



ВВЕДЕНИЕ

Эволюция правил ИНКОТЕРМС с 1936 по 2010 г.

После принятия в 1936 г. правила Инкотермс были в первый раз пересмотрены в 1957 г., а затем в 1967, 1976, 1980, 1990 и 2000 гг. Исходя из этого, может возникнуть убежденность, что в последнее время правила Инкотермс пересматриваются с интервалом в 10 лет. Однако это впечатление обманчиво. Тот факт, что три последние редакции разделяет 10-летний период в определенной степени является совпадением. На самом деле, основной целью правил Инкотермс является отражение международной коммерческой практики. Излишне говорить, что коммерческая практика не изменяется с регулярными интервалами.

Общим заблуждением является мнение о том, что правила Инкотермс представляют собой лишь стандартные контрактные условия, которые могут пересматриваться в любое время. В действительности, ценность правил Инкотермс как документа, отражающего международную коммерческую практику, может быть нивелирована вследствие частых изменений с той или иной целью, например, чтобы сделать их более удобными для читателя или для уточнения некоторых, не очень существенных, пунктов. Поэтому для пересмотра правил Инкотермс необходимо, чтобы что-либо действительно важное произошло в коммерческой практике.

Первая редакция правил Инкотермс была явно сфокусирована на торговле сырьевыми товарами и определяла важные пункты поставки рядом с бортом судна или в момент, когда товар помещен на борт судна. Пунктом перехода риска в последнем случае считался момент перехода товара через поручни судна. Данный пункт относится к важным и известным терминам FOB, CFR и CIF. В случае, когда товар поставляется вдоль борта судна, а не переносится через борт судна, применим термин FAS. Инкотермс 1936 включал также торговый термин, представляющий минимум обязанностей для продавца, именуемый EXW («Ex Works»).

Работа по пересмотру правил Инкотермс была возобновлена после Второй мировой войны. Вследствие увеличения объема перевозок по железной дороге возникла необходимость включения соответствующих терминов. При железнодорожной перевозке продавец часто договаривается о перевозке таким же образом, как и по термину FOB. С этой целью в 1957 г. были добавлены два термина – FOR и FOT («Free

on Rail» и «Free on Truck»). В 1976 г. был добавлен термин для воздушных перевозок – FOB Airport. Все эти термины, которые применялись для отдельных видов транспорта, были исключены из редакции правил Инкотермс 1990, так как в то время было признано, что необходимость в наличии отдельных терминов для различных видов неморского транспорта отсутствует. Достаточным было использование термина FCA, означающего «Free Carrier named point» (Франко перевозчик поименованный пункт). Впервые данный термин был включен в правила Инкотермс 1980, поскольку в то время перевозка товара в контейнерах возросла настолько, что стало необходимо включить новый торговый термин (в то время под аббревиатурой FCR). Это было необходимо сделать в первую очередь, поскольку наличие различных контейнерных терминов могло привести к хаотическому распространению всевозможных вариантов, что осложнило бы международную торговлю. Тем не менее, новшество в виде термина FCA рассматривалось как эксперимент, что следовало из того, что данный дополнительный термин был помещен в самом конце соответствующей публикации. Однако, в редакции 1990 г., FCA стал одним из наиболее важных терминов Инкотермс. И все же потребовалось довольно много времени, чтобы коммерсанты поняли, что нецелесообразно использование термина FOB в случаях, когда на практике товар передается перевозчику не на борту судна, а в более раннем пункте принятия в стране отгрузки: на так называемых контейнерных дворах или на грузовых контейнерных станциях. Коммерсантам было сложно понять, что товар не должен оставаться на риске продавца после его передачи перевозчику, номинированному покупателем.

При пересмотре правил Инкотермс в 1980 г. было признано необходимым добавить термин CIP для неморского транспорта в качестве эквивалента термину CIF, согласно которому продавец обязуется организовать и оплатить перевозку и страхование. В результате оба термина CPT и CIP, соответствующие терминам CFR и CIF для морского транспорта, были включены в правила Инкотермс. Используемый при морской транспортировке документ – коносамент – не применяется при перевозке неморским транспортом, так как, за исключением морской перевозки, продажа товара в период транзита обычно не осуществляется. Поэтому нет потребности в таком специфическом документе, как коносамент, который позволяет его держателю продать товар путем передачи этого документа новому покупателю. По этой причине в терминах CPT и CIP содержится только указание на «обычный транспортный документ».

В 1967 г. было признано необходимым добавить термины для случаев, когда продавец обязуется доставить товар до места назначения. В этих случаях продавец заключает договор перевозки для исполнения своей обязанности поставить товар покупателю в месте назначения. Хотя по терминам CFR и CIF он также оплачивает фрахт, в действительности свое обязательство он выполняет по отгрузке товара. Согласно этим терминам обязательство продавца ограничено организацией, оплатой перевозки и представлением документа, который дает покупателю возможность получить товар от перевозчика в месте назначения. Однако продавец перестает нести риск утраты или повреждения товара после пересечения товаром поручней судна в стране погрузки.

Коммерсантам иногда затруднительно понять, что договор, в котором поименован пункт назначения, например, «CIF Нью-Йорк», означает, что риск переходит с продавца на покупателя ранее указанного пункта, а именно в пункте отгрузки, где товар принимается на борт судна. Действительно, все термины группы С означают, что имеется два решающих пункта: один касается перехода риска в порту отгрузки, а другим является пункт, до которого продавец несет обязанность по организации и оплате перевозки.

При пересмотре правил Инкотермс в 1990 г. было признано излишним сохранять прежние термины, относящиеся к отдельным видам транспорта (FOR, FOT и FOB аэропорт). Этот пересмотр был также обусловлен быстрым переходом от бумажных документов к электронным сообщениям. В результате в пункты об обязанности продавца по предоставлению покупателю документов был добавлен параграф, указывающий, что бумажные документы могут быть заменены электронными сообщениями, если стороны согласились на электронные коммуникации.

Каковы же были причины для пересмотра правил Инкотермс, которые привели к появлению текста Инкотермс 2010 (Incoterms® 2010)? Представляется, что основная проблема правил Инкотермс 2000 состояла в основном не в их содержании, а в том, что было недостаточно ясно, как их следует использовать в практике. Кроме того, было важно расширить использование правил Инкотермс, в частности, в США, где такая возможность появилась в связи с исключением из Единообразного торгового кодекса определений торговых терминов

1941 г. Действительно, ключевой термин FOB понимался в США совершенно иначе, чем в Инкотермс. В США термин FOB представлял лишь пункт, который мог быть расположен где угодно. Для достижения эквивалента с термином FOB по Инкотермс было необходимо после FOB добавлять слово «судно» (vessel). Вследствие этого был введен новый термин DAP («Delivered at Place», Поставка в месте). При использовании этого термина возможно определить соответствующее место. Однако термин DAP не подходит для случаев, когда товар должен быть предоставлен покупателю выгруженным с транспортного средства. Поэтому был добавлен еще один термин – DAT («Delivered at Terminal», Поставка на терминале) для использования в случаях, когда выгрузка товара с транспортного средства должна быть осуществлена за счет и на риск продавца. Это означает, что морские термины DES и DEQ Инкотермс 2000 были заменены, соответственно, терминами DAP и DAT, так как «терминал» в термине DAT соответствует «причалу» в термине DEQ, когда товар выгружается с судна. В случае, если стороны продолжают использование терминов DES и DEQ Инкотермс 2000, результат будет тем же самым, как и при использовании терминов DAP и DAT Инкотермс 2010.

Существуют пределы того, что может быть сделано для улучшения понимания правил Инкотермс. В частности, коммерсанты являются приверженцами старых привычек, и их нелегко убедить отступить от традиционных морских терминов, хотя это совершенно необходимо при использовании неморского транспорта. С целью содействия лучшему пониманию правил Инкотермс версия 2010 г. начинается с представления торговых терминов, которые могут быть использованы для любого или для любых видов транспорта, и только потом представлены торговые термины, которые могут быть использованы при морской или внутренней водной перевозке. Возможно, это побудит коммерсантов сначала подумать о использовании «терминов для всех видов». Однако важно учитывать различные потребности при торговле сырьевыми товарами и торговле готовыми изделиями. Торговля сырьевыми товарами продолжает фокусироваться на перевозке груза судами, и остается только наблюдать, будут ли коммерсанты избирать новые термины. Как бы там ни было, коммерсантам необходимо понять, что при торговле готовыми изделиями, которая часто связана с контейнеризацией, необходим широкий набор торговых терминов, которые соответствуют современной коммерческой практике.

Другое часто встречающееся недопонимание затрагивает саму цель правил Инкотермс. Хотя торговые термины необходимы для определения ключевых обязанностей продавца и покупателя в отношении различных способов поставки, перехода риска и расходов, термины не представляют собой целый договор. Также необходимо определить, какие правила будут применяться к договору, когда он исполняется не так, как ожидалось, вследствие различных обстоятельств, и каким образом должны разрешаться споры между сторонами. Хотя правила Инкотермс указывают сторонам, что делать, они не поясняют, что происходит, если стороны этого не делают! С этой целью сторонам необходимо включить в договор подлежащие применению правила или использовать в качестве дополнения стандартную форму договора. В практике могут возникнуть споры в связи с возникновением неожиданных событий, которые стороны не предусмотрели в их договоре в ясной и определенной манере. В таких случаях может предложить решение применимое право. К счастью, Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г. (Венская конвенция 1980 г.) стала в настоящее время всемирно признанной, что значительно содействует транспарентности и эффективному разрешению споров в международной торговле.