

## Влияние базисных условий поставки Инкотермс на международные расчеты с использованием аккредитива

Общеизвестно, что базисные условия Инкотермс 2010 являются удобным инструментом, значительно облегчающим работу над контрактом международной купли-продажи товаров. Аккредитив представляет собой и способ оплаты за купленные товары, и инструмент защиты интересов продавца от неисполнения обязанностей покупателем в части расчета за товар. Может показаться, что между этими инструментами нет прямой взаимосвязи и стороны контракта, при расчетах с использованием документарных аккредитивов, всегда вольны выбирать любой из 11 терминов Инкотермс 2010.

Необходимо помнить, что выбор условий поставки является исключительно важным положением для реализации любого договора купли-продажи товаров. Обычно выбор конкретного торгового термина определяется стратегией бизнеса, например, зависит от того, намеревается ли покупатель перепродать товар, находящийся в пути или нет, а также от того, у кого из сторон есть более выгодные предложения по заключению договора перевозки.

При этом сфера действий базисных условий Инкотермс 2010 строго ограничена рамками внешнеторгового контракта и не имеет никакого отношения к иным договорам (например, перевозки, страхования, таможенного оформления, финансирования), сопровождающих международный договор купли-продажи товаров. Одновременно ст. 4 а УОП-600 гласит:

- «Аккредитив по своей природе представляет собой сделку, независимую от договора купли-продажи, или иного договора на котором он может быть основан. Банки не имеют никакого отношения и никоим образом не связаны обязательствами по такому договору, даже если какая-либо ссылка включена в него».<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация ICC №600, 2006, с. 30

*А.М. Голубчик*

УДК 347.75/.76:339.5+339.7  
ББК 67.412.2:65.428+65.268  
Г-624



Из всего вышесказанного, казалось бы, следует очевидный вывод – согласование сторонами способа расчета с использованием документарного аккредитива не накладывает на стороны внешнеторгового контракта никаких обязательств и/или ограничений по выбору условий поставки. В этой связи представляется интересным рассмотреть некоторые практические вопросы, с которыми сталкиваются как стороны международного контракта купли-продажи товаров, так и банки при проведении расчетов в форме документарного аккредитива. Единственное упоминание об Инкотермс 2010 содержится в ст. 61 Международной стандартной банковской практики по проверке документов по документарным аккредитивам в отношении инвойса (коммерческого счета). Там сказано, что если условие поставки указано в аккредитиве как часть описания товаров или в связи с указанием суммы контракта, то такое условие должно быть воспроизведено в счете. Если описание условий поставки предусматривает указание источника термина условий поставки, то данный источник должен быть воспроизведен.<sup>2</sup>

Подтверждение этому положению находим у Э. Шакировой, которая пишет, что сложившаяся банковская практика такова, что стандартные формы заявления на выпуск аккредитива большинства банков предусматривают указание термина Инкотермс в описании товара. Соответственно ссылка на термин Инкотермс 2010 обычно встречается в поле 45А «Описание товаров и/или услуг» (Description of Goods &/or Services) сообщения SWIFT формата MT700.<sup>3</sup> Итак, упоминание условия поставки по Инкотермс в тексте контракта требует переноса этого условия в инвойс, а оттуда оно перейдет в условия к аккредитиву и фактически станет обязательным условием для раскрытия аккредитива. Рассмотренная нами ситуация просто констатирует обязанность переноса выбранного сторонами термина Инкотермс 2010 в различные документы. Неисполнение этого требования чревато отказом банка в проведении платежа в пользу продавца, однако никак не влияет на выбор сторонами того или иного условия поставки.

Одной из самых распространенных ошибок компаний – участников ВЭД является использование в контракте термина Инкотермс 2010, не соответствующего согласованному способу транспортировки товара. Здесь речь идет о применении торговых терминов, предназначенных исключительно для морского и внутреннего водного транспорта, в отношении иных видов перевозок. Применение условия FOB (свободно на борту) при воздушных перевозках стало практически «стандартной», совершенно обычной ошибкой. Можно предположить, что у российских участников ВЭД сильна память о редакции Инкотермс 1976, когда был введен тер-

---

<sup>2</sup> Международная стандартная банковская практика = International Standard Banking Practice: по проверке документов по документар. аккредитивам: ред. 2007г. для UCP600. – М: Инфотропик медиа, 2011. -160 с.

<sup>3</sup> Шакирова Э. Использование Инкотермс при расчетах в форме документарного аккредитива // Международные банковские операции, 2012, №1 с. 49

мин FOB Airport, но просуществовал он всего 14 лет. В редакции 1990 года этого термина уже не было. Согласимся, что борт есть и у морского, и у речного, и у воздушного судна, но сегодня выбранный термин относится исключительно к водным видам транспорта.<sup>4</sup>

Противоречия и несоответствия, допущенные при выпуске аккредитива, обычно расцениваются банками как нарушение условий контракта, и могут вызвать дефектование документа. А это означает задержку исполнения аккредитива, и может повлечь за собой дополнительные расходы и риски сторон. Следовательно, если внешнеторговый контракт предусматривает условие поставки FOB, то предъявленная банку для раскрытия авианакладная (Air Waybill), вне всякого сомнения, будет отклонена.

Банки тщательно, и только по внешним признакам, проверяют товарные и транспортные документы продавца в объеме, установленном инструкциями клиента банка-бенефициара аккредитива. Базой для оценки соответствия документов условиям аккредитива и инкассо служат УОП и Международные стандарты банковской практики (МСБП). Тщательная проверка представленных банку документов служит реальным средством защиты его интересов. На практике такой способ защиты своих интересов известен как доктрина строгого соответствия (strict compliance).

Рассмотрим ситуацию, при которой в контракте сторонами согласовано условие поставки CIF, при этом для раскрытия аккредитива предъявлен коносамент морского перевозчика (port-to-port shipment). Придерживаясь доктрины строгого соответствия, банк отклонит предъявленный документ, т.к. он не покрывает поставку товара до согласованного места.

Ситуация обратная – сторонами согласовано условие поставки CIF, а в качестве транспортного документа предъявлен коносамент на мультимодальную или смешанную перевозку (multimodal / combined transport document). В этой ситуации возможно 2 варианта.

Вариант 1. Если перевозка, согласно данным коносамента, заканчивается в морском порту, то такой документ будет приемлем для целей аккредитива.

Вариант 2. Если перевозка, согласно данным коносамента, будет заканчиваться в точке отличной от морского или речного порта, то такой документ будет считаться дефектным.

Однако здесь следует сделать оговорку о том, что всё вышеописанное справедливо только в том случае, если коносамент на мультимодальную или смешанную перевозку выдан от имени морского перевозчика или оператора флота, не владеющего тоннажем, но выступающего в качестве публичного перевозчика (NVOCC /

<sup>4</sup> Голубчик А. Торговые термины Инкотермс: типичные ошибки и заблуждения // Вестник транспорта. – 2014. №2 с. 4



Non-Vessel Operator – Common Carrier). В том случае, если стороны внешнеторгового контракта имеют дело с коносаментом, выданным экспедитором (коносамент ФИАТА, собственный коносамент экспедитора), то в такой ситуации необходимо учитывать положение статей 19 УОП-600 и 72 МСБП. Применение коносамента, подписанного экспедитором, допустимо в том случае, если это прямо указано в аккредитиве, а, следовательно, такое положение должно содержаться во внешне-торговом контракте.<sup>5</sup>

Таким образом, применение неверного термина Инкотермс 2010 в контракте повлечет за собой появление транспортного документа неприемлемого для раскрытия аккредитива. Неприемлемый транспортный документ будет обязательно отклонён банком, аккредитив исполнен не будет.

Инкотермс 2010 уделяет особое внимание распределению между сторонами рисков утраты и повреждения товаров. Самый распространённый способ защиты от таких рисков – это страхование. Однако обязательным страхование является только при использовании 2-х терминов CIF (Cost Insurance and Freight) и CIP (Carriage and Insurance Paid to), при этом обязательство будет считаться исполненным в том случае, если продавец осуществил минимальное страховое покрытие по условию (оговорке) «С» Правил Института лондонских страховщиков. Разумеется, если стороны в контракте предварительно не согласовали более высокий уровень страхового покрытия.

При использовании сторонами аккредитивной формы расчетов страхование также не является обязательной процедурой. Таким образом, решение о необходимости страхования внешнеторговой сделки остаётся исключительно прерогативой участников этой сделки. Однако на практике ситуация выглядит принципиально иначе, в тех случаях, когда банк эмитирует аккредитив под кредитную линию. Здесь банк обязательно потребует осуществить страхование товара, причем выгодоприобретателем обычно указывается сам банк. Справедливости ради следует отметить, что требование по страхованию будет выдвинуто банком в рамках договора кредитования, а не договора об оказании расчетных услуг с использованием аккредитива.

Поскольку аккредитив по своей природе независим от договора купли-продажи товара, то наличие простой ссылки в аккредитиве на тот или иной термин Инкотермс 2010 не подразумевает автоматического представления соответствующих ему документов. Перечень предоставляемых банку документов определяется исключительно условиями самого аккредитива, а не условиями лежащего в его основе договора купли-продажи. Это означает, что при использовании терминов CIF и CIP отсутствие страхового документа в перечне документов, требуемых по ус-

---

<sup>5</sup> Голубчик А. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции.- 2012. №3 с.74

ловиям аккредитива, не позволяет исполняющему банку настаивать на представлении бенефициаром страхового полиса или сертификата, ссылаясь на наличие в тексте аккредитива указания на конкретный торговый термин.

Но если же в инструкции к аккредитиву четко указано на наличие страхового документа, то он обязательно должен входить в комплект документов, предоставляемых банку продавцом. При отсутствии в аккредитиве специальных требований к размеру и содержанию страхового покрытия банки при проверке страховых документов должны будут руководствоваться положениями ст. 28 УОП 600 и ст. 170-180 МСБП.

В этой связи необходимо упомянуть о том, что у российских компаний – участников ВЭД очень популярно требование о страховом покрытии в 110% от инвойсной стоимости товара. С точки зрения принципов страхования цифра в 110% выглядит довольно противоречиво, т.к. страхование подразумевает только компенсацию понесённых убытков. Получив страховое возмещение, стороны внешнеторгового контракта должны вернуться к исходному состоянию, но при этом никто не должен получить прибыль.

Истоки страхового покрытия в размере 100+10% следует искать в УОП 600, где в ст. 28 (ii) сказано, что если в аккредитиве не указан размер требуемого страхового покрытия, сумма страхового покрытия должна составлять, по меньшей мере, 110% от стоимости товара на условиях поставки CIF или CIP.

Термины EXW, FCA, FSA, FOB (в предыдущих редакциях Инкотермс они назывались терминами групп E и F) не содержат обязательств продавца в части найма и оплаты транспортных средств. Организовать перевозку обязан покупатель за свой счет и на свой риск. Следовательно, в обычных условиях у продавца не может возникнуть транспортный документ в пользу покупателя. Вот здесь возникает несоответствие теории и сложившейся практики – подавляющее большинство продавцов товаров на условиях FOB выступают в качестве грузоотправителей по коносаменту, т.е. становятся стороной договора перевозки.

Однако п. А8 для терминов FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship) и FOB (Free on Board) Инкотермс 2010 говорит о том, что продавец обязан по просьбе покупателя оказать покупателю, за его счет и на его риск, содействие в получении транспортного документа. На самом деле не очень ясно, как и каким образом продавец, в чью обязанность входит исключительно доставка груза до поименованного порта и/или перевозчика, может «оказать содействие»? Максимум, что может сделать продавец, это получить от перевозчика некий документ, подтверждающий передачу конкретной партии груза в его ведение. Обычно это разновидность расписки – тальманской, штурманской, доковой, складской, экспедиторской. Но такой документ не может служить доказательством заключения договора перевозки. Его цель проста – доказать факт поставки товара в согласованное место, что будет означать исполнение обязательств по международному договору купли-продажи товаров.



Продавец может выступить в роли грузоотправителя, т.е. указать своё наименование в соответствующей графе транспортной накладной, но тем самым он становится стороной договора перевозки. Ничего незаконного в этом шаге нет, но на такой шаг продавец может пойти только по поручению покупателя. Необходимо помнить, что продавец до этого момента уже исполнил свои обязательства по внешнеторговому контракту и не имеет никакого коммерческого интереса в конкретной партии товара. У продавца сейчас одна задача – получить деньги за поставленный товар. А покупатель в этой ситуации сам себе организует дополнительный риск.

Для того чтобы продавец смог предъявить банку транспортный документ, покупатель должен предоставить ему право заключить договор перевозки со всеми вытекающими из этого правами и обязанностями. При этом сама перевозка оплачена покупателем, а все риски по сохранности товара уже перешли на него. Поэтому, с точки зрения покупателя, совершенно не логично при таких условиях поставки соглашаться на расчет при помощи аккредитива.

Если по какой-то причине применение аккредитива является обязательным условием контракта, то в этой ситуации логичнее избрать иное условие поставки, например из группы С.

Мы не имеем права говорить о том, что при аккредитивной форме расчетов нельзя применять условия поставки EXW, FAS, FCA, FOB только потому, что продавец не нанимает и не оплачивает перевозчика, что означает отсутствие транспортных документов от имени продавца. Во внешней торговле существует крайне мало прямых запретов, по этой причине мы говорим о том, что поручение продавцу заключить договор перевозки является рискованным действием со стороны покупателя.

### **ВЫВОДЫ**

Между унифицированными торговыми обычаями Инкотермс 2010 и УОП-600 не существует прямой взаимосвязи, однако совместное применение этих инструментов накладывает на стороны определенного рода обязательства. Продавец и покупатель, намеревающиеся осуществлять расчеты по контракту в форме документарного аккредитива, должны при согласовании условий контракта принимать во внимание сущность выбранного термина поставки. Это означает, что перечень требуемых по аккредитиву документов должен соответствовать применяемому термину Инкотермс 2010.

Ошибка в выборе термина или неправильная интерпретация его условий может привести к появлению в условиях аккредитива документов, представление которых будет невозможно без нарушения условий договора. Что в свою очередь может поставить всю сделку под угрозу срыва.

**БИБЛИОГРАФИЯ:**

1. Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация ICC №600, 2006, 112 с. (Unificirovannye pravila i obychai dlja dokumentarnyh akkreditivov. Publikacija ICC №600, 2006, 112 s.)
2. Международная стандартная банковская практика = International Standard Banking Practice: по проверке документов по документар. аккредитивам: ред. 2007 г. для UCP600. – М: Инфотропик медиа, 2011. -160 с. Публикация ICC № 681 (Mezhdunarodnaja standartnaja bankovskaja praktika = International Standard Banking Practice: po proverke dokumentov po dokumentar. akkreditivam: red. 2007 g. dlja UCP600. – М: Infotropik media, 2011. -160 s. Publikacija ICC № 681)
3. Шакирова Э. Использование Инкотермс при расчетах в форме документарного аккредитива // Международные банковские операции, 2012, №1 с. 48-51 (Shakirova Je. Ispol'zovanie Inkoterms pri raschetah v forme dokumentarnogo akkreditiva // Mezhdunarodnye bankovskie operacii, 2012, №1 s. 48-51)
4. Голубчик А. Торговые термины Инкотермс: типичные ошибки и заблуждения // Вестник транспорта. – 2014. №2 с. 2-5 (Golubchik A. Torgovye terminy Inkoterms: tipichnye oshibki i zabluzhdenija // Vestnik transporta. – 2014. №2 s. 2-5)
5. Голубчик А. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции.- 2012. №3 с.71-83 (Golubchik A. Operator smeshannyh perevozok: rol', funkicii, dokumenty // Mezhdunarodnye bankovskie operacii.- 2012. №3 s.71-83)

