



Проблемы и несоответствия в современной практике применения Инкотермс 2000

О.В. Соколова

*Доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой Финансов и валютно-кредитных отношений (Всероссийская академия внешней торговли)
тел.: 84991431556*

К.В. Холопов

*Доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой Технологии внешнеторговых сделок (Всероссийская академия внешней торговли)
тел.: 8499 1479437*

Ключевые слова (key words)

Инкотермс 2000, базисные условия поставки, рациональная сфера применения базисных условий поставки, проблемы толкования и применения отдельных базисов поставки, Инкотермс 2010.

Incoterms 2000, Basic terms of delivery, the most reasonable sphere of basic terms of delivery's application, problems of meaning and application of separate basic terms of delivery, Incoterms 2010.

Аннотация

В статье рассматривается современная практика применения Инкотермс 2000. Авторы указывают на некоторые несоответствия положений документа и практики применения и толкования отдельных базисных условий поставки. Установлены сферы применения отдельных базисных условий поставки. По некоторым базисам поставки из Инкотермс 2000 выявлены конкретные проблемы, основанные на российской практике внешне-торговой деятельности. Предложены некоторые совершенствования торговых обычаев, которые можно учесть при формировании новой редакции документа - Инкотермс 2010.

Modern practice of INCOTERMS 2000 application is examined in the article. Authors specify some discrepancies of positions of the above mentioned document and practice of application and interpretation of separate basic conditions of delivery. Spheres of application of separate basic conditions of delivery are developed. On some bases of delivery from INCOTERMS 2000 the concrete problems based in the Russian practice of the foreign trade activity are revealed. Some considerations concerning terms of delivery are given for the purpose to perfect trading customs which can be taken into account at formation of new edition of the document - INCOTERMS 2010.

Международные правила толкования торговых терминов¹, более известные в профессиональной литературе как Инкотермс², представляют собой важнейший документ, регламентирующий в современном мире международную торговлю товарами. Инкотермс содержит базисные условия поставки товаров, которые являются ключевыми элементами международных договоров купли-продажи товаров.

И не только договоров купли-продажи товаров, но многих других. Очень часто базисные условия поставки, заимствованные из

Инкотермс, интерпретируются сторонами других внешнеторговых сделок. Границы своей ответственности выражают языком Инкотермс в договорах международные транспортные экспедиторы, компании, осуществляющие ремонт воздушных судов и др. Например, если экспедитор обозначает границы своей ответственности «DAF китайско-российская граница – FOB Санкт-Петербург», то это означает, что ответственность экспедитора по договору начинается на российско-китайской границе, а заканчивается при пересечении товаром поручней судна в порту Санкт-Петербург.



Однако прямое назначение Инкотермс определяется для международных договоров купли-продажи товаров. Начиная с 1936 года, Международная торговая палата (МТП)³ издает документы под названием Инкотермс. Каждая редакция Инкотермс, а всего их семь, содержит базисные условия поставки товаров. Последняя редакция Инкотермс вышла в 2000 году. Инкотермс 2000, как и все предыдущие редакции, является документом факультативным. Однако его значение для внешней торговли государств сложно переоценить.

Каждое из 13 базисных условий поставки представляет собой общепринятый унифицированный торговый обычай международной купли-продажи товаров, принятый и признаваемый в большинстве стран мира. В Российской Федерации Инкотермс 2000 официально признан обычаем торгового оборота.⁴ Это значит, что он включен в российскую правовую систему.⁵

Начиная с 1980 года, МТП издает Инкотермс с периодичностью в 10 лет, справедливо считая, что в динамично изменяющемся мире следует корректировать торговые обычаи с учетом происходящих изменений в экономической, юридической, информационной, технологической и иных сферах. Немаловажное значение имеют происходящие изменения в банковской системе, в первую очередь – изменения в документарном подтверждении выполнения внешнеторговых сделок. Издание следующей редакции Инкотермс намечено Международной торговой палатой на 2010 год. Национальные торгово-промышленные палаты уже включились в процесс выработки предложений по совершенствованию документа.

В настоящей публикации авторы пытаются обратить внимание на проблемы применения отдельных базисных условий поставки в России, а также указать на некоторые несоответствия между теоретическими положениями Инкотермс 2000 и практикой использования соответствующих базисов поставки. Особое внимание уделяется такому важному аспекту контрактной работы, как документарное подтверждение поставки товаров при применении различных базисных условий. Здесь авторы опирались на современную банковскую практику документарных операций и положения Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (UCP 600). Данный документ Международной торговой палаты вступил в силу и применяется с 1 июля 2007 года.

EXW (Ex Works) – Франко завод (с указанием места). Условие предполагает минимальные обязанности продавца. Авторы предлагают обратить внимание на то, что продавец не выполняет с товаром таможенных формальностей по экспорту и не уплачивает экспортных налогов, пошлин и сборов.

Указанное базисное условие поставки не позволяет с позиций таможенных органов квалифицировать международный договор купли-продажи товара как внешнеторговую сделку. Это касается не только России, но и большинство стран мира, где экспортер товара претендует на начисление НДС при экспортной поставке товара по ставке 0%. Но экспортер (продавец) передает товар импортеру (покупателю) на таможенной территории страны продавца. Продавец при этом не выполняет таможенных формальностей и не очищает товар для экспорта. У покупателя нет обязательств по вывозу товара за пределы таможенной территории страны. Поэтому у налоговых органов страны продавца, и в частности России, нет оснований начислять НДС на контрактную стоимость товара по ставке 0%.

По мнению авторов, было бы целесообразно внести в новую редакцию Инкотермс два варианта применения базиса поставки EXW. Один, как и в Инкотермс 2000, возлагал бы выполнение таможенных формальностей по экспорту и оплату экспортных налогов, пошлин и сборов на продавца, а другой – на покупателя. Стороны договора купли-продажи товара могли бы выбрать наиболее приемлемый для них вариант.

FCA (Free Carrier) – Франко перевозчик (с указанием места). Авторы обращают внимание на то, что данное базисное условие поставки товаров применяется при передаче товара первому перевозчику в стране продавца.

Существующая редакция данного условия поставки предусматривает, что по просьбе покупателя, либо на основании торгового обычая, продавец за счет и на риск покупателя вправе заключить договор перевозки. Указанное правило по-разному трактуется сторонами договора и вводит в заблуждение, в первую очередь, продавца. Передача товара первому перевозчику происходит, как правило, в стране продавца. Заключение договора перевозки предусматривает юридические и фактические действия продавца по заключению договора перевозки, включая оплату услуг перевозчика⁶



и стоимость аренды транспортного оборудования, например, контейнеров. Кроме того, продавец (как отправитель) становится стороной договора перевозки груза и несет ответственность перед перевозчиком по этому договору по нормам применимого транспортного права. Заключение продавцом договора перевозки за счет и на риск покупателя не освобождает его (как отправителя) от ответственности. Для продавца выполнение такой дополнительной услуги означает фактически поставку товара на базисном условии СРТ (Carriage Paid To) – Перевозка оплачена до (согласованного пункта назначения). Продавец должен выполнить функции, которые не предписаны ему правилами данного базиса поставки. Кроме того, он должен понести, пусть и временно, расходы, связанные с оплатой услуг перевозчика и предприятий транспортной инфраструктуры. Авторы считают, что в существующем виде базис поставки FCA неудобен и невыгоден для продавца товара (экспортера).

Если оставить редакцию данного базисного условия поставки в том же виде, то следует дать разъяснения по поводу практики его применения. В противном случае данное условие становится неравнозначно более выгодным для покупателя за счет продавца.

FAS (Free Alongside Ship) – Свободно вдоль борта судна (с указанием порта отгрузки). Данное базисное условие поставки имеет достаточно узкую сферу применения. Оно используется при поставках с использованием морского и внутреннего водного транспорта в тех случаях, когда отсутствуют риски утраты или повреждения товара в момент его погрузки на борт судна.

Главная проблема в применении данного базисного условия поставки заключается в документарном подтверждении поставки. Совершенно справедливо, что в пункте А3 а) базисного условия поставки FAS по Инкотермс 2000 указано на отсутствие у продавца обязанностей по заключению договора перевозки. Это не коррелирует с содержанием пункта А8 – «Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения». В этом пункте сказано, что доказательствами поставки являются обычные транспортные документы, например – коносаменты. На практике это не так. Если в целях поставки продавец обязан разместить товар вдоль борта судна в названном порту отгрузки, то это означает, что продавец должен за

свой счет и риск доставить товар в порт и передать его на хранение до истечения срока поставки. Обычно поставку товара на указанном базисном условии подтверждает не транспортный документ (договор перевозки заключает покупатель), а складской документ – чистая доковая расписка порта. В новой редакции Инкотермс, по мнению авторов, следует указать для базиса поставки FAS возможность подтверждения поставки продавцом товара складским документом, выданным портом отгрузки.

FOB (Free on Board) – Свободно на порту (с указанием порта отгрузки). Одно из наиболее распространенных в мировой практике «морских» условий поставки не вызывает серьезных проблем в практике применения и доказательстве поставки товаров на согласованных условиях. Однако содержание пункта А8 в «Обязанностях продавца» не способствует пониманию данного торгового обычая.

Существующая практика применения данного базисного условия поставки не рассматривает возможности доказательства поставки иным документом, нежели транспортным документом (коносамент, морская накладная, накладная о перевозке внутренним водным транспортом, штурманская расписка, чартер-партия и др.). Договор перевозки на условиях FOB заключает покупатель. При этом перевозчик выпускает транспортный документ, чаще всего бортовой коносамент, который передается продавцу, как доказательство поставки. Слова в тексте условия (пункт А8) о нетранспортных документах, подтверждающих поставку, и о непонятном содействии продавца в получении транспортных документов, из текста следует, если не исключить, то пояснить, конкретизировать.

DAF (Delivered At Frontier) – Поставка на границе (с указанием места). В современной практике данное базисное условие поставки очень ограничено в использовании, и применяется, как правило, в двух случаях.

Во-первых, когда поставка товара осуществляется при участии железнодорожного транспорта между странами, применяющими различные правовые системы в области международного частного железнодорожного права. Например, между Россией (или странами СНГ), применяющей Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и странами Центральной и Западной Европы, применяющими Единые правила



(предписания) к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ-КОТИФ). Применение к международному договору купли-продажи товара базисных условий поставки EXW, FCA, CPT, CIP, DDU, DDP или затруднено, или на практике неосуществимо – ни продавец, ни покупатель не могут заключить договор перевозки от станции отправления на территории одной правовой системы до станции назначения на территории другой правовой системы. Поэтому поставка товара на границе по сути означает поставку товара на границу двух железнодорожных правовых систем.

Во-вторых, когда поставка товара осуществляется при участии автомобильного транспорта. Имеются в виду случаи, когда в соответствии с межправительственными соглашениями автотранспортные средства одной страны не допускаются с грузом вглубь другой страны дальше определенной приграничной зоны.

К сожалению, Инкотермс 2000 не указывает реальную сферу применения DAF, соответствующую современной практике международной поставки товаров. Указание в преамбуле на то, что «Данный термин может быть использован независимо от способа транспортировки, когда передача товара осуществляется на сухопутной границе», не отражает действительную практику этого международного торгового обычая. Поэтому в пункте А8 данного базиса поставки в новой редакции Инкотермс было бы целесообразным указать, что представляемый покупателю документ должен содержать отметку, например, пограничной железнодорожной станции о поступлении товара в вагоне в согласованную в международном контракте купли-продажи дату. Только железнодорожная накладная с календарным штампом поименованной в контракте пограничной станции будет подтверждать поставку товара на условия DAF, если речь идет о железнодорожном способе поставки товара.

В комментариях к практике применения базиса поставки DAF следует указать данную специфику. В случае поставки товара по первому варианту (при участии железнодорожного транспорта) следует также указать, что основное доказательство поставки – железнодорожная накладная с календарным штампом поименованной пограничной станции – оказы-

вается у покупателя вместе с поставленным товаром. При этом у продавца не остается документа, которым он бы мог поставку подтвердить.

DES (Delivered Ex Ship) – Поставка с судна (с указанием порта назначения). Сферой применения этого базиса следует считать морские и речные поставки товаров, когда покупатель хочет физически, а не по транспортным документам, принять товар в порту назначения.

Нельзя согласиться с содержанием пункта А8 указанного базиса поставки. Поставка товара осуществляется на борту судна в указанном покупателем порту назначения. Это означает, ни один транспортный документ, включая деливери-ордер, не сможет, и не будет подтверждать поставку товара на согласованных в контракте купли-продажи условиях. Об этом, однако, необоснованно и, по сути, неверно указано в Инкотермс 2000. Термин «Поставка с судна» не следует понимать буквально. Приемка товара покупателем осуществляется во время его выгрузки с судна. Причем потери товара во время погрузки считаются потерями покупателя, так как товар выгружается на его риск.

В доказательствах поставки (пункт А8) следует указать возможность использования сюрвейерских актов и тальманских расписок. Именно по этим документам определяется количество и качество выгруженного в порту назначения товара. Соответствующим образом предлагается изменить содержание пункта В8 (Б8).

DEQ (Delivered Ex Quay) – Поставка с причала (с указанием порта назначения). Это условие поставки считается максимальным по обязательствам и расходам продавца, если товар доставляется морским или внутренним водным транспортом. Сфера его применения совпадает со сферой использования базисного условия поставки DES.

Продавец считается выполнившим свои обязательства по поставке товара, когда предоставит товар в распоряжение покупателя на причале (пристани) в порту назначения. Это накладывает на продавца заключения такого договора перевозки, который содержал бы условие выгрузки товара на причал (пристань) порта назначения. Выгрузка товара на пристань (причал) почти всегда означает помещение товара на склад (в док). Поэтому доказательством поставки никак не может быть никакой



транспортный документ. А именно так указано в Инкотермс 2000 (пункт А8).

Содержание пункта А8 условия DEQ следует изменить, указав в качестве документарных доказательств поставки чистую доковую расписку порта при выгрузке товаров на публичный склад (причал), или сюрвейерский акт, если выгрузка осуществляется на причал, находящийся в собственности у покупателя или принадлежащий ему на иных законных основаниях. Соответствующим образом следует изменить содержание пункта В8 (Б8) данного базиса поставки.

DDU (Delivered Duty Unpaid) DDP (Delivered Duty Paid) - Поставка без оплаты пошлины (с указанием места назначения) и Поставка с оплатой пошлины (с указанием места назначения). Максимальные с позиций обязанностей и расходов продавца базисные условия поставки DDU и DDP содержат, как правило, требования покупателя по доставке товара в конечный пункт назначения. Для базисов DDU и DDP поставка товара совпадает с его доставкой. Авторы рассматривают эти базисы вместе, так как различия в их применении не касаются существующих проблем.

Поставка товара, согласно пунктам А4, представляет собой предоставление товара продавцом в распоряжение покупателя *на неразгруженном транспортном средстве*. В качестве доказательства поставки в пунктах А8 условий DDU и DDP указан деливери-ордер или обычный транспортный документ. На практике покупатель принимает товар не в транспортном средстве, а в момент его выгрузки, так как товар в любом случае должен пройти таможенную очистку. Это невозможно осуществить до момента выгрузки товара из транспортного средства. Потому ни один транспортный документ на практике не может подтвердить поставку. Транспортные документы подтверждают поставки товаров только на условиях приема грузов к перевозке.

Следует рекомендовать изменить условие поставки товаров по базисам DDU и DDP, убрав из их положения о «неразгруженном транспортном средстве». Место поставки можно поименовать по-другому, например, «... товар должен быть поставлен в месте, указанном покупателем ...». Документом, подтверждающим поставку, следует упомянуть акт сдачи-приемки товара или обычный складской документ.

По применениям остальных базисных условий поставки товаров, поименованных в Инкотермс 2000, авторы не находят противоречий современной практике с существующей редакцией документа.

Библиография:

1. Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение. Публикация МТП №620. Серия: «Издания международной торговой палаты» / Пер. с англ. – М.: Издательство «Консалтбанкир», 2001. – 288 с.
2. Технологии внешнеторговых сделок: Учебник / Под общ. ред. К.В. Холопова, Ю.А. Савинова. – М.: ВАВТ, 2007. – 615 с.
3. Вилкова Н. Торговый обычай в России. // «ЭЖ-ЮРИСТ», №44, ноябрь 2001 года
4. Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Документ №600 Международной торговой палаты. Вступил в силу с 1 июля 2007 года.
5. Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы применения аккредитивной формы расчетов в практике работы российских экспортеров и международных экспедиторов. // «Финансы и кредит», №26 (230), 2006. с. 2 – 6.

Примечания:

- ¹ International Rules for Interpretation of Trade Terms
- ² International Commercial Terms
- ³ International Chamber of Commerce (ICC)
- ⁴ Постановлением Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ) от 28 июня 2001 года №117-13 (пункт 4).
- ⁵ Вилкова Н. Торговый обычай в России. // «ЭЖ-ЮРИСТ», №44, ноябрь 2001 года.
- ⁶ Например, при заключении договора международной железнодорожной перевозки по правилам Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) отправитель обязан оплатить провозные платежи по национальным железным дорогам страны отправления груза (§1 статьи 15). Практика международных морских перевозок предусматривает оплату отправителем, как правило, половины суммы фрахта.

