incoterms* do umowy¹¹⁷. Jako najbezpieczniejsze rozwiązanie MIH proponuje wykorzystanie klauzuli typu: „[wybrana reguła *Incoterms*] [nazwa portu, miejsca lub punktu] *Incoterms*® 2020”, która *in concreto* powinna przybrać formę: „CIF Shanghai

¹¹³ Tak: P.P. Viscasillas, *La transmisión del riesgo...*, s. 11.

¹¹⁴ Zob. tekst Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its fifty-third session, no. 10, <https://undocs.org/en/A/75/424> [Dostęp: 25.10.2023 r.].

¹¹⁵ Tak: P.P. Viscasillas, *La transmisión del riesgo...*, s. 12.

¹¹⁶ Tak: P. Nazaruk, w: *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, red. J. Ciszewski, LexisNexis, Warszawa, 2021.

¹¹⁷ *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)...*, s. 3; A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe...*, s. 219 i n.

Incoterms® 2020” albo: „DAP nr 123, ABC Street, Importland Incoterms® 2020”. Rekomendowana klauzula powinna zatem wskazywać na konkretną edycję i adres dostawy — im dokładniejszy, tym lepiej. Gdy w miejsce dostawy wstawiamy jedynie miasto, pozostawiamy pole na wątpliwości. Interesujący stan faktyczny zaistniał przykładowo w sprawie rozpatrywanej przez SN w 2004 r.¹¹⁸ Sprzedawca miał siedzibę w Polsce, kupujący w Ukrainie, a do umowy inkorporowano formułę *Incoterms 1990 DDU* [siedziba kupującego — podano dokładny adres]. Sprzedawca zatrudnił firmę przewozową oraz ubezpieczył towar w transporcie z miejsca wysyłki do miejsca dostawy (siedziby kupującego). Po przekroczeniu granicy i wjechaniu do miasta towar został skradziony wraz z pojazdem przez osoby podające się za reprezentantów kupującego, a sprzedawca nigdy nie otrzymał zapłaty. W tych okolicznościach dochodził odszkodowania od ubezpieczyciela. Za kluczowe dla przesądzenia odpowiedzialności ubezpieczyciela sądy uznały stwierdzenie, czy towar dotarł do miejsca dostawy. Na tym tle została wniesiona apelacja od wyroku pierwszej instancji zasądzającego zapłatę odszkodowania przez ubezpieczyciela na rzecz sprzedawcy. SN wskazał, że jako miejsce dostawy strony uzgodniły dokładny adres siedziby, wobec czego dotarcie towaru w przewozie do miasta, w którym siedziba się znajdowała, nie oznaczało jeszcze wykonania umowy przewozu ani ustania odpowiedzialności ubezpieczyciela. W tym wypadku sądy rozpatrywały stosunek wynikający z umowy ubezpieczenia, co wpływa dodatnio na przykład — obrazuje bowiem, jak formuły *Incoterms*, zastrzeżone dla umów sprzedaży, oddziałują na treść innych kontraktów zawartych w związku z transakcją sprzedaży.

Wróćmy jednak do kwestii głównej, mianowicie obowiązywania poszczególnych edycji *Incoterms*. Ponieważ kolejne nowelizacje formuł nie zawierają postanowień o uchyleniu poprzednich wersji, nie można założyć, że te przestają obowiązywać. Z tego względu zaleca się stronom wyraźne oznaczenie w umowie edycji, z której chcą skorzystać. W razie różnic w wykładni danej formuły sąd, pozostawiony bez wyraźnego postanowienia stron, prawdopodobnie będzie preferował wykładnię zgodną z najnowszą opublikowaną edycją *Incoterms*. D. Marciniak-Neider wskazuje, że taka jest dominująca tendencja w orzecznictwie sądów arbitrażowych¹¹⁹.

SN w wyroku z 9 października 2008 r. powtarza wnioskowanie sądu apelacyjnego: „strony korzystały w umowie z dnia 29—30 grudnia 2003 r. z międzynarodowych reguł handlowych INCOTERMS, a skoro nie oznaczyły ich wersji, należy przyjąć, że chodzi o redakcję z 2000 r. Za każdym

¹¹⁸ Zob. Wyrok SN z 22.10.2004, II CK 114/04.

¹¹⁹ Zob. D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 67.

razem cena towaru oznaczona była formułą »CPT Duisburg«¹²⁰. W ten sposób sądy wprowadzają niejako domniemanie stosowania edycji najnowszej (w chwili zawarcia umowy, choć sytuacja dodatkowo skomplikuje się w przypadku umów ramowych, kreujących stosunek trwający przez lata).

Dodatkowo MIH zwołniła strony z konieczności używania znaku towarowego przy inkorporacji formuł *Incoterms* do umowy¹²¹, co stanowi wyjście naprzeciw praktyce, znak nigdy nie był bowiem uwzględniany w kontraktach.

8.2. Formuły *Incoterms* a międzynarodowe postępowanie cywilne

Oprócz wskazania prawa właściwego, w sferze kolizyjnej niekiedy konieczne będzie zlokalizowanie i prawidłowa aplikacja właściwej normy jurysdykcyjnej. Biorąc pod uwagę, że na gruncie niniejszego opracowania nie była poruszana tematyka jurysdykcji w obrocie międzynarodowym, krótko przywołam rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹²², które w systemach prawnych państw członkowskich UE wysuwa się w tym zakresie na pierwszy plan (inaczej w przypadku Danii, która podpisała z UE umowę w sprawie właściwości sądów oraz uznawania i wykonywania orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych)¹²³.

Podmiotowy zakres zastosowania rozporządzenia wyznacza art. 4, zgodnie z którym przepisy rozporządzenia Bruksela I bis stosuje się do osób mających miejsce zamieszkania na terenie państw członkowskich. Nie wyklucza to zawarcia umowy prorogacyjnej na podstawie rozporządzenia przez strony zamieszkujące poza UE, jednak ta kwestia nie stanowi przedmiotu niniejszego opracowania. W sytuacji, gdy strony nie wykorzystywały przyznanej im autonomii i nie zawarły umowy prorogacyjnej, jurysdykcję w sprawach dotyczących umowy należy wyznaczyć na podstawie art. 7 rozporządzenia. Jest to regulacja szczególna względem przepisów ogólnych z Sekcji I Rozdziału II Jurysdykcja rozporządzenia Bruksela I bis. Zgodnie z art. 7 kompetencję do rozpoznania spraw dotyczących umowy mają sądy miejsca wykonania danego zobowiązania. Łącznik miejsca wykonania zobowiązania został przyjęty, aby poddać sprawę

¹²⁰ Zob. Wyrok SN z 9.10.2008, V CSK 63/08.

¹²¹ Zob. *Incoterms 2020, ICC by the International Chamber of Commerce (ICC)*..., s. 4.

¹²² T.j. Dz.Urz. UE L 351 z 20.12.2012 [dalej: rozporządzenie Bruksela I bis].

¹²³ Zob. J. Gołaczyński, *Prawo prywatne międzynarodowe*, C.H. Beck, Warszawa, 2017, s. 83.

do rozpoznania sądowni najściślej związanemu ze stosunkiem prawnym powstałym między stronami¹²⁴. J. Gołaczyński wskazuje przykładowo, że poddanie jurysdykcji sądowni miejsca wykonania zobowiązania może przyczynić się choćby do sprawniejszego postępowania dowodowego, jako że domyślnie w tym miejscu będą znajdować się dowody na wykonanie takiego zobowiązania¹²⁵. Zgodnie z art. 7 pkt 1 lit. b tiret pierwszy rozporządzenia Bruksela I bis miejscem wykonania zobowiązania, gdy sprzedawane są rzeczy ruchome, jest miejsce dostawy w państwie członkowskim uzgodnione w umowie („miejsce w państwie członkowskim, w którym rzeczy te zgodnie z umową zostały albo miały zostać dostarczone”). Wiadomo, że poszczególne formuły *Incoterms* określają miejsce dostawy. Pytanie brzmi: czy *Incoterms* należy uznać za część umowy, a miejsce dostawy za miejsce wykonania zobowiązania w rozumieniu omawianego rozporządzenia?

TSUE zajął stanowisko w tej kwestii w orzeczeniu w sprawie *Electro-steel Europe SA*¹²⁶. Wyrok stanowi interpretację przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹²⁷, uchylonego przez rozporządzenie Bruksela I bis, jednak zachowującego aktualność do dzisiaj. W omawianej sprawie *Tribunale ordinario di Vicenza* zwrócił się do TSUE z następującym pytaniem prejudycjalnym: „Czy art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia [...], oraz prawo wspólnotowe w ogólności, w zakresie, w jakim stanowi, że miejscem wykonania zobowiązania jest, w przypadku sprzedaży rzeczy ruchomych, miejsce, w którym rzeczy te zgodnie z umową zostały dostarczone albo miały zostać dostarczone, należy interpretować w ten sposób, iż miejscem dostawy, istotnym dla celów wskazania sądu właściwego, jest miejsce ostatecznego przeznaczenia towarów będących przedmiotem umowy, czy w ten sposób, iż tym miejscem dostawy jest miejsce, w którym sprzedawca zwalnia się z obowiązku dostawy zgodnie z przepisami materialnymi mającymi zastosowanie w danej sprawie, czy też powyższy przepis ma być interpretowany w jeszcze inny sposób?”¹²⁸.

W perspektywie rozróżnienia miejsca dostawy (miejsca zwolnienia się z obowiązku dostawy przez sprzedawcę) oraz miejsca przeznaczenia w wykładni *Incoterms* wnioski TSUE miały rozwiązać podstawową trudność powstałą w wyniku inkorporacji formuły EXW *Incoterms 2000* do umowy.

¹²⁴ Tak: J. Gołaczyński, w: *Jurysdykcja, uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012. Komentarz*, red. J. Gołaczyński, C.H. Beck, Warszawa, 2015.

¹²⁵ Tak: J. Gołaczyński: *ibidem*.

¹²⁶ Zob. Orzeczenie TSUE z 9.06.2011, C-87/10.

¹²⁷ T.j. Dz.Urz. UE OJ L 12 z 16.01.2001 [dalej: Bruksela I].

¹²⁸ Zob. *ibidem*.

W stanie faktycznym dwie spółki, sprzedawca z siedzibą we Włoszech oraz kupujący z siedzibą we Francji, zawarły umowę sprzedaży towarów. Umowa w odniesieniu do miejsca dostawy towarów zawierała klauzulę: *Resa: Franco ns. [nostra] sede* (Dostawa: Franco siedziba sprzedawcy). W wyniku sporu spółka-sprzedawca wniosła pozew do sądu włoskiego, motywując jego właściwość wspomnianą klauzulą. Powódka powołała się na formuły *Incoterms*, twierdząc, że sformułowanie *Resa: Franco ns. [nostra] sede* odpowiada punktom A4/B4 formuły EXW *Incoterms 2000*. Są to punkty określające obowiązek dostawy oraz przyjęcia dostawy w ówczesnej edycji¹²⁹. Zgodnie z wykładnią formuły EXW sprzedawca powinien zatem pozostawić towar do dyspozycji kupującego w oznaczonym miejscu dostawy (które znajdowałoby się w ramach *seller's premises*), a kupujący miałby odpowiadać za przejęcie towaru w tym miejscu (ponosić koszty i ryzyko transportu). W stanie faktycznym towar został dostarczony spółce-kupującemu przez przewoźnika (przedsiębiorstwo transportowe), który przejął go w siedzibie spółki-sprzedawcy we Włoszech i dostarczył kupującemu we Francji. W świetle wykładni *Incoterms* miejsce dostawy znajdowało się we Włoszech.

W toku argumentacji TSUE powołał się na własny wyrok w sprawie *Car Trim*¹³⁰, w którym orzekł, że: „w przypadku sprzedaży na odległość miejsce, do którego rzeczy te zostały dostarczone albo miały zostać dostarczone, należy określić na podstawie przepisów tej umowy. Jeśli nie jest możliwe określenie miejsca dostarczania na tej podstawie bez odnoszenia się do prawa materialnego mającego zastosowanie do umowy, miejscem tym jest miejsce faktycznego wydania rzeczy, w ramach którego kupujący uzyskuje lub powinien uzyskać uprawnienie do rzeczywistego rozporządzenia rzeczami w ostatecznym miejscu przeznaczenia transakcji sprzedaży”. Według TSUE powołana sentencja nie pozostawiała wątpliwości również na gruncie rozpatrywanej sprawy, gdyby nie kłopot z interpretacją sformułowania „zgodnie z umową”. Czy pozwala ono uwzględnić klauzule umowne, które nie wskazują miejsca dostawy wprost? W tym miejscu TSUE dokonał wykładni systemowej, powołując się na przepisy (ówczesnego rozporządzenia Bruksela I) dotyczące umowy jurysdykcyjnej. W rozumieniu wskazanych przepisów taka umowa mogła zostać zawarta m.in. w formie odpowiadającej zwyczajowi handlowemu, który strony znały lub musiały znać i który strony umów tego rodzaju w określonej dziedzinie handlu powszechnie znają i którego stale przestrzegają. Trybunał nie znalazł uzasadnienia dla wykluczenia zwyczaju handlowego przy wykładni pozostałych przepisów rozporządzenia, stwierdziwszy, że: „zwyczaje,

¹²⁹ Zob. A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe...*, s. 219 i n.

¹³⁰ Zob. Orzeczenie TSUE z 25.02.2010, C-381/08.

zwłaszcza jeżeli zostały zebrane, dokładnie opisane i opublikowane przez uznane organizacje zawodowe i są powszechnie przestrzegane w praktyce przez podmioty gospodarcze, grają znaczącą rolę w uregulowaniu środkami pozapaństwowymi handlu międzynarodowego. *Incoterms* opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową, które definiują i kodyfikują treść pewnych reguł i klauzul powszechnie stosowanych w handlu międzynarodowym, cieszą się szczególnym uznaniem i są w praktyce bardzo często stosowane¹³¹. W konsekwencji Trybunał orzekł, że w „celu ustalenia, czy miejsce dostawy zostało określone »zgodnie z umową«, sąd krajowy winien brać pod uwagę wszystkie istotne reguły i klauzule umowy, które mogą określić w sposób jednoznaczny to miejsce, w tym reguły i klauzule powszechnie uznane i potwierdzone zwyczajami handlu międzynarodowego, jak »Incoterms« (»international commercial terms«) opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową, w wersji opublikowanej w 2000 r. W braku możliwości określenia miejsca dostawy na tej podstawie, bez odwoływania się do przepisów materialnych znajdujących zastosowanie do umowy, miejscem dostawy jest miejsce faktycznego wydania towaru, w wyniku którego nabywca uzyskał lub powinien był uzyskać możliwość rzeczywistego dysponowania towarem w miejscu ostatecznego przeznaczenia transakcji sprzedaży¹³². Dodatkowo TSUE poczynił uwagę, że przy okazji analizy klauzul tego typu może zaistnieć potrzeba ustalenia, czy strony miały zamiar inkorporować jedynie postanowienia odnoszące się do chwili przejścia ryzyka oraz podziału kosztów, czy także warunki określające miejsce dostawy. Kwestię weryfikacji, czy klauzula zawarta w umowie przez strony w stanie faktycznym rzeczywiście odpowiada formule EXW, TSUE pozostawił ocenie sądu krajowego.

Orzeczenie to jest o tyle znaczące, że dopuszcza możliwość pomocniczego stosowania przez sądy prawa opcyjnego typu *soft law* przy wykładni postanowień umownych oraz determinuje znaczenie *Incoterms* dla określenia jurysdykcji w sprawach cywilnych i handlowych w rozumieniu rozporządzenia Bruksela I bis.

Podobnie SN, orzekając w sprawie o nienależne świadczenie¹³³, powołał się na wyrok w sprawie *Electrosteel Europe SA* i stwierdził, że klauzula *ex works — transport and installation not included* nie pozwala jednoznacznie określić miejsca dostawy towarów. Formuła *Incoterms* nie została poprawnie inkorporowana do umowy, zabrakło bowiem oznaczenia miejsca dostawy (zgodnie z uwagą SN poprawnie sformułowana klauzula brzmiałaby: *ex works Dreux*), a zachowanie stron nie wskazywało na to,

¹³¹ Orzeczenie TSUE z 9.06.2011, C-87/10.

¹³² Ibidem.

¹³³ Wyrok SN z 27.06.2014, I CSK 715/13.

aby miejscowość Dreux (jako miejsce siedziby sprzedawcy) była miejscem dostawy. To sprzedawca zorganizował transport, wprawdzie na koszt kupującego, jednak sprzedawca ponosił także ryzyko związane z transportem (strony zastrzegły zapłatę 20% należnej kwoty dopiero po przyjęciu dostawy przez kupującego). W konsekwencji SN zastosował subsydiarną regułę miejsca faktycznego wydania towaru (także ta operacja nie pozwoliła stwierdzić, że to siedziba sprzedawcy była miejscem dostawy).

Przedstawione przykłady z orzecznictwa dodatkowo obrazują, jak odmiennie zastosowanie w praktyce znalazła formuła EXW względem założeń teoretycznych MIH. Podmioty obrotu częściej wykorzystują ją jako wskaźnik rozkładu kosztów między stronami, tzw. formułę ceny¹³⁴, niż jako alternatywę dla kompleksowego określenia wzajemnych obowiązków.

9. Zakończenie

Podobno prostota stanowi klucz do sukcesu. Jednak — jak słusznie zauważyła E. Łętowska — obecnie systemy prawne nie są już proste, wielość bowiem centrów prawodawczych i decyzyjnych, które w dodatku pozostają we wzajemnym oddziaływaniu, doprowadziła do powstania multicentrycznego systemu prawnego¹³⁵. Wydawać by się mogło, że w dobie obecnej legislacji postulat prostoty prawa brzmi co najmniej nierealistycznie. Nie można jednak zaprzeczyć, że rzeczywistym celem wszelkich projektów dążących do ujednoczenia czy harmonizacji systemów prawnych jest ich uproszczenie i ułatwienie uczestnikom obrotu, a także sądom, poruszania się w multicentrycznym systemie prawnym.

MIH nie jest jedyną instytucją, która zidentyfikowała ten problem na gruncie praktyki prawniczej. Różnorodność i przede wszystkim mnogość projektów przywołanych w niniejszej pracy dowodzi, że jest dokładnie odwrotnie. Dziś wszyscy myślimy o uproszczeniu międzynarodowej płataniny prawnej i nie jest to wcale myśl nowa. Projekty ujednoczenia międzynarodowych norm prawnych typu PECL czy Zasady UNIDROIT to przykłady, które obrazują zasięg podjętych działań i zaangażowanie na niezwykle wysokim szczeblu z perspektywy prawodawczej. Jednak tylko w przypadku Konwencji wiedeńskiej oraz *Incoterms* można mówić o rozpowszechnieniu ich zastosowania. Konwencja, przyjęta przez szerokie grono

¹³⁴ Tak: D. Marciniak-Neider, *Warunki dostaw towarów...*, s. 25, 77.

¹³⁵ Zob. E. Łętowska, *Multicentryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje*, „Państwo i Prawo” 2005, z. 4, s. 3.

państw sygnatariuszy oraz oparta na systemie *opt-out*, ma tę przewagę nad klasycznymi aktami *soft law*, że znajduje automatyczne zastosowanie do stosunków prawnych, które pozostają w jej zakresie, tj. umów sprzedaży towarów między stronami mającymi siedziby handlowe w różnych państwach. Dopiero wyraźna i przeciwna wola stron wyłącza jej zastosowanie. Tymczasem *Incoterms* wskutek częstego stosowania oraz powszechnej znajomości znalazły się w oficjalnej hierarchii aktów prawnych — jako rozwiązanie zwyczajowo stosowane. W ten sposób, drogą ewolucji, postępuje zjawisko oddolnego ujednoczania norm prawnych, które w mojej opinii jest przykładem niezwykle efektywności skutków powodowanych przez rozpowszechnienie praktyki. Za takim procesem opowiadał się Roman Longchamps de Bérier¹³⁶, lecz doktryna prawnicza zna zwolenników także innych metod, postrzeganych jako bardziej efektywne.

W artykule udzielono również odpowiedzi na pytanie o to, jakie czynniki są odpowiedzialne za rozpowszechnienie klauzul modelowych, którymi są *Incoterms*. Biorąc pod uwagę ich charakter, należy przypomnieć, że jakakolwiek moc wiążąca aktu typu *Incoterms* rodzi się na skutek woli uczestników obrotu. Jeśli jakiegokolwiek narzędzie prawne ma znaleźć zastosowanie w ten sposób, to musi być narzędziem zrozumiałym, przejrzystym i efektywnym; nie ma mocy prawa obowiązującego, zatem jedynym źródłem jego mocy wiążącej jest początkowo wola stron umowy. Podsumowując informacje zebrane w niniejszym opracowaniu, jestem zdania, że prosta forma prezentacji *Incoterms* oraz działalność promująca i edukacyjna MIH odgrywają pod tym względem istotną rolę. W tym miejscu należy jednak uwzględnić praktykę częstych nowelizacji formuł, która może rodzić pewne zagrożenia, jeśli będzie stosowana z automatyzmem. Patrząc przez pryzmat polskiego systemu prawodawczego, zmiana aktu następująca co dekadę może okazać się zmianą wcale nieczęstą. Warto jednakże pamiętać, że *Incoterms* są aktem bardzo specyficznym, znajdującym zastosowanie w niezwykle pragmatycznej sferze obrotu, jaką jest biznes. Biznes ceni prostotę, a potrzebne rozwiązania wypracowuje w drodze praktyki. Wprowadzenie zasady regularnej aktualizacji formuł może zatem wbrew zamiarom skutkować zbędnym usztywnieniem aktu i jego otoczenia. Obawy te zyskują na znaczeniu w świetle zmian wprowadzonych edycją *Incoterms 2020*, stanowiących w istocie niewielkie aktualizacje o charakterze technicznym — w zakresie nazw, formy wydawanych dokumentów czy standardu domyślnie stosowanego ubezpieczenia. Pozostaje żywić nadzieję, że częste nowelizacje *Incoterms* dokonywane przez MIH nie doprowadzą do dewaluacji formuł.

¹³⁶ Zob. P. Mostowik, *Tworzenie państwowego prawa zobowiązań umownych*, „Przełęcz Sądowy” 2001, nr 2, s. 77.

Inne projekty ujednolicenia wspomniane w niniejszej pracy nie spotkały się z większym odzewem, choć w znaczącej większości należałoby je zakwalifikować do tego samego typu narzędzi co *Incoterms*. Można powtórzyć za P. Mostowikiem, że istnieją trzy zasadnicze typy spośród procesów ujednolicania prawa: (i) drogą ponadpaństwowych aktów prawnych (tzn. konwencje, rozporządzenia Unii Europejskiej), które, stosowane bezpośrednio, automatycznie ujednolicają poszczególne systemy państwowe; (ii) drogą prawa o charakterze wewnętrznym, poprzez dostosowanie regulacji krajowych do tzw. aktu wzorcowego (konwencji bądź dyrektywy unijnej); (iii) drogą innych jednolitych rozwiązań prawnych, jak P. Mostowik nazywa szeroki katalog narzędzi, w tym wykorzystujących Zasady UNIDROIT (swoisty wzór dla ustawodawców) oraz *Incoterms* (jako wzór dla stron kontraktujących)¹³⁷. Trzeci typ spośród wymienionych rozwiązań jest powszechnie uważany za najmniej efektywny. *Incoterms* mogą w tym wypadku stanowić wyjątek potwierdzający regułę. Sądzę także, że warto uwzględnić rozbudowaną treść pozostałych projektów oraz deficyt inicjatyw pozwalających zaadresować aktualne potrzeby obrotu. Należy również pamiętać, że *Incoterms* to akt o bardzo wąskim i technicznym zastosowaniu (ponieważ odnosi się wyłącznie do obowiązków stron umowy sprzedaży związanych z dostawą towarów), co uniemożliwia wyciągnięcie wniosków o charakterze generalnym.

Bibliografia

- Blajer A., *Międzynarodowe reguły handlowe. Zasady i praktyka stosowania*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk, 2000.
- Bridge M., *The Sale of Goods*, Oxford University Press, Oxford, 2014.
- Chan C., *New trade term CNI, do you know it?*, <https://www.linkedin.com/pulse/new-trade-term-cni-do-you-know-conan-chan/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].
- Ciszewski J. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, LexisNexis, Warszawa, 2021.
- Gniewek E., Machnikowski P. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa, 2021.
- Gołaczyński J. (red.), *Komentarz do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych*, C.H. Beck, Warszawa, 2015.
- Gołaczyński J., *Prawo prywatne międzynarodowe*, C.H. Beck, Warszawa, 2017.

¹³⁷ Ibidem, s. 96.

- Iwiński K., Schwenzer I. (red.), *Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (CISG). Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa, 2021.
- Łętowska E., *Multicentryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje*, „Państwo i Prawo” 2005, z. 4.
- Machnikowski P., *Opcjonalne prawo umów — zalety i ograniczenia*, w: *Wybrane zagadnienia polskiego prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ku czci Doktora Józefa Kremisa i Doktora Jerzego Strzebinczyka*, red. J. Jezioro, K. Zagrobelny, E-Wydawnictwo. Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wrocław, 2019.
- Machnikowski P., *Zasady europejskiego prawa umów a przepisy Kodeksu cywilnego o zawarciu umowy*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2006, nr 3—4.
- Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów zagranicznych w handlu zagranicznym*, Polish International Freight Forwarders Association, Gdynia, 2020.
- Mostowik P., *Tworzenie państwowego prawa zobowiązań umownych*, „Przegląd Sądowy” 2001, nr 2.
- Osajda K. (red.), *System Prawa Prywatnego*, T. 5, *Prawo zobowiązań — część ogólna*, C.H. Beck, Warszawa, 2020.
- Pazdan M. (red.), *Komentarz do Rozporządzenia Nr 593/2008*, C.H. Beck, Warszawa, 2018.
- Pazdan M. (red.), *System Prawa Prywatnego*, T. 20B, *Prawo prywatne międzynarodowe*, C.H. Beck, Warszawa, 2015.
- Pazdan M., *Prawo prywatne międzynarodowe*, Wolters Kluwer, Warszawa, 2016.
- Popiołek W. (red.), *System Prawa Handlowego*, T. 9, *Międzynarodowe prawo handlowe*, C.H. Beck, Warszawa, 2013.
- Ramberg J., *To what extent do Incoterms 2000 vary articles 67(2), 68 and 69?*, „The Journal of Law and Commerce” 2006, vol. 25, no. 1.
- Reynolds F., *How laws and regulations in the USA affect the use of the Incoterms® rules*, <https://iccacademy/incoterms-usa/> [Dostęp: 25.10.2023 r.].
- Stępień B. (red.), *Handel zagraniczny. Poradnik dla praktyków*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, 2007.
- Tuleja P. (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa, 2021.
- Viscasillas P.P., *La transmisión del riesgo a la luz de la Convención de Viena de 1980 y de los Incoterms® 2020*, „La Ley Mercantil” 2021, N° 86.