

Нестандартные аспекты применения Инкотермс® и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев

К.В. Холопов,

доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,

УДК [347.75/.76:339.5]+338.47

ББК 67.404.2+65.428+65.37

X-736

А.М. Голубчик,

кандидат экономических наук, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - профессор

Аннотация

В 2016 году исполнилось 80 лет со дня издания первой редакции документа, хорошо известного всем, имеющим хотя бы какое либо отношение к внешнеэкономической деятельности, как Инкотермс. За прошедшие годы Инкотермс очень плотно вошел в деловую практику, стал общепринятым и общепризнанным сводом обычаев делового оборота, значительно облегчил ведение самых разнообразных по форме и содержанию внешнеторговых операций. Однако Инкотермс не только прочно вошел в деловую практику в качестве системообразующего элемента контрактной работы, но и стал самым активным образом видоизменяться, принимать самые неожиданные формы, и нашел применение в среде перевозчиков и экспедиторов. В настоящей статье авторы делятся результатами своего исследования этого феномена и дают предложения по внесению изменений в редакцию ИНКОТЕРМС® 2020.

Ключевые слова: ИНКОТЕРМС, транспортные условия, поставка товаров, международные контракты, купля-продажа товаров, перевозчик, грузоотправитель, грузовладелец, грузополучатель.

Non-standard aspects of Incoterms® application and ways for further international trade customs unification

K. V. Kholopov,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy, Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department,

A. M. Golubchik,

Candidate of Economic Sciences, Russian Foreign Trade Academy, Department of foreign trade and international transactions - Professor

Abstract

80 years have passed since the first edition of the well-known trade terms and conditions, the Incoterms, which has at least some relation to any foreign economic activity. The Incoterms has become an integral part of the business practices as commonly accepted and acknowledged code of business customs. It facilitated considerably foreign trade transactions of the most varied forms



and contents. However, the Incoterms was not only entrenched in business practices as a backbone of contractual work but has been evolving, with taking the most unexpected forms and found application among carriers and freight forwarders. In the article, the authors present the results of their study of this phenomenon and give suggestions for editorial alterations to Incoterms®2020.

Keywords: Incoterms, terms of delivery, international trade contracts, carrier, consignor, freight owner, consignee.

В 2016 году исполнилось 80 лет со дня издания первой редакции документа, именуемого как Правила ИСС для использования торговых терминов в национальной и международной торговле, более известное всем, имеющим хотя бы какое либо отношение к внешнеэкономической деятельности, как Инкотермс. Этому событию была посвящена прошедшая 28 сентября 2016 года международная конференция, организованная ИСС Russia при непосредственном участии и под патронажем Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ).

За прошедшие годы Инкотермс очень плотно вошел деловую практику, стал общепринятым и общепризнанным сводом обычаев делового оборота и, тем самым, значительно облегчил ведение самых разнообразных по форме и содержанию внешнеторговых операций.¹ Однако Инкотермс не только вошел в деловую практику в качестве системообразующего, базового и основополагающего элемента в контрактной работе, но и стал самым активным образом видоизменяться и, можно сказать, самым неожиданным образом мимикрировал.

Термины – базисные условия поставки товаров – стали трактоваться сторонами договора по-своему. Речь не идет о том, что они стали другими, нежели указано в основополагающем документе, но базисы поставки стали дополняться иными обязательствами сторон, к которым по взаимному согласию пришли эти стороны договора купли-продажи товара. И не только сторонами договоров купли-продажи товаров, но и в договорных отношениях связанных с доставкой товаров (грузов).

Хорошо известно, что Инкотермс – в любой его редакции – не имеет никакого отношения к договору перевозки груза. Одна из основных целей Инкотермс – четкое определение условий договора купли-продажи в отношении обязательств продавца по доставке товаров покупателю и унификация обязанностей сторон договора купли-продажи товаров. В отношении транспортных обязательств термины Инкотермс претерпели значительные трансформации, и в отношении содержания базисов поставки, и в отношении их использования. Приведём некоторые из многочисленных примеров, иллюстрирующих это утверждение.

Во-первых, продавцы и покупатели товаров широко используют базисные условия поставки с добавлениями. Стремление продавцов и покупателей максималь-

¹ Последней, восьмой, редакцией Инкотермс является Инкотермс 2010. Авторы указывают после названия документа (Инкотермс) год его издания, например, Инкотермс 2010, только в случаях отсылки к конкретным положениям документа в редакции именно данного года.



но конкретизировать те или иные обязанности сторон по договору купли-продажи породили особую вариацию терминов Инкотермс – Инкотермс с добавлениями. Например, часто встречаются такие термины, как: EXW loaded (Ex Works/ франко завод с погрузкой) или CIF/CFR quay landed (Cost, Insurance, Freight или Cost and Freight/ Стоимость, страхование и фрахт или Стоимость и фрахт с выгрузкой на причал). «Термины с добавлениями» давно уже никого не удивляют. Они плотно вошли в практику торговцев определенными видами товаров. Например, FOB stow & trimmed (Свободно на борту с укладкой и разравниванием) стал традиционным для трейдеров зерна, угля, руды и прочих массовых насыпных грузов. Добавления к термину обычно уточняют, указывают на обязанность одной из сторон выполнить конкретное действие, изначально не очевидное².

Однако всегда остаётся опасность возникновения иллюзии того, что при добавлении к одному термину какого-то условия он превращается в иной термин Инкотермс. Доктор права А.М. Шеппард в своей работе «Английские суды применяют здравый деловой смысл к интерпретации коммерческих контрактов»³ описал ситуацию, в которой продавец попытался искусственно создать условие поставки CFR Санкт-Петербург, просто добавив к условию FOB Felixtow величину морского фрахта. По мнению продавца, добавление фрахта превратило одно условие поставки в другое (FOB в CFR), и местом доставки товара в отношении обязательств продавца стал порт Санкт-Петербург. Однако на деле произошла трансформация стандартного условия FOB в условие «FOB с добавлениями». О термине поставки следует судить не по аббревиатуре, а по фактическому содержанию базисного условия поставки товара.

Во-вторых, термины с добавлениями стали популярны в среде перевозчиков, экспедиторов и мультимодальных транспортных операторов. Проблема заключается в том, что классические для трактования в Инкотермс моменты перехода расходов и рисков с продавца на покупателя трансформируются у них в моменты ответственности перевозчиков и экспедиторов в отношении их обязательств и ответственности по договорам перевозки и транспортного экспедирования. На практике сложился ряд коммерческих условий, созданных на базе аббревиатур Инкотермс, определяющих взаимоотношения сторон договоров перевозки и транспортного экспедирования⁴. Можно говорить о том, что термины (базисы поставки)

² Голубчик А.М. Некоторые типичные ошибки и проблемы, возникающие при неверной трактовке и применении торговых терминов Инкотермс // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. №10 с.58-66

³ Dr. Aleka Mandaraka Sheppard The English courts apply business common sense to the interpretation of commercial contracts / The Journal of International Maritime Law 17 [2011] p. 333-334

⁴ Соколова О.В., Холопов К.В. Проблемы и несоответствия в современной практике применения Инкотермс 2000 // Российский внешнеэкономический вестник, 2008, №11, с. 58-62

ушли в смежную отрасль, причем самым серьезным образом видоизменилось их содержание и смысловое наполнение. При этом некоторые из них остаются очень похожими на классические термины Инкотермс.

«Однако необходимо помнить, что при всём уважении к своему клиенту ни один экспедитор не может организовать перевозку груза на условиях, например CIF или FOB, а перевозчик её исполнить. Ни перевозчик, ни экспедитор не являются сторонами договора купли-продажи, они не имеют равным счетом никакого отношения к товару. Поэтому они, по указанию грузоотправителя и/или клиента, могут только доставить груз в конкретную географическую точку, не вникая в коммерческие отношения продавца и покупателя», – пишут Ф.Лорензон и И.Баатц в работе «Контракты CIF и FOB»⁵.

Тем не менее, в договорах на транспортно-экспедиторское обслуживание мы довольно часто можем встретить, например, такие условия: «CIF liner terms (линейные условия)» – выгрузка производится по обычаям линейного судоходства в конкретном порту, стоимость выгрузки в общую цену включена; или: «CIF Rotterdam not later ...» – с доставкой в Роттердам не позднее ... – перевозчик принимает на себя обязательство о прибытии судна в Роттердам не позднее определенной даты.

Указанные и подобные им вариации терминов Инкотермс находят своё применение в тех случаях, когда перевозчик и/или экспедитор принимают к исполнению некоторые несвойственные им виды работ, чаще всего операции по погрузке-выгрузке и штивке груза, или с их помощью фиксируются сроки доставки груза. Поэтому всегда необходимо помнить, несмотря на то, что вышеупомянутые и многие иные коммерческие условия хоть и созданы с использованием терминов Инкотермс, внешне похожи на термины Инкотермс, но это совершенно не означает, что они тождественны Инкотермс или должны трактоваться по правилам Инкотермс.

В-третьих, перевозчики и международные экспедиторы часто используют в своей контактной деятельности – в договорах перевозки и транспортного экспедирования – термины из предыдущих редакций Инкотермс, что приводит к ещё более нестандартным ситуациям. Сегодня термины предыдущих версий (редакций) Инкотермс стали весьма популярны среди международных экспедиторов и мультимодальных транспортных операторов. Более того, они вошли в их обычный деловой оборот. Фактически они стали не только их служебными терминами, но и прижились в качестве профессионального жаргона (сленга). Авторы не станут утверждать, что это повсеместная международная практика, но в России на сегодняшний день всё складывается именно так.

В первую очередь, речь идет о трёх терминах, присутствовавших в редакциях Инкотермс 1976 и 1980 годов, и об одном, выведенном из обращения уже в редакции 2010 года. Это термины FOT (Free on Truck/ Свободно на грузовом автомоби-

⁵ Lorenzon, Filippo and Baatz, Yvonne CIF and FOB Contracts. Fifth edition, (2012) Andover, GB, Sweet & Maxwell [British Shipping Laws], 751 p.



ле), FOR (Free on Rail/ Свободно на железнодорожных путях), FOB Airport/FOA (Free on board in Airport/ Свободно в аэропорту) и DDU (Delivery Duty Unpaid/ Поставка без оплаты пошлин). Первые из упомянутых трёх терминов отсутствовали уже в редакции Инкотермс 1990, а термин DDU не вошел в последнюю редакцию Инкотермс, то есть в Инкотермс 2010. Условие FOB встречается в экспедиторских договорах весьма редко, но всё-таки встречается. Термин DDU имеет у экспедиторов вариации в его написании: Door или Door Delivery (DD).

Напомним, возможно, подзабытую информацию – в «классическом» прочтении Инкотермс 1980 термины FOT, FOR, FOA и FOB означали исполнение продавцом своих обязанностей в момент погрузки товара на транспортное средство (автомобиль/вагон/воздушное судно/морское или речное судно), предоставленное покупателем. Однако при применении этих терминов экспедиторами и перевозчиками первоначальный смысл самым кардинальным образом меняется.

Применение служебных терминов FOB/ FOT/ FOR /FOA в договорах перевозки и/или транспортной экспедиции, в подавляющем большинстве случаев означает, что перевозчик или экспедитор приняли на себя обязательство по доставке **груза** в согласованное сторонами место: в порт, на железнодорожную станцию, терминал или в аэропорт в стране грузополучателя, но без оплаты перевозчиком или экспедитором работ по разгрузке транспортного средства.

Служебный термин DDU или DD (Door/Door Delivery) обычно применяется в экспедиторских договорах и почти всегда подразумевает обязанность экспедитора организовать доставку груза непосредственно до склада получателя. Поскольку автомобильный транспорт является единственным видом транспорта позволяющим выполнить такую операцию, то фактически универсальный термин Инкотермс® 2000, используемый при доставке грузов любым видом транспорта, стал условием обязательной автомобильной перевозки. Правда при такой схеме доставки автомобиль может использоваться и на последнем плече мультимодальной перевозки, обеспечивая транспортировку из порта или с железнодорожной станции.

Как мы можем видеть, предложенная «транспортно-экспедиторская» трактовка довольно значительно отличается от «внешнеторговой» трактовки термина DDU по Инкотермс® 2000.

Параллельное существование транспортных условий контрактов Инкотермс и служебных терминов перевозчиков и экспедиторов, созданных на базе Инкотермс, подчас приводит к путанице, совершенно неожиданному результату, что часто означает ещё и убытки одной из сторон из-за «перемешивания» ответственности сторон по различным договорам. Не определен точный смысл и значение каждого таких служебных терминов, следовательно, возможна любая трактовка. При всём своём старании авторам не удалось найти не только авторитетного трактования вышеупомянутых терминов, но и их любого упоминания в работах различных специалистов по транспорту и экспедированию.

Поэтому всегда необходимо помнить, что, несмотря на то что условия хоть и выполнены с использованием некоторых терминов Инкотермс, но это совершенно не означает, что они тождественны Инкотермс или должны трактоваться по правилам Инкотермс. В такой ситуации термины «похожие на Инкотермс» следует воспринимать не более как некую, изначально непонятную, аббревиатуру. За её расшифровкой и толкованием следует обращаться в транспортную или экспедиторскую компанию, использовавшую её в своих котировках. При этом мы совершенно не обязаны соглашаться с содержанием предлагаемой нам трактовки. Непонимание или пренебрежение столь простыми истинами таит в себе высокий риск для участника ВЭД.

Для того чтобы не стать пострадавшей стороной, всегда следует помнить, что Инкотермс служит исключительно для облегчения формирования условий международных договоров купли-продажи товаров. Несмотря на то что мы довольно часто именуем Инкотермс сводом «транспортных» условий контрактов, вся принадлежность к транспорту заключается исключительно в разделении обязанностей нанять и оплатить услуги перевозчика между продавцом и покупателем. Но никакого отношения к договору перевозки или транспортного экспедирования эти взаимоотношения продавца и покупателя не имеют, и иметь не могут⁶.

На наш взгляд, некоторые изменения в формализации отношений по базисным условиям поставки товаров были бы целесообразны к рассмотрению профессиональным экспертным сообществом. Укажем на некоторые возможности унификации торговых обычаев, обозначенных в последней редакции документа, то есть в Инкотермс 2010.

Возьмём, к примеру, из Инкотермс 2010 базисное условие поставки FAS (Free alongside Ship / Свободно вдоль борта судна). Термин FAS означает, что продавец считается выполнившим своё обязательство по поставке, когда товар размещен вдоль борта номинированного покупателем судна (т.е. на причале или на барже).⁷ Продавец выполняет свою обязанность по поставке товара путем размещения его вдоль борта поименованного судна в порту отгрузки, или на причале или на лихтерах.⁸

В современной международной торговле поставка товара – это почти всегда документарная поставка товара. Доказательства поставки – это те документы, ко-

⁶ Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия// Российский внешнеэкономический вестник, 2011, №1, с. 60-66

⁷ Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г./ Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. – с. 91, 94

⁸ Рамберг Ян. Комментарий ICC к Инкотермс 2010: понимание и практическое применение. Публикация ICC №720 = ICC Guide to Incoterms 2010 by Jan Ramberg. ICC Publication No. 720E. Ян Рамберг; Пер с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2011. – с. 270



торые необходимо получить продавцу и посредством банковской системы предоставить их покупателю. Однако Инкотермс 2010 не указывает конкретных документов доказательства поставки на условии FAS: «Продавец обязан за свой счёт представить покупателю обычное доказательство того, что товар был поставлен».⁹

Однако практика применения термина FAS свидетельствует о том, что поставка товара на причале подтверждается принятым в обычае делового оборота (для конкретного порта) чистым складским документом. Поставка товара на барже (лихтере) подтверждается лихтерной накладной в форме необоротного долевого коносамента.

Авторы считают, что термин (базисное условие поставки) FAS может быть интерпретирован в виде двух терминов. Это базис DAT (Delivered at Terminal) – поставка товара на склад, в док, на терминал в порту отгрузки с подтверждением поставки чистым складским документом. И термином DAP (Delivered at Place) – поставка товара на лихтере в порту отгрузки – с подтверждением поставки чистым транспортным документом (лихтерной накладной).

При этом само базисное условие поставки DAT (Delivered at Terminal / Поставка на терминале) нуждается в документарном уточнении. В Инкотермс 2010 сказано: «Продавец обязан за свой счёт предоставить покупателю документ, позволяющий покупателю принять поставку товара».¹⁰ В комментарии к Инкотермс 2010 написано: «Если для получения от перевозчика товара покупателю требуется определённый документ, продавец обязан предоставить ему такой документ».¹¹

Поставка товара на терминале – это поставка товара на складе, поименованном в договоре купли-продажи. И документ, подтверждающий поставку на терминале (на складе) всегда принятый в практике складской документ. Этот момент надо обязательно уточнить в новой редакции Инкотермс.

Требуется уточнение и применение термина DAP (Delivered at Place / Поставка в месте назначения), который был впервые поименован как унифицированный торговый обычай, только в Инкотермс 2010. Исходный документ не указывает на то, что это за место. Говорится лишь о том, что это место должны выбрать продавец и покупатель, и указать его в контракте. Продавец обязан поставить товар путём предоставления его в распоряжение покупателя в прибывшем транспортном средстве, готовым к разгрузке.¹² При этом продавец обязан за свой счёт предоставить покупателю документ, позволяющий покупателю принять поставку товара.¹³

⁹ Инкотермс 2010. Публикация ICC №715, Указ. соч., 2010, с. 96

¹⁰ Там же, 2010, с. 66

¹¹ Рамберг Ян. Указ. соч., 2011, с. 215

¹² Инкотермс 2010. Публикация ICC №715. Указ. соч., 2010, с. 72

¹³ Там же, 2010, с. 76

Существующая практика применения данного базиса поставки показывает, что термин DAP инвариантен по месту поставки:

- на пограничной железнодорожной станции (DAF по Инкотермс 2000);
- на борту судна в порту назначения (DES по Инкотермс 2000);
- у покупателя (DDU по Инкотермс 2000).

Поставка по базису DAP (на пограничной железнодорожной станции) заменила базисное условие поставки товаров по термину DAF, который присутствовал в редакции Инкотермс 2000. Поставка по базису DAP (в порту назначения) заменила базисное условие поставки товаров по термину DES, который присутствовал в редакции Инкотермс 2000. Поставка по базису DAP (у покупателя) заменила базисное условие поставки товаров по термину DDP, который присутствовал в редакции Инкотермс 2000.

Получается, что один и тот же базис поставки интегрировал в себе как минимум три различных торговых обычая. Для каждого варианта поставки используются свои документы, подтверждающие поставку товара. В самом документе (Инкотермс 2010) ни различий в особенностях поставки, ни указаний на различные документы, подтверждающие поставку товаров, нет. Тем не менее, особенности для различных вариантов поставки, которые применяются и в России, и по всему миру, требуют конкретизации их условий.

В завершении, хотелось бы поддержать инициативу Международной торговой палаты в отношении дальнейшей унификации и развития международных торговых обычаев в отношении поставок товаров. На упомянутой Конференции ICC Russia в ТПП РФ было отмечено, что готовится очередная редакция Инкотермс, которая, скорее всего, появится в свет в 2020 году. Авторы надеются, что их предложения будут учтены при разработке последующих редакций Инкотермс.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г./ Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. – с. 272 (Inkotermis 2010. Publikacija ICC №715: pravila ICC dlja ispol'zovanija trgovyh terminov v nacional'noj i mezhdunarodnoj trgovle: data vstuplenija v silu 1 janvarja 2011 g./ Per. s angl. N.G. Vilkovoj. – М.: Infotropik Media, 2010. – s. 272)

Рамберг Ян. Комментарий ICC к Инкотермс 2010: понимание и практическое применение. Публикация ICC №720 = ICC Guide to Incoterms 2010 by Jan Ramberg. ICC Publication No. 720 E. Ян Рамберг; Пер с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2011. – с. 352 (Ramberg Jan. Kommentarij ICC k Inkoterms 2010: ponimanie i prakticheskoe primenenie. Publikacija ICC №720 = ICC Guide to Incoterms 2010 by Jan Ramberg. ICC Publication No. 720 E. Jan Ramberg; Per s angl. N.G. Vilkovoj. – М.: Infotropik Media, 2011. – s. 352)



Голубчик А.М. Некоторые типичные ошибки и проблемы, возникающие при неверной трактовке и применении торговых терминов Инкотермс // Российский внешнеэкономический вестник, 2015. №10, с.58-66 (Golubchik A.M. Nekotorye tipichnye oshibki i problemy, vznikajushhie pri nevernoj traktovke i primenenii torgovyh terminov Inkoterms // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik, 2015. №10, s.58-66)

Соколова О.В., Холопов К.В. Проблемы и несоответствия в современной практике применения Инкотермс 2000 // Российский внешнеэкономический вестник, 2008, №11 с. 58-62 (Sokolova O.V., Holopov K.V. Problemy i nesootvetstviya v sovremennoj praktike primeneniya Inkoterms 2000 // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik, 2008, №11 s. 58-62)

Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия// Российский внешнеэкономический вестник, 2011, №1, с. 60-66 (Holopov K.V. Inkoterms 2010: naznachenie, izmeneniya i otlichija// Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik, 2011, №1, s. 60-66)

Lorenzon, Filippo and Baatz, Yvonne CIF and FOB Contracts. Fifth edition, (2012) Andover, GB, Sweet & Maxwell [British Shipping Laws], 751 p.

Dr. Aleka Mandaraka Sheppard The English courts apply business common sense to the interpretation of commercial contracts / The Journal of International Maritime Law 17 [2011] p.333-334

