Комментарий к Правилам ICC по использованию национальных и международных торговых терминов "ИНКОТЕРМС 2020"

В современных международных экономических отношениях важное место занимает торговля. Правовое регулирование международной торговли всегда было в центре внимания не только государств, но и международных организаций, как межгосударственных, так и неправительственных.

Международная торговая палата (МТП), которая является международной неправительственной организацией, провозгласила своей основной целью дальнейшее развитие "открытой мировой экономики с твердым убеждением в том, что международные торговые обмены способствуют как большему глобальному процветанию, так и миру между народами" (Преамбула Конституции МТП 2017 г.).*(1) В частности, для достижения этой цели она в своей деятельности "привержена борьбе с протекционизмом во всех его формах, расширению международных потоков товаров, услуг, капитала и технологий, выработке рекомендаций по широкому кругу международных вопросов и воплощению своих принципов в практические услуги деловым кругам для содействия коммерческим обменам через границы".

Со времени своего образования в 1919 г. МТП активно занимается выработкой документов по различным аспектам международного торгового сотрудничества. В ст. 3 Конституции МТП названы такие акты данной организации как "правила, кодексы, единообразные торговые обычаи и практика, установленные МТП", а в ст. 11 предусмотрено, что " Заявления о политике, рекомендации и технические документы МТП обычно подготавливаются его комиссиями". Более точных указаний в отношении принимаемых актов в Конституции не содержится, однако приведенные положения позволяют сделать вывод, что МТП может принимать различного рода документы, касающиеся общей направленности деятельности этой организации (заявления о политике), технические документы (в отношении членства, связей с национальными подразделениями и др.) и рекомендации (правила, кодексы и пр.).

Сразу после своего образования МТП начала активно разрабатывать такие акты. К началу 1922 г. были опубликованы акты, посвященные экспортным кредитам, международным коносаментам, контрактам на строительство, двойному налогообложению и другим вопросам (всего 20 документов). В 1933 г. были опубликованы Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов, в 1936 г. - Международные правила толкования торговых терминов (Инкотермс), в 1937 г. - Кодекс рекламной практики. Деятельность МТП была прервана второй мировой войной, но уже в 1947 г. вышли в свет Правила по согласительным процедурам и арбитражу, а в 1949 г. - Кодекс справедливого отношения к иностранным инвестициям.

В настоящее время список изданий МТП включает более ста документов. Среди них - унифицированные правила (в частности, Унифицированные правила для договорных гарантий, Унифицированные правила по инкассо, Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов, Единообразные правила поведения для обмена торговыми данными посредством телепередачи (UNCID)), кодексы (в частности, Международный кодекс рекламной практики, Кодекс МТП по экологической рекламе, Международный кодекс спонсорства МТП), типовые формы (например, Типовой контракт ICC международной купли - продажи товаров (готовые изделия), Типовой дистрибьюторский контракт МТП, Типовые формы выдачи контрактных гарантий, Типовые формы выдачи гарантий по требованию), руководства (например, Руководство по единообразным правилам МТП для гарантий по требованию, Руководство МТП по операциям документарного аккредитива для UCP 500) и др.

Среди этих документов своей практической значимостью и востребованностью выделяется документ под названием "Правила ICC по использованию национальных и международных торговых терминов", сокращенно - Инкотермс, впервые принятое в 1936 г.

Первое издание Инкотермс содержало шесть терминов - FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship и Ex Quay, которые использовались только на морском транспорте. Следующее издание Инкотермс состоялось только в 1953 г. Оно включило три новых термина для использования на не морском транспорте - это DCP (Delivered Costs Paid), FOR (Free on Rail) и FOT (Free on Truck).В третье издание (1967 г.) были добавлены два новых термина - Delivery at frontier (DAF) and Delivery duty paid (DDP), а в 1974 г. появилась необходимость расширить применение терминов на воздушные перевозки и в документе появился новый термин FOB Airport (Free on Board Airport). Это правило было направлено на уточнение термина FOB (Free on Board), точно обозначая используемое судно.

Очередная редакция потребовалась вследствие широкого использования контейнерных перевозок и нового процесса оформления документации. В 1980 г. был введен торговый термин FRC (Free Carrier

... N amed at Point), который предусматривал товары, фактически полученные в пункте приема на берегу, например на контейнерной площадке.

В 1990 г. был произведен новый пересмотр документа. Основной причиной пересмотра было намерение приспособить Инкотермс к возрастающему использованию средств компьютерной связи, а также изменение способов транспортировки, использование контейнеров, смешанных перевозок и перевозки ролл-он-ролл с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта в перевозках на короткие расстояния. В ходе его был упрощен термин "франко перевозчик", исключены правила для конкретных видов транспорта (например, бесплатно на железной дороге, FOT; бесплатно на грузовике и FOB аэропорт - бесплатно на борту в аэропорту). Было сочтено достаточным использовать вместо этого общий термин FCA (франко перевозчик - указанный пункт).*(2)

В издании 2000 г. были изменены таможенные обязательства, оформление Раздела "Лицензии, разрешения и формальности" правил FAS и DEQ было изменено в соответствии с тем, как большинство таможенных органов решают вопросы экспорта и импорта записей.

В 2010 также были внесены существенные изменения в Инкотермс:

- исключены термины DAF (Доставка до границы/ Delivered at Frontier), DES (Доставка с борта суда/ Delivered Ex-Ship), DDU (Доставка без оплаты пошлин/Delivered Duty Unpaid), DEQ (Доставка с причала / Delivered Ex-Quay);

- включены термины DAP (Доставка в месте назначения/ Delivered at place) и DAT (Доставка на терминале);

- были изменены термины CIF ("Стоимость, страхование и фрахт") и CIP ("Перевозка и страхование оплачены до...") для того, чтобы показать наличие страхования;

- данный документ был адаптирован для использования во внутренних торговых отношениях.

Последняя, ныне действующая редакция Инкотермс - Инкотермс ® 2020 - вступила в силу с 1 января 2020 г.

Рассматриваемый документ широко используется в международной торговой практике. Ссылки на Инкотермс включаются в контракты купли-продажи товаров, определяя обязательства продавца и покупателя, и признаются таможенными и судебными органами в качестве международного стандарта. В связи с этим возникает вопрос о правовой силе данного документа.

Вопрос об актах МНПО неоднократно дискуссировался в правовой литературе и до настоящего времени не имеется единства мнений в отношении их правовой значимости. Большинство ученых полагает, что акты МНПО не имеют обязательной юридической силы, но они отражают сложившуюся международную практику, международные обычаи.

Следует, прежде всего, отметить, что МНПО принимают различного рода акты: это акты в отношении деятельности самой организации (по принятию бюджета, формированию органов организации и др.) и акты, направленные на применение их правил членами соответствующей организации (например, ИНКОТЕРМС МТП, Унифицированные обычаи и правила по документарному аккредитиву МТП и др.).

Что касается первой группы актов, то они обязательны для членов конкретной МНПО, в противном случае невозможно само существование организации.

Акты второй группы носят унификационный характер, обычно направлены на введение единообразной практики в какой-то области деятельности. Если учесть, что Уставы всех МНПО требуют от своих членов признания принципов, лежащих в основе деятельности этих организаций, и выполнения решений, принятых ими, то можно сделать вывод, что акты второй группы также обязательны для выполнения, если в самих актах не предусмотрено иного.

Акты МТП пользуются большим признанием не только у членов этой организации, они широко используются в международной коммерческой практике.

Отдельно следует упомянуть, что с 2010 г. Incoterms ® \ Инкотермс ® является зарегистрированным товарным знаком Международной торговой палаты. Данный факт является уникальным для международных организаций, акты которых не рассматриваются в качестве охраняемых результатов интеллектуальной деятельности и к ним обычно не применяется авторское,*(3) патентное право и другие права интеллектуальной собственности, в том числе товарный знак.*(4)

Организация издала по этому поводу в 2010 г. специальное Уведомление, в котором объяснила свое отношение к товарному знаку и авторскому праву.*(5) В Уведомлении сообщается, что МТП "обладает всеми авторскими правами на эту коллективную работу. Ни одна из частей этой работы не может

быть воспроизведена, скопирована, распространена, передана, переведена или адаптирована в любой форме или любым способом (будь то графический, электронный или механический, включая, помимо прочего, ксерокопирование, сканирование, запись на ленту, или через использование компьютера, Интернета и информационно-поисковых систем) без письменного разрешения ICC через службу ICC Services, Департамент публикаций".

Необходимо пояснить, что в данном случае МТП заявляет о своих авторских правах на книгу "Инкотермс 2010. Публикация ICC N 715 = Incoterms ®2010. ICC Publication No 715: правила ICC по использованию национальных и международных торговых терминов: дата вступления. в силу 1 янв. 2011 г./[пер. с англ. Н.Г. Вилковой]. - М.: Инфотропик Медиа, 2010. - 274 с.". Содержание книги включает не только текст официального документа на русском и английском языках, но и вступительное слово Председателя МТП, сведения о редакционной группе, информацию о разрешении международных коммерческих споров и др., из чего можно заключить, что авторское право не распространяется на текст официального документа и Уведомление в этом отношении соответствует требованиям ст. 1259 ГК РФ.

При этом следует обратить внимание на категоричность формулировок Уведомления в отношении авторского права. Вероятно, их следует понимать с учетом положений ГК РФ (ст. 1274-1280), которые предусматривают возможность свободного использования произведения.

Уведомление сообщает также, что " "Incoterms" ("Инкотермс") не является общим или родовым термином, который может быть использован для обозначения любых торговых терминов, а является товарным знаком, который используется исключительно для обозначения торговых терминов, разработанных ICC, продуктов и услуг, предлагаемых ICC".Из этого можно заключить, что товарный знак Incoterms ® должен применяется не к официальному документу МТП, а только к его терминам, работам и услугам. Тем не менее, не трудно заметить, что сама МТП полагает иначе, поскольку опубликованные ею Правила ICC по использованию национальных и международных торговых терминов обозначены товарным знаком Incoterms ®.

В отношении Инкотермс можно отметить, что данный акт МТП был признан Постановлением Правления Торгово-промышленной палаты Российской Федерации N 117-13 от 28 июня 2001 г. в качестве торгового обычая. К этому мнению ТПП РФ следует отнестись критически, прежде всего, потому что оно высказано общественной организацией и не имеет обязательного характера.

Представляется, что данный документ не следует толковать столь однозначно, поскольку он содержит различные правила: одни действительно являются подтверждением давно сложившейся практики в международной торговле (например, базисное условие поставки СИФ означает, что на продавца возлагаются обязанности по заключению контракта перевозки, страхованию товара и выполнению всех формальностей по экспорту), другие недавно появились в качестве базисного условия поставки (в частности, условие Франко-перевозчик впервые было включено в редакцию Инкотермс-1980), в третьи вносятся изменения (например, впервые в редакции Инкотермс-2000 предусмотрено, что при использовании условия ФАС очистка товара для экспорта включается в обязанности продавца).

Таким образом, Инкотермс является сложным документом, в котором содержатся как международные обычаи, так и толкование соответствующих базисных условий поставки, которые не являются таковыми.

Редакция Инкотермс 2020 г. внесла довольно существенные изменения в этот документ.

Во-первых, в нем содержится толкование только 11 базисных условий - это EXW (Ex works/ Франко Завод), FCA (Free Carrier/ Франко Перевозчик), CPT (Carriage paid to/ Перевозка оплачена до), CIP (Carriage and Insurance paid to/ Перевозка и страхование оплачены до), DAP (Delivered at Place/ Поставка в месте назначения), DPU (Delivered N amed Place Unloaded/Доставка на место выгрузки), DDP (Delivered Duty Paid/ Поставка с оплатой пошлин), FAS (Free Alongside Ship/ Свободно вдоль борта судна), FOB (Free on Board/Свободно на борту), CFR (Cost and Freight/ Стоимость и фрахт), CIF (Cost, Insurance and Freight/ Стоимость, Страхование и Фрахт).

Во-вторых, базис поставки DAT (Delivered at Terminal/Доставка на терминале) переименован в условия поставки DPU (Delivered N amed Place Unloaded/ Поставка на место выгрузки).

В-третьих, внесены изменения в некоторые базисные условия: а) изменено содержание условия FCA (Free Carrier/ Франко Перевозчик); б) изменен уровень страхового покрытия для термина CIP (Carriage and Insurance paid to/ Перевозка и страхование оплачены до); в) предусмотрена возможность использовать для перевозки товаров свой собственный транспорт;

В-четвертых, появилось новое правило в отношении безопасности транспорта: от продавца требуется соблюдение любых требований безопасности до пункта доставки товара (или предоставления необходимой информации).

Все 11 терминов рассматриваемого документа изложены по единой схеме - вначале указываются обязанности продавца, а затем - обязанности покупателя.

Пункты А1 и Б1 во всех базисных условиях изложены одинаково и содержат общие требования к сторонам контракта купли-продажи, т.е. продавец должен предоставить товар в распоряжение продавца, а продавец - принять его и оплатить. Вследствие этого комментарии к данным пунктам даются только в условии EXW.

В Инкотермс 2020 г. все базисные условия поставки товара разделены на две части: в первой части излагаются условия, применяемые для всех видов перевозки, а во второй - только для морской перевозки.

Часть I
Правила для любого вида или видов транспорта

В данную часть включены такие условия поставки как EXW/Франко-завод, FCA/ Франко-перевозчик , CPT/Перевозка оплачена до, CIP/Перевозка и страхование оплачены до, DAP/Поставка в месте назначения, DPU/ Поставка в месте назначения в выгруженном состоянии, DDP/ Поставка с оплатой пошлин.

EXW/ Франко-завод (с указанием поименованного места поставки); EXW/Ex-Works (insert N amed place of delivery)

Данный термин впервые был включен в издание Инкотермс 1953 г.*(6) и предусматривал такие обязанности продавца и покупателя:

А. Обязанности продавца:

- предоставление товара в соответствии с условиями договора;

- предоставление товара в указанный в договоре срок и в обозначенном в договоре пункте поставки;

- обеспечение за свой счет упаковки;

- извещение покупателя о дне, когда товар будет передан в его распоряжение;

- нести расходы, связанные с операциями по проверке (качества, меры, веса, счета), необходимыми для предоставления товара покупателю;

- нести все риски, которым может подвергаться товар до момента его предоставления в распоряжение покупателя;

- оказание содействия покупателю по его просьбе, за его риск и счет в получении документов, которые могут понадобиться покупателю для экспорта или импорта.

В. Обязанности покупателя:

- принять поставку товара и оплатить его цену;

- нести все расходы и все риски с момента передачи товара в его распоряжение;

- нести расходы по оплате таможенных пошлин и налогов;

- нести дополнительные расходы, возникшие вследствие неисполнения покупателем обязанности по приемке товара;

- оплатить расходы и сборы по получению документов и консульские сборы.

В EXW 2020 г. все эти обязанности продавца и покупателя сохранены. Неизменной осталась основная черта этого базиса поставки - минимальные обязанности продавца, который должен только подготовить товар к передаче продавцу и сообщить ему о готовности товара к передаче. При этом в текст EXW внесены некоторые уточнения:

1)по-прежнему основной обязанностью продавца остается передача товара в распоряжение покупателя в соответствии с контрактом купли-продажи с предоставлением доказательств

соответствия товара условиям контракта. Если в первичной редакции EXW такое указание считалось достаточным, то в последующих редакциях появились дополнения, касающиеся сопровождающих товар документов: продавец должен представить также коммерческий счет (редакция 1953 г.), коммерческий счет-фактуру (редакция 2000 г.), коммерческий счет-инвойс (редакция 2010 и 2020 гг.). Возникает вопрос: это одинаковые документы или речь идет о разных счетах?

Коммерческий счет - это финансовый документ, содержащий требование об уплате за товар указанной в нем суммы,*(7) коммерческий счет-фактура - документ, выдаваемый продавцом покупателю и содержащий подробное описание и цену поставленной продукции и оказанных услуг, номер отгрузочного документа, сумму счета и иные реквизиты, требуемые правилами центрального банка. Является основанием для расчетов между организациями.*(8) Коммерческий счет-инвойс - это тот же коммерческий счет с добавлением его названия на английском языке.*(9)

На данное установление пункта А1 следует обратить внимание по двум причинам:

Во-первых, коммерческий счет-фактура выписывается продавцом на имя покупателя после окончательной приемки товара. Он является документом, который удостоверяет фактическую поставку товара и содержит сведения о наименовании товара, его цене, количестве, банковских реквизитах сторон и др. Счет-фактуру не следует путать с обычным счетом, который выписывается до получения товара покупателем и не может удостоверять фактическую поставку товара.

Во-вторых, счет-фактура может быть заменена соответствующим электронным сообщением. Использование эквивалентных электронных сообщений предусматривается при всех условиях поставок. Однако это использование возможно только при наличии договоренности между сторонами контракта купли-продажи об электронной связи, а при отсутствии такого соглашения - в соответствии с обычаями делового оборота. Кроме того, банк покупателя должен принимать не только подлинные документы, но и их эквивалентны в электронном виде.

2) в 1953 г. ничего не было оговорено в отношении обязанности по заключению контракта перевозки, а в 1990, 2000 и 2010 г. указывалось, что ни у продавца, ни у покупателя такой обязанности не имеется. Совершенно ясно, что осуществление перевозки в интересах покупателя. В последнем издании Инкотермс перевозка указана в обязанностях покупателя: "Б4. Перевозка. Покупателю надлежит заключить договор или организовать за свой счет перевозку товара от поименованного места поставки". В данной формулировке эта обязанность может быть реализована двумя путями - путем заключения контракта перевозки, т.е. с третьим лицом, перевозчиком, или организовать эту перевозку за свой счет, т.е. перевезти товар своим транспортом;

3) во всех предыдущих редакциях или вообще о страховании не упоминалось (редакция 1953 г.) или указывалось, что у продавца нет обязанности по заключению договора страхования (редакция 1990 г.), или же предусматривалось, что ни у продавца, ни у покупателя такой обязанности не имеется (редакция 2010 г.), но продавец обязан по просьбе покупателя на его риск и за его счет предоставить ему имеющуюся информацию, необходимую покупателю для получения страхования. Последнее положение было сохранено в редакции 2020 г. Это означает, что покупатель сам осуществляет страхование товаров, однако у него нет обязательств перед продавцом по заключению контракта страхования;

4) в первой редакции EXW в обязанности продавца входило "извещение покупателя о дне, когда товар будет передан в его распоряжение", т.е. четко указывалось, о чем именно продавец должен известить покупателя. Впоследствии это положение было уточнено и продавец должен был сообщать не только о дне, но и о месте передачи товара. Данная обязанность имеет большое значение, поскольку влечет за собой серьёзные последствия для покупателя, поскольку он обязан в срок принять товар и документально оформить момент поставки, а нарушение срока влечет для него дополнительные расходы и изменение момента перехода рисков. EXW в редакции 2020 г. содержит иную формулировку: продавец должен направить покупателю извещение "необходимое для принятия покупателем товара". Такое извещение имеет неопределенный характер и можно предположить, что продавец свободен в своем определении содержания извещения и может включать в него любые сведения;

5) в первой редакции EXW не упоминалось на ком лежит обязанность получения экспортной лицензии, однако в последующих редакциях уже упоминалось, что это обязанность покупателя. В частности, в редакции 2010 г. говорилось, что продавец должен по просьбе покупателя оказать ему, за его счет и риск, содействие в получении экспортной лицензии или иного официального разрешения, необходимого для ввоза товара, а если потребуется, то и информацию, требуемую для проверки безопасности товара.

В 2020 г. данное положение было существенно дополнено в отношении перечня информации и документов: продавец обязан оказывать содействие в получении "любых документов и/или информации, относящейся ко всем формальностям, необходимым для экспортной/транзитной/импортной очистки, требуемых в странах вывоза/транзита/ввоза, таким как: экспортная/транзитная/импортная лицензия; выполнение требований безопасности для

вывоза/транзита/ввоза; предотгрузочная инспекция; а также любое иное официальное разрешение". Совершенно очевидно, что последняя редакция EXW предусматривает необходимость тесного сотрудничества продавца и покупателя в отношении объекта контракта. Покупатель может иметь различные намерения в отношении полученного товара (ввоз, транзит, вывоз) и продавец должен помогать ему в осуществлении этих намерений, но только при наличии просьбы покупателя об этом, и за его счет и риск;

6) Что касается рисков, то в EXW в редакции 2020 г. в целом сохранена обязанность продавца нести все риски утраты или повреждения товара до момента его поставки продавцу, но детализирована обязанность покупателя в отношении рисков - он несет все риски с момента получения товара, но если он не направит извещения о времени и месте приемки товара (при наличии согласования об этом), то он несет все риски "с согласованной даты или по окончании согласованного периода поставки при условии, что товар был явным образом индивидуализирован как товар, являющийся предметом договора" (п. Б3).

Таковы же обязанности покупателя и продавца в отношении распределения расходов.

FCA/Франко перевозчик (с указанием поименованного места поставки) FCA/Free Carrier (insert N amed place of delivery)

Данный термин является одним из наиболее часто используемых в международной перевозке. Он был включен в Инкотермс в 1990 г. и заменил собой такие базисные условия поставок как FOT - бесплатно на железной дороге, бесплатно на грузовике и FOB аэропорт - бесплатно на борту в аэропорту.

Основной обязанностью продавца является передача товара покупателю. В редакции 1990 г. поставка товара была очень подробно оговорена для отдельных видов транспорта и для смешанной перевозки, но уже в 2010 г. МТП отказалась от такой детализации, а в 2020 г. эта обязанность продавца была существенно отредактирована. Предусматривается, что

1) продавец должен передать товар перевозчику или иному лицу, номинированному покупателем в согласованном пункте в поименованном месте, в согласованную дату или в течение периода времени, указанного покупателем, или если такой момент не определен, то в конце согласованного периода, т.е. место и время передачи товара должны быть четко предусмотрены, поскольку от них зависит определение момента совершения поставки.

Поставка считается совершенной, когда:

- товар погружен на транспортное средство, предоставленное покупателем, если указанное место находится в помещениях продавца, или

- товар передан в распоряжение перевозчика или иного лица, номинированного покупателем, на транспортном средстве продавца, готовом к разгрузке.

Очевидно, что в редакции 2020 г. попытались учесть все варианты передачи товара, который может отгружаться из помещений продавца или с его транспортного средства.

2) передача товара должна сопровождаться коммерческим счетом-инвойсом или любым другим доказательством соответствия товара. Такие документы предоставляются продавцом в бумажной или электронной форме, причем форма подлежит согласованию, а при отсутствии соглашения - в соответствии с обычаями делового оборота. Из этого положения FCA следует, что наименование документа не имеет значения, важно, чтобы он содержал данные, свидетельствующие о соответствии товара условиям договора, т.е. его наименование, количество и пр.

3) Редакция перехода рисков для продавца и покупателя осталась в основном неизменной (по сравнению с редакцией 2010 г.), т.е. продавец несет все риски утраты или повреждения товара до момента его передачи продавцу, за исключением случая, если он не индивидуализировал (определенным образом обособил, обозначил) товар, как товар, являющийся предметом контракта. Не выполнение продавцом этой обязанности влечет задержку передачи товара и, соответственно, изменение момента перехода рисков.

4) В FCA 2020 г. весьма существенно изменилась обязанность продавца в отношении контракта перевозки. Неизменным осталось основное положение - продавец не имеет обязанности перед продавцом по заключению контракта перевозки, это обязанность покупателя. Однако, по просьбе покупателя продавец обязан предоставить ему "любую имеющуюся у него информацию, касающуюся перевозки, которая необходима покупателю для организации перевозки, включая требования

безопасности" (п. А4). Согласование этой информации влечет для продавца появление обязанности по заключению им контракта перевозки "на обычных условиях, за счет и на риск покупателя". Данное положение впервые используется в редакции 2020 г.

Из этих установлений п. А4 FCA можно заключить, что за обязанностью продавца по предоставлению информации по перевозке следует появление для него обязанности по заключению контракта перевозки. Единственное условие для этого - согласование этой информации с покупателем.

На практике это означает, что покупатель обращается с просьбой к продавцу сообщить ему о возможности и условиях транспортировки товара, если он сам по каким-то основаниям не хочет или не может заключить контракт перевозки. Получив необходимую информацию, покупатель соглашается или не соглашается на заключение контракта перевозки продавцом, и только в случае его согласия у продавца появляется обязанность по его заключению.

5) В первоначальном варианте FCA (1990 г.) предусматривалась обязанность продавца "По просьбе покупателя представить ему информацию, необходимую для заключения договора страхования" (п. А.10.). Обязанности по заключению этого контракта у продавца не было, но также отсутствовало положение о наличии такой обязанности и у покупателя, хотя текст п. А.10. дает основания полагать, что контракт страхования должен заключать покупатель. В 2010 г. общее положение в отношении контракта страхования осталось неизменным, однако была уточнена его формулировка: "У продавца нет обязанности перед покупателем по заключению договора страхования. Однако продавец обязан предоставить покупателю по его просьбе, на его риск и за его счет (при наличии расходов) информацию, необходимую покупателю для получения страхования" (п. А3b). Почти такая же формулировка, с некоторыми редакционными изменениями, включена в текст FCA 2020 г.(п. А5).

6) Доказательством поставки является транспортный документ. В редакции 1990 г. (п. А8) указывалось, что обязанностью продавца является передача покупателю "за свой счет, если это обычно принято, в качестве доказательства поставки товара обычные транспортные документы, в соответствии с пунктом А.4". В пункте же А.4 содержались указания в отношении момента выполнения поставки на отдельных видах транспорта, но ничего не говорилось в отношении документов.

В 2000 г. эта обязанность продавца была детализирована (п. А.8 FCA): "Продавец должен предоставить покупателю за свой счет обычное доказательство доставки товаров в соответствии с А4.

Если документ, указанный в предыдущем параграфе, не является транспортным документом, то продавец должен оказать покупателю по просьбе последнего и за его счет и риск любую помощь в получении транспортного документа по контракту перевозки (например, оборотный коносамент, необоротная морская накладная, документ о перевозке по внутренним водным путям, воздушная накладная, железнодорожная транспортная накладная, автомобильная транспортная накладная или документ мультимодального транспорта).

Если продавец и покупатель договорились об электронной связи, документ, указанный в предыдущем параграфе, может быть заменен эквивалентными электронными данными по взаимообмену (EDI)".

Ссылка на п. А.4 позволяет утверждать что в данной редакции была сделана попытка охватить все возможные ситуации, в том числе и такую, когда обычное доказательство поставки не является транспортным документом. В этом случае на продавце лежит лишь обязанность по оказанию покупателю помощи в получении транспортного документа.

В последующем данная обязанность продавца была сформулирована более кратко: а) продавец должен предоставить обычное доказательство поставки; б) продавец обязан по просьбе покупателя на его риск и за его счет оказать содействие в получении транспортного документа; в) по договоренности сторон, покупатель должен поручить перевозчику выдать продавцу транспортный документ, подтверждающий, что товар был погружен (например, коносамент с бортовой пометкой), продавец же обязан передать такой документ покупателю (п. А.6, Б.6 FCA в редакции 2020 г.).

Обязанность по документарному подтверждению поставки требует комментариев.

Прежде всего, следует обратить внимание на то, что в Инкотермс 2020 говорится об обычных доказательствах поставки и о транспортных документах, т.е. между ними имеется различие, обычные доказательства могут и не быть транспортными документами.

Российская судебная практика считает подтверждением поставки товара товарную накладную,*(10) акт приема-передачи,*(11) а косвенным подтверждением - представление акта сверки взаиморасчетов,*(12) спецификации*(13) и др. Такие обычные доказательства представляются в любом случае, что же касается транспортных документов, то продавец только обязан оказывать содействие покупателю в их получении по его просьбе и на его риск и за его счет. Эти правила

согласуются с положениями п. А.2 FCA согласно которым передача товара продавцу может осуществляться а) в помещении продавца после его погрузки на транспортное средство покупателя и б) с транспортного средства продавца, готового к разгрузке.

Какие именно транспортные документы необходимы для подтверждения поставки, зависит от используемого транспортного средства, но в п. А.6 FCA 2020 эти документы не указаны, в отличие от FCA 2000.

Поскольку Инкотермс 2020 применим к любым перевозкам, то для морского транспорта это может быть, например, оборотный коносамент. Оборотный коносамент - товарораспорядительный документ, который составляется на предъявителя или на приказ указанного в коносаменте лица, и дает возможность покупателю продать товар в пути. Или же это может быть такой документ как необоротная морская накладная, который не дает возможности покупателю продать товар в пути.

Перевозка по внутренним водным путям означает перевозку по водам, находящимся в пределах одного государства, т.е. по рекам, каналам, озерам проливам и пр. Транспортным документом для внутренних водных путей может быть речная накладная, которая выдается перевозчиком отправителю груза, перевозимого по реке. Это транспортный документ, который подтверждает принятие груза к перевозке до определенного порта назначения и обязанность перевозчика передать груз получателю, указанному в накладной. Речная накладная не является оборотным или товарораспорядительным документом.

При перевозке товаров воздушным транспортом обычно оформляется авиационная транспортная накладная. Она составляется грузоотправителем и вручается перевозчику вместе с грузом. Она составляется в трех оригиналах и шести копиях: оригиналы - для перевозчика, получателя груза и отправителя груза; копии - тем же лицам и дополнительно таможне, аэропортам отправления и назначения. Данный документ является договором перевозки, товарораспорядительным документом, распиской перевозчика в приеме груза к перевозке, таможенной декларацией. При получении груза получатель не обязан представлять оригинал авиационной транспортной накладной.

Железнодорожная накладная оформляется при перевозке груза и является обязательным письменным документом, подтверждающим приемку груза железной дорогой для перевозки в определенный пункт назначения.

При перевозке товаров автомобильным транспортом оформляется накладная в трех экземплярах, которая является подтверждением заключения контракта перевозки. Требования к накладной предусмотрены в Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (ЦМР) от 19 мая 1956 г. Россия является участником этой Конвенции с 1983 г., как правопреемник СССР. Если груз погружен на различные автомобили, или когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, то может быть составлено такое количество накладных, которое соответствует количеству используемых автомобилей или количеству подлежащих перевозке грузов или партий грузов.

Мультимодальная перевозка - это перевозка, осуществляемая не менее чем двумя различными видами транспорта. Контракт перевозки заключается обычно с оператором мультимодальной перевозки, который несет ответственность за доставку груза до места назначения. Он выдает отправителю документ на мультимодальную перевозку. Оператор сам заключает контракты с перевозчиками на отдельных видах транспортных средств. Для оформления документа на мультимодальную перевозку обычно используются Правила ЮНКТАД/МТП о документах мультимодальной перевозки грузов. Данный документ является подтверждением заключения контракта перевозки, может быть оборотным и необоротным (если указано наименование получателя) и может быть заменен электронным сообщением.

7) В пп. А.7 и Б.7 FCA 2020 изложены правила в отношении экспортной/импортной очистки: экспортная очистка выполняется продавцом за его счет и включает получение экспортной лицензии, выполнение требований безопасности, предотгрузочную инспекцию и получение любых официальных разрешений, а покупатель обязан оказывать ему содействие; импортная же очистка является обязанностью покупателя, а продавец обязан оказывать ему содействие. Содействие оказывается только по просьбе покупателя/продавца, за его счет и на его риск.

Данное правило имеется во всех редакциях Инкотермс.

Особое внимание следует обратить на требования в отношении безопасности товара. Они установлены на продукты животноводства (необходимо представить ветеринарное свидетельство), сельскохозяйственные культуры (фитосанитарные документы), рыбную продукцию (сертификат здоровья на импорт) и пр. Эти требования различны и зависят от государства экспорта/импорта.*(14)

8) Обязанностью продавца является проверка, упаковка и маркировка товара (п. А.8.).

Проверка означает, что перед передачей товара покупателю продавец должен за свой счет

произвести проверку качества товара, измерение, взвешивание и его подсчет.

Данная обязанность продавца вытекает из контрактных положений о поставке соответствующего количества товара, обладающего определенными качественными характеристиками. Это означает, что проведение проверки отвечает интересам продавца и требованиям добросовестного выполнения контрактных обязательств.

Что касается проверки качества, то следует учитывать, что в том случае, когда товар упакован, то проверка по качеству может быть невозможной и в этом случае отмечается только состояние упаковки. При поставке автомашин, оборудования проверка по качеству ограничивается только внешним видом товара и отмечаются такие его недостатки как ржавчина, царапины, вмятины и пр.

Количество товара определяется в весовых или объемных единицах, а также в штуках. В весовых единицах определяется количество таких товаров как уголь, нефть, руда и пр. В контракте купли-продажи должно быть четко указано о какой конкретно весовой единице идет речь, поскольку различают метрическую тонну (1000 кг.), длинную тонну (1016 кг.) и малую или короткую тонну (907,2 кг.). В штуках обычно определяется количество продаваемых машин, приборов, оборудования. Количество некоторых специфических товаров (химических) может определяться в условных единицах.

Вес или объем, количество штук указывается в коммерческом счете-фактуре.

Продавец производит также упаковку и маркировку товара за свой счет. Упаковка должна быть такой, которая требуется для транспортировки товара, т.е. она зависит от характера товара, избранного транспортного средства, длительности транспортировки. Однако стороны могут договориться о конкретных требованиях к упаковке и маркировке, оговорив их в контракте. Упаковка не требуется, если в данной отрасли торговли обычно принято отгружать проданный товар без упаковки.*(15)

Маркировка - это идентификатор товара, содержащий основные сведения о продукции. Наносимая на товар или его упаковку, маркировка может иметь вид текста, рисунка, условного знака. Обязательные требования к маркировке экспортируемых товаров устанавливаются в законодательстве страны назначения,*(16) в актах интеграционных объединений.*(17)

9) Распределение расходов в Инкотермс 2020 г. предусмотрено с достаточной полнотой в п. А.9. и отличается в этом отношении от содержания соответствующего пункта (А.6) предыдущей редакции данного документа. Обязанностью продавца является:

a) оплата всех расходов, относящихся к товару, до момента поставки, кроме расходов и сборов, оплачиваемых при оказании содействия покупателю в получении документов и информации (пп. А.4, А.5, А.6 и А.7b);

b) оплата расходов по предоставлению покупателю обычного доказательства того, что товар поставлен, в соответствии с п. А.6.;

c) оплата пошлин, сборов и иных расходов (если потребуется), связанных с исполнением экспортной очистки (п. А.7a);

d) оплата расходов покупателя по оказанию содействия в получении документов и информации в соответствии с п. Б.7a.

Соответственно в п. Б.9 FCA предусматривается, что покупатель несет все расходы по товару с момента его поставки, а также расходы по оказанию ему содействия продавцом по получению документов и по оплате пошлин и сборов, связанных с транзитной или импортной очисткой товара. Кроме того, покупатель обязан оплатить все дополнительные расходы, которые могут возникнуть вследствие неноминирования им перевозчика или иного лица, а равно и при непринятии груза, т.е. расходы, которые по его вине возникли у продавца.

10) В Инкотермс 2020 г. зафиксирована обязанность продавца известить покупателя о поставке товара или о том, что перевозчик или номинированное покупателем лицо не приняли товар в течение согласованного времени (п. А.10 FCA). Следует обратить внимание на изменение содержания этой обязанности в редакции 2020 г.: ранее такое извещение продавец направлял за счет и на риск покупателя, теперь же он делает это за свой счет. Кроме того, несколько изменилась терминология: ранее говорилось о "достаточном извещении", теперь же использован термин "надлежащее извещение". Что означает "надлежащее извещение"?

В российском законодательстве определения надлежащего извещения не имеется, но некоторые выводы можно сделать из рассмотрения ст. 165.1 ГК РФ:*(18) во-первых, извещение должно быть доставлено адресату; во-вторых, не имеет значения форма извещения; в-третьих, правила извещения могут быть указаны в контракте сторон или следовать из обычая или из практики, установившейся между сторонами. Оптимальный вариант для участников сделки - это указать в

контракте требуемое содержание извещения, каким путем оно должно быть направлено (почтовый, факсимильный, электронный и др.) и что считать доказательством доставки адресату. При использовании электронной почты в контракте должны быть указаны электронные адреса сторон.

Обращает на себя внимание то, что Инкотермс 2020 г. не предусматривает сроков направления извещения и никаких последствий для продавца в случае не выполнения этой обязанности. Однако можно предположить, что не извещение покупателя о том, что перевозчик или номинированное покупателем лицо не приняли товар - не в интересах продавца, поскольку приведет к дополнительным расходам.

В обязанности же покупателя (п. Б.10) входит извещение продавца о наименовании перевозчика или иного номинированного лица в течение срока, достаточного для поставки товара; о дате, когда они могут забрать товар; о пункте поставки и виде транспорта, т.е. эта обязанность покупателя четко увязана со сроком направления извещения.

CPT/ Перевозка оплачена до (с указанием поименованного места назначения; CPT/ Carriage paid to (insert N amed place of destination)

Данный термин появился в Инкотермс 1953 г. и применялся только к наземным перевозкам, однако впоследствии он стал применяться для всех видов перевозки, включая смешанные. В настоящее время CPT используется часто ввиду его практического удобства для сторон контракта купли-продажи, поскольку продавец сам заключает контракт перевозки до оговоренного пункта и сторонам не требуются многочисленные дополнительные согласования.

1) Обязанностью продавца, как и при других базисных условиях, является предоставление товара в соответствии с условиями контракта купли-продажи вместе с коммерческим счетом-инвойсом и любым другим доказательством соответствия, предусмотренным в контракте (п. А.1). Покупатель же обязан оплатить поставленный товар в соответствии с условиями контракта (п. Б.1).

Документы предоставляются продавцом в бумажной форме, а использование электронной формы возможно только по согласованию с покупателем или в соответствии с обычаями делового оборота.

2) Продавец обязан предоставить покупателю товар в согласованную дату или в пределах согласованного периода путем передачи его перевозчику или "путем предоставления товара, поставленного таким образом" (п. А.2), а покупатель обязан принять товар и получить его от перевозчика в определенном месте или пункте (п. Б.2). Довольно сложная редакция п. А.2 означает, что поставка считается завершенной или в момент передачи товара перевозчику или в момент получения этого товара покупателем от перевозчика. Это зависит от соответствующих положений контракта купли-продажи.

3) Как и при других базисных условиях поставки, продавец несет все риски утраты или повреждения товара до момента его поставки, а после этого все риски несет покупатель (п. А.3, Б.3). Уточнение этого правила связано с обязанностью покупателя направить извещение о времени и месте отгрузки товара: если определение этого времени и места является обязанностью покупателя, а он не сообщил эти сведения продавцу, то на покупателя переходят все риски с истечения согласованного срока (п. Б.3, Б.10).

4) Заключение контракта перевозки является обязанностью продавца и именно это условие CPT делает его привлекательным в торговых отношениях. Однако следует обратить внимание на несколько моментов:

- продавец заключает контракт перевозки за свой счет;

- данный контракт он обязан заключить в соответствии с условиями контракта купли-продажи от согласованного пункта поставки до согласованного места назначения (или пункта в таком месте);

- контракт перевозки должен быть заключен на обычных условиях, по обычному направлению и способом, который обычно используется для перевозки товара того же типа;

- обязанностью продавца является соблюдение любых требований безопасности, связанных с транспортировкой до места назначения. Эта обязанность продавца впервые предусмотрена в условиях CPT.

Все эти требования в отношении контракта перевозки свидетельствуют о том, что продавец не

свободен при заключении контракта, поскольку должен соблюдать условия контракта купли-продажи и выбирать такое средство транспорта, которое позволит наилучшим образом выполнить этот контракт. Только при отсутствии договоренности в отношении конкретного пункта поставки и невозможности его определить исходя из практики, он сам может выбрать такой пункт. Учитывая, что контракт перевозки заключается за счет продавца, непонятными являются требования "обычного направления" и "обычных условий", поскольку уже предусмотрена доставка товара от и до определенного пункта, а условия перевозки - забота продавца, который заинтересован в должной доставке товара в пункт назначения.

5) У продавца и покупателя нет взаимных обязанностей по страхованию товара (пп. А.5, Б.5). Однако, по просьбе покупателя на его риск и счет, продавец обязан предоставить ему имеющуюся информацию, необходимую покупателю для получения страхования.

Из этих установлений п. А.5 CPT можно заключить, что именно покупатель обеспечивает страхование товара. Но с какого момента и как это согласуется с пп. А.3 и Б.3? Ведь товар страхуется именно от риска его утраты или повреждения и, кроме того, продавец вряд ли сможет заключить контракт перевозки без страхования товара.

6) Поставка товара на условиях CPT осуществляется не только путем предоставления товара, но и соответствующих документов (п. А.1). Предоставление документов - обязанность продавца, которая наступает только "если это является обычным или по просьбе покупателя". Данная формулировка этой обязанности свидетельствует о том, что эта обязанность продавца не является безусловной, и, соответственно, покупатель, если он желает получить транспортные документы, должен заранее озаботиться об этом и направить такую просьбу продавцу или же включить ее в контракт купли-продажи.

В п. А.6 указаны определенные требования к транспортному документу:

а) документ должен быть датированным в пределах срока отгрузки;

б) документ должен предоставлять возможность покупателю получить товар от перевозчика в согласованном месте назначения, а также продать товар в период транзита путем передачи документа последующему покупателю или путем извещения перевозчика;

в) если транспортный документ является оборотным*(19) и выдан в нескольких оригиналах, то покупатель должен получить полный комплект оригиналов.

Какие конкретно документы подлежат передаче покупателю в данном пункте не указано, хотя, в более ранних редакциях ИНКОТЕРМС можно найти такое указание. Например, п. А.8 в редакции ИНКОТЕРМС 1990 г. примером таких документов названы оборотный коносамент, необоротная морская накладная, документ о перевозке во внутреннем водном сообщении, воздушная накладная, железнодорожная или автомобильная накладная, накладная перевозки.

Содержание этого пункта CPT 2020 г. не изменилось и полностью повторяет п. А.8 CPT в Инкотермс 2010 г.

7) Требования в отношении получения необходимых разрешений и лицензий всегда предусматривалось в базисных условиях CPT и являлось обязанностью продавца (см. п. 8 CPT в редакции 1953 г., п. А.2 CPT в редакции 1990 г. и др.).

В Инкотермс 2020 г. эти требования были детализированы и включены в пп. А7 и Б.7 "Экспортная/импортная очистка" в новой редакции. Предусмотрены обязанности продавца по экспортной очистке, такие как получение экспортной лицензии, выполнение требований безопасности, предотгрузочная инспекция и получение любого иного официального разрешения. Экспортная очистка осуществляется продавцом за его счет. Кроме того, продавец обязан оказать покупателю по его просьбе и за его счет и на его риск содействие в получении документов и/или информации в отношении всех формальностей, необходимых для транзитной/ импортной очистки, включая требования по безопасности и по предотгрузочной инспекции. необходимых в стране транзита или в стране ввоза (п.А.7).

Покупатель, в свою очередь, обязан оказывать содействие продавцу также по его просьбе и за счет и на его риск такое же содействие в получении документов и/или информации, необходимых для экспортной очистки. Его обязанностью является импортная очистка товара (п. Б.7).

Содержание данных пунктов CPT вытекает из других обязанностей сторон контракта, в том числе по перевозке товара.

8) Проверка, упаковка и маркировка во всех редакциях Инкотермс являлись обязанностью продавца (пп. 5 и 6 CPT в редакции 1953 г., пп. А.9 и Б.9 CPT в редакции 2010 г.). Однако в 2020 г. была несколько изменена редакция этой обязанности:

а) если в редакции 2010 г. предусматривалось, что продавец несет все расходы по проверке товара (проверка качества, измерение, взвешивание, подсчет) и по его инспектированию перед отгрузкой, и одновременно указывалось, что расходы по инспектированию несет покупатель, то в редакции 2020 г. это положение было уточнено - продавец несет все расходы по проверке товара, а у покупателя вообще нет такой обязанности (пп. А.8 и Б.8). Возникает вопрос, а кто же несет расходы по инспектированию товара перед отгрузкой?

Как известно, инспектирование товара перед отгрузкой (pre-shipment inspection, PSI) производится в интересах покупателя. В контракте купли-продажи должно быть указано, кто несет расходы по инспектированию товара и по документальному его подтверждению. Обычно их оплачивает покупатель, хотя в контракте можно предусмотреть и иное. Однако, если осмотр проводится для того, чтобы продавец мог выполнить действующие в его стране обязательные правила в отношении экспорта товара, он должен сам оплатить такое инспектирование;

б) продавец обязан за свой счет обеспечить упаковку товара, кроме случая, когда товар в данной отрасли не требует упаковки (например, уголь). В законодательстве РФ и в Венской конвенции о договорах международной купли-продажи товаров никаких требований к упаковке не содержится, однако стороны контракта купли-продажи имеют возможность указать эти требования в контракте. Если они этого не сделали, то упаковка должна обеспечивать сохранность товара при транспортировке;

в) маркировка - это идентификатор товара, содержащий основные сведения о продукции. Она наносится на товар или его упаковку и может иметь вид текста, рисунка, условного знака.

Как правило, для импортируемых товаров требуется привести в маркировке наименование товара, включая его торговое наименование (бренд, марка), сведения о производителе (как минимум наименование и страна происхождения), о дате изготовления, сроке годности или службы (при наличии); для большинства упакованных товаров - сведения о весе (массе) в метрических единицах.

При экспорте следует учитывать, что в каждой стране назначения действуют свои обязательные требования о выполнении маркировки. Например, в Индии требуется выполнение маркировки на двух языках - хинди и английском; в Бразилии для пищевых продуктов необходимо указать содержание сахара и соли; некоторые страны (Иран, страны Персидского залива и др.), вводят ограничения и запреты на изобразительные решения, и др.

Обязательные требования к маркировке товаров устанавливаются как внутренним законодательством государств,*(20) так и международными соглашениями*(21) и актами международных организаций.*(22)

9) Содержание пункта "Распределение расходов" между продавцом и покупателем осталось неизменным по сравнению с Инкотермс 2010 г., т.е. (п. А9) продавец оплачивает все расходы, связанные с товаром до момента его поставки, расходы по транспортировке и погрузке товара, по транзиту, а также все пошлины, налоги и сборы, связанные с экспортной очисткой товара, и расходы по оказанию содействия покупателю по получению необходимых документов и информации. Что касается расходов по выгрузке товара в согласованном месте назначения, то продавец их оплачивает только в случае, если в контракте перевозки не указано, что их оплачивает покупатель.

Соответственно, (п. Б9) покупатель несет все расходы, связанные с товаром, с момента его поставки.

По всем базисным условиям ИНКОТЕРМС-2020 продавец несет все расходы, связанные с товарами до момента их поставки. В этом отношении условие CPT не является исключением. Однако, поскольку заключение контракта перевозки является обязанностью продавца, то он оплачивает также фрахт и расходы по погрузке товаров в месте поставки. Кроме того, если это предусмотрено в контракте перевозки, то он оплачивает также все сборы по разгрузке товаров в месте назначения.

Следует обратить внимание, что в данном пункте ничего не сказано об оплате перегрузки товаров, если товар перевозится несколькими видами транспорта. Оплата перегрузки товаров в пути должна быть предусмотрена в контракте перевозки и, чаще всего, она включается в обязанности продавца, хотя контрактом может быть предусмотрено и иное.

Все расходы по выполнению таможенных формальностей, а также все пошлины, налоги и другие сборы, оплачиваемые при экспорте товаров, оплачиваются продавцом. Что же касается расходов, связанных с транзитом товаров через территорию любого государства, то они оплачиваются продавцом только тогда, когда оплата этих расходов прямо предусмотрена в контракте перевозки.

Не трудно заметить, что оплата продавцом расходов по разгрузке товаров в месте назначения, по транзиту через другие страны и по перегрузке товаров в пути значительно увеличивают цену контракта перевозки. Вследствие этого, при заключении контракта купли-продажи продавец должен согласовать с покупателем вопрос о том, кто из них будет оплачивать эти расходы.

10) В п. А10 "Извещения" предусматривается, что продавец обязан известить покупателя о поставке товара и, далее: "Продавец обязан предоставить покупателю извещение, позволяющее покупателю получить товар".

Извещение о том, что товар поставлен в соответствии с положениями пункта А2 - обычная обязанность продавца при всех базисных условиях поставки. В пункте А10 не говорится о времени направления такого извещения, способе его отправки и последствиях не выполнения данной обязанности. Учитывая, что данное извещение имеет большое значение для покупателя, поскольку он должен подготовиться к получению груза, то можно предположить, что извещение должно быть отправлено немедленно после передачи товара перевозчику. Средство сообщения следует выбрать такое, которое позволит покупателю заблаговременно узнать о доставке товара. Если имеется договоренность об использовании электронных средств связи, то следует использовать именно их.

В тексте рассматриваемого пункта базисного условия CPT говорится также, что продавец должен направить не просто извещение о поставке, а извещение, которое требуется для получения товара.

Для получения товара покупатель должен иметь сведения о транспортном средстве, о дате его отправки, времени в пути и пр., то есть все то, что позволит покупателю подготовиться к приемке товара, но это не документы, являющиеся доказательством поставки, поскольку о них говорится отдельно.

Положения данного пункта не следует понимать таким образом, что продавец обязан направить покупателю два извещения. Извещение может быть одно, но в нем должны содержаться все сведения, о которых было сказано выше.

Если продавец не выполнит этой обязанности или выполнит ее не своевременно, то последствием могут быть дополнительные расходы покупателя (например, оплата простоя транспортного средства) и, соответственно, возникновение конфликтной ситуации.

В свою очередь покупатель обязан известить продавца о времени отгрузки и месте назначения товара, если он имеет право их определять. Направление извещения продавцу о сроках, пунктах назначения, названии транспортного средства и пр. предусмотрено практически во всех условиях поставки.

CIP/ Перевозка и страхование оплачены до (с указанием поименованного места назначения) CIP/Carriage and Insurance Paid to (insert N amed place of destination)

Данные базисные условия поставки товара очень похожи на условия CPT: продавец несет те же обязанности, но с дополнением, что он должен обеспечить страхование товара во время транспортировки. Кроме того, продавец производит таможенную очистку товара для экспорта.

CIP используется при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

1)Как и в других базисных условиях продавец обязан предоставить товар с соответствующими документами, а покупатель должен его оплатить.

2) На п. А2 рассматриваемого документа сторонам контракта купли-продажи следует обратить внимание, поскольку он требует определенных согласований условий контракта.

Во-первых, поставка производится путем передачи товара перевозчику, с которым заключен контракт перевозки, либо "путем предоставления товара, поставленного таким образом". Первый путь поставки товара четко сформулирован: продавец считается выполнившим поставку в момент передачи товара первому перевозчику. Второй путь, обозначенный фразой "путем предоставления товара" используется в случае перепродаж товара в пути (серийные продажи) и его использование должно быть заранее оговорено в контракте купли-продажи.

Во-вторых, дата поставки или период поставки подлежат предварительному согласованию (п. А2), кроме того, в соответствии с п. Б2, согласовано должно быть и место назначения или даже определенный пункт в этом месте, что опять-таки должно найти закрепление в контракте купли-продажи.

3) С момента поставки все риски утраты или повреждения товара песет покупатель. Исключением является только случай, если покупатель не направил извещение продавцу о времени отгрузки товара или о пункте получения товара (п. Б10), то он несет все риски с согласованной даты или с

момента истечения согласованного периода отгрузки, "при условии, что товар был явным образом индивидуализирован как товар, являющийся предметом договора".

Данное положение всегда включалось в базисные условия CIP, хотя несколько менялись формулировки.

4) Обязанность заключить контракт перевозки является обязанностью продавца. Данный пункт (п.А4) сформулирован точно также, как и в условии CPT.

5) С п. А4 тесно связан п. А6 CIP, который регулирует вопрос предоставления транспортного документа. В соответствии с контрактом перевозки, продавец обязан предоставить покупателю обычный транспортный документ, "если это является обычным или по просьбе покупателя". Данная обязанность продавца предусмотрена и в базисных условиях CPT точно в такой же редакции (подробнее см. п. А6 CPT).

6) Страхование груза - обязанность продавца. Эта обязанность в ИНКОТЕРМС 2020 оговорена достаточно подробно:

- договор (контракт) страхования должен быть заключен со страховщиком или страховой компанией, имеющими хорошую репутацию и предоставлять покупателю право требования непосредственно к страховщику. Такое право должно быть предусмотрено для другого лица, имеющего страховой интерес в товаре;

- страхование груза должно соответствовать покрытию, предусмотренному Оговоркой А Института Лондонских страховщиков*(23) (Ассоциации рынка Ллойда/Международной ассоциации андеррайтинга,*(24) LMA/IUA)*(25) или иными подобными оговорками, соответствующими используемому виду транспорта. Предполагается, что полис с Оговоркой А покрывает все риски, но на практике он не покрывает такие риски как несоответствующая упаковка, обычная утечка, непригодное для плавания судно, ядерная война и др.;

- по требованию покупателя продавец обязан осуществить за счет покупателя любое дополнительное страхование, такое как покрытие, соответствующее Оговоркам по страхованию грузов от военных рисков и/или Оговоркам по страхованию грузов от рисков забастовок Института Лондонских страховщиков (LMA/IUA) или иным оговоркам;

- страхование должно покрывать как минимум предусмотренную контрактом сумму плюс 10% и осуществляться в валюте контракта. Следует обратить внимание на то, что в редакции ИНКОТЕРМС 2020 г. (в отличие от ИНКОТЕРМС 1990, 2000, 2010, в которых указывается контракт купли-продажи) не уточняется о каком контракте идет речь - о контракте купли-продажи или перевозки?

Не имеется сомнений в том, что в контракте купли-продажи должна быть указана сумма страхового покрытия, однако, возможна ситуация, когда товар отправляется несколькими партиями. В этом случае сумма покрытия будет определяться контрактом перевозки;

- продавец обязан предоставить покупателю соответствующий документ (страховой полис, сертификат и др.) страхового покрытия. Кроме того, по просьбе покупателя и за его счет любую информацию, которая необходима для осуществления дополнительного страхования.

Международных договоров по вопросам страхования не имеется, и регулирование страхования осуществляется внутренними нормами права, а также актами международных интеграционных объединений. В частности, в ЕС принято шесть Директив, которые устанавливают обязательные стандарты по страхованию.

В России при перевозке грузов автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом страхование регулируется положениями ГК РФ (Глава 48, ст.ст. 927-970), а при перевозке грузов морем - Кодексом торгового мореплавания (Глава XV). Сравнение рассматриваемого правила Инкотермс 2020 г. и норм российского законодательства свидетельствует о наличии серьезных различий между ними: п. 2 ст. 947 ГК РФ и ст. 259 КТМ устанавливают запрет на превышение страховой суммы над страховой стоимостью при имущественном страховании, а в случае нарушения этих норм договор страхования в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость, признается ничтожным.

В правовой литературе на это различие неоднократно обращалось внимание и предлагались различные пути выхода из данной ситуации.*(26) С учетом положений п. 2 ст. 5 ГК РФ (Обычаи, противоречащие обязательным для участников соответствующего отношения положениям законодательства или договору, не применяются) правила Инкотермс в данном случае не подлежат применению.

7) Продавец выполняет за свой счет все формальности, связанные с экспортной очисткой товара (экспортная лицензия, выполнение требований безопасности для вывоза, предотгрузочная инспекция, любое иное официальное разрешение) - п. А7. Покупатель же обязан ему оказывать

содействие в получении документов и/или информации. Такое содействие оказывается по просьбе продавца, за его счет и на его риск. (п. Б7).

Импортная очистка - это обязанность покупателя, а продавец должен оказывать ему содействие при наличии соответствующей просьбы.

8) Проверка, упаковка и маркировка товара являются обязанностью продавца и производятся за его счет (п. А8). Содержание этого пункта точно повторяет п. А8 условия поставки CPT (см. подробный комментарий). У покупателя такой обязанности не имеется.

9) Распределение расходов (пункты А9 и Б9) между продавцом и покупателем производится так же, как и в условиях поставки CPT (пункты А9 и Б9) с добавлением того, что продавец несет расходы по страхованию, а покупатель - расходы по дополнительному страхованию.

10) Продавец обязан известить покупателя, что товар поставлен, и это извещение должно позволить покупателю получить товар (п. А10), а покупатель, если он имеет право определять время для отгрузки товара и/или пункт получения товара в месте назначения, - предоставить продавцу надлежащее извещение.

DAP/ Поставка в месте назначения (с указанием поименованного места назначения) DAP/ Delivered at Place (insert N amed place of destination)

Базисное условие поставки DAP - поставка в место назначения было включено в ИНКОТЕРМС только в 2010 г. Данный термин применим для перевозки товаров любым видом транспорта. Использование его означает, что продавец обязан доставить товар в согласованное место назначения. В редакции 2020 г. содержание данного условия поставки сохранено, но несколько изменена редакция и очередность изложения обязанностей продавца и покупателя.

1) Общие обязанности продавца и покупателя такие же, как и в других условиях поставки.

2) Основная обязанность продавца заключается в том, что он должен предоставить товар в распоряжение покупателя на транспортном средстве, готовым к разгрузке) в согласованную дату или период времени в определенное место назначения (или пункт назначения в этом месте) или же предоставить товар, поставленный таким образом*(27) (п. А2), т.е. обязанность продавца заключается только в доставке товара, после чего все риски переходят к покупателю.

При использовании DAP стороны должны четко согласовать:

- место назначения;

- для удобства передачи груза в распоряжение покупателя возможно указание не только места назначения, но и определенного пункта в этом месте. На этот момент покупателю следует обратить особое внимание, поскольку он является заинтересованной стороной;

- период поставки (с такого-то числа до такого-то числа) или точную дату поставки груза.

Обязанности по разгрузке транспортного судна у продавца не имеется, это обязанность покупателя.

3) С моментом поставки тесно связан момент перехода рисков (п. А3 и п. Б3): продавец несет все риски повреждения или утраты товара до момента поставки, после чего все риски переходят к покупателю. Однако, если покупатель не выполнил импортной очистки товара или не оказал содействия продавцу в получении документов и/или информации, необходимых для экспортной очистки, то, несмотря на прибытие транспортного средства, покупатель будет нести все риски. Это же правило действует и в случае, если покупатель не известил продавца о дате поставки или пункте назначения.

Формулировки данных пунктов сохранены такими же, как формулировки п. А5 и п. Б5 ИНКОТЕРМС 2010 г.

4) Что касается контракта перевозки, то его заключение - обязанность продавца (п.А4). Данный контракт заключается до согласованного места или пункта назначения. Следует обратить внимание на то, что

- в данном пункте ничего не сказано о виде транспортного средства. Предполагается, что вид транспортного средства должен быть определен в контракте купли-продажи;

- особо оговаривается ситуация, когда стороны не согласовали конкретный пункт назначения: в этом случае продавец сам выбирает этот пункт, "наиболее подходящий для его целей", т.е. при выборе данного пункта он руководствуется своими интересами. В п. А4 ничего не сказано, должен ли при этом продавец учитывать интересы покупателя.

В редакции DAP 2020 г. на продавца возложена обязанность соблюдать требования безопасности, связанные с транспортировкой. Такие требования должны быть включены в контракт перевозки.

5) В п. А5 DAP предусмотрено, что у продавца нет обязанности перед покупателем по страхованию товара, а покупателя нет такой обязанности перед продавцом, но покупатель обязан (п. Б5) предоставить продавцу по его просьбе и за счет и на его риск информацию, необходимую для получения страхования.

6) Продавец также обязан предоставить покупателю документы, необходимые для получения груза (п. А6), осуществить экспортную и транзитную очистку и оказать содействие покупателю в импортной очистке (п. А7), обеспечить упаковку и маркировку товара, а также оплатить расходы по проверке товара (п. А8), направить покупателю извещение, позволяющее получить товар (п. А10). См. комментарий к соответствующим пунктам базисного условия CIP.

7) Распределение расходов при использовании термина DAP скоординировано с обязанностями сторон контракта: продавец оплачивает все расходы по товару и его перевозке до момента поставки, расходы по получению документов, пошлины, налоги и иные расходы по экспортной и транзитной очистке, расходы покупателя, связанные с оказанием содействия в получении документов и информации (п. А9).

В данном пункте содержатся также положение, позволяющее определить сторону, которая осуществляет разгрузку транспортного средства, о которой не упоминалось в п. А4 "Перевозка". Из содержания данного пункта можно заключить, что обязанность разгрузить транспортное средство должна быть оговорена в контракте перевозки и, соответственно, расходы по разгрузке возлагаются на сторону, которая её выполняет. Представляется, что эту обязанность логичнее было бы предусмотреть в п. А4.

DPU /Поставка в месте назначения в выгруженном состоянии (с указанием поименованного места назначения); DPU/ Delivered at Place Unloaded (insert N amed place of destination)

Данный термин впервые включен в издание Инкотермс 2020 г. Он заменил собой термин - DAT , который содержался в издании 2010 г. Причиной замены была неопределенность понятия "терминал", используемого в этом термине.

Этот термин может использоваться при перевозке товара любым видом транспорта, а также при перевозке несколькими видами транспорта. DPU

DPU является единственным термином в Инкотермс, который предусматривает обязанность продавца выгрузить товар в месте назначения. Соответственно, продавец должен заключить контракт перевозки и он несет все риски и расходы по товару до момента предоставления покупателю товара в выгруженном состоянии в согласованном пункте и в согласованную дату или в пределах согласованного периода времени. Все остальные условия DPU такие же, как в условиях DAP (см. комментарий).

DDP/ Поставка с оплатой пошлин (с указанием поименованного места назначения); DDP/ Delivered Duty Paid (insert N amed place of destination).

Базисное условие поставки DDP впервые было включено в Инкотермс в 1967 г., хотя оно и ранее использовалось в международной торговле.

Особое условие его предусмотрено в п. А7 и заключается в том, что на продавца возлагается обязанность по выполнению и оплате всех формальностей, необходимых для экспортной, транзитной и импортной очистки, таких как получение экспортной, транзитной импортной лицензий; выполнение требований безопасности для вывоза, транзита и ввоза; предотгрузочная инспекция; получение любых иных официальных разрешений. Покупатель же (п. Б7) обязан оказывать в этом содействие продавцу.

Это означает, что на продавца возлагаются максимальные обязанности, т.е. он упаковывает, маркирует товар и оплачивает расходы по его проверке (п. А8), заключает контракт перевозки (п. А4) и доставляет товар в согласованное место и время; предоставляет покупателю документы, необходимые для получения товара (п. А6).

Однако у продавца нет обязанности по страхованию товара (п. А5). Формулировка этого пункта изменена по сравнению с формулировкой этой обязанности в Инкотермс 2010 г. : она лаконична и в ней отсутствует положение о том, что продавец обязан предоставить покупателю по его просьбе, на его риск и за его счет (при наличии расходов) информацию, необходимую для получения страхования. Формулировки же обязанности покупателя в обоих изданиях одинаковы: покупатель не обязан заключать договор страхования, но он обязан предоставить продавцу по его просьбе, на его риск и за его счет информацию, необходимую для получения страхования. Таким образом, согласно Инкотермс 2020 г., продавец может обратиться к покупателю с соответствующей просьбой, а покупатель с такой просьбой обратиться к продавцу не может. Представляется, что эта ситуация является косвенным подтверждением того, что именно продавец страхует товар.

Следует обратить внимание и на вопрос об обязанности по разгрузке товара: в п.А2 "Поставка" предусмотрено, что моментом поставки является предоставление товара в распоряжение покупателя на прибывшем транспортном средстве "готовым к разгрузке", т.е. продавец считается выполнившим свои обязанности. Тем не менее, в п. А9 "Распределение расходов" устанавливается, что продавец обязан оплатить все расходы, связанные с выгрузкой товара в месте назначения, "только если такие расходы по договору перевозки возложены на продавца". А из содержания п. Б9 можно заключить, что обязанность по разгрузке может входить и в обязанности покупателя.

При заключении контракта перевозки продавец решает вопрос о том, кто же обязан разгружать транспортное средство. Однако, может ли он самостоятельно возложить эту обязанность на покупателя? Вряд ли. Вероятно, данный вопрос подлежит предварительному согласованию с покупателем, что можно сделать при заключении контракта купли-продажи.

Данный термин применяется при перевозке товара любым видом транспорта.

Часть II
Правила для морского и внутреннего водного транспорта

Данный раздел Инкотермс 2020 г. содержит четыре базисных условий поставки - FAS/ Свободно вдоль борта судна, FOB/ Свободно на борту, CFR/ Стоимость и фрахт, CIF/ Стоимость, страхование и фрахт.

FAS/ Свободно вдоль борта судна (с указанием порта отгрузки);
FAS/ Free Alongside Ship (insert N amed port of shipment)

Данное базисное условие поставки сформировалось и использовалось в морской торговле очень давно, а в Инкотермс оно было включено уже в 1936 г. При этом следует отметить, что содержание этого условия поставки довольно часто изменялось и его редакции разных годов отличаются друг от друга в части изложения обязательств сторон контракта. Неизменным остается лишь одно - FAS предусматривает минимальные обязанности продавца.

Само название данного термина - "Свободно вдоль борта судна" - свидетельствует о том, что основной обязанностью продавца является поставка товара в порт отгрузки и размещение его вдоль борта судна, указанного покупателем, или же предоставление товара, поставленного таким образом, покупателю (последнее, как уже отмечалось выше, относится к случаям продаж по цепочке). Предусматривается, что

1)продавец обязан поставить товар (п. А2) в согласованную дату или период времени, а если такой момент не определен то в конце согласованного периода. Продавец и покупатель должны точно согласовать дату поставки товара или период времени и продавец должен точно соблюдать эти сроки, поскольку более ранняя поставка влечет невозможность размещения товаров вдоль борта судна, которое может еще не прибыть в порт, а более поздняя доставка приводит к простою судна;

2) доставка товара производится в согласованный порт отгрузки и пункт погрузки (если таковой имеется). Пункт погрузки должен быть точно определен, ибо в этом пункте товар передается на судно.

3) поставка осуществляется способом, соответствующим обычаям порта. Данное правило FAS требует комментариев, поскольку его использование влечет серьезные последствия для продавца.

Во-первых, он должен знать, каковы обычаи морского порта, в который он должен поставить груз и разместить его вдоль борта судна. Если судно не может войти в порт, а стоит на рейде, продавец обязан за свой счет и на свой риск доставить товар к судну на лихтерах. Однако, если стороны соглашаются на условия франко-лихтер (free on lighter), ответственность продавца заканчивается на поручнях лихтера.

Обычаи морского порта представляют собой правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не предусмотренные законодательством Российской Федерации.*(28) Эти обычаи собираются и издаются администрацией порта в виде Сводов обычаев. В каждом морском порту имеются свои обычаи, обусловленные характеристиками порта и установившейся практикой. В Российской Федерации имеются Своды обычаев Морского торгового порта Владивосток, Новороссийского морского торгового порта, Морского порта Темрюк и Кавказ, Морского торгового порта Туапсе и др. Эти Своды определяют производственный режим работы, предоставляемые услуги, правила, порядок исчисления сталийного времени, перечень операций, осуществляемых в данном порту, тарифы, и, в частности порядок размещения грузов вдоль борта судна.

Во-вторых, продавец должен понимать, что размещение груза вдоль борта судна он может выполнить только в том случае, если получит доступ в порт, что возможно только при наличии соглашения с администрацией порта.*(29) Все Своды обычаев предусматривают, что порты предоставляют услуги своим клиентам, изложенные в Правилах оказания услуг по перевалке грузов в морском порту. Ими регулируются технологические процессы перевалки грузов с учетом особенностей различных видов грузов и должны содержаться правила приема и сдачи грузов, осуществляемых оператором морского терминала и перевозчиком, определение места приема и сдачи грузов, порядок оформления приема и сдачи грузов и другие правила (ст. 17 п. 5 ФЗ РФ "О "). Предоставление услуг оформляется договором об оказании транспортно-экспедиционных услуг, заключаемым продавцом с экспедитором - юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, обладающим соответствующей лицензией. Это означает, что размещение товара вдоль борта судна производит не сам продавец, а экспедитор, продавец же только оплачивает расходы по этому размещению.*(30)

Переход рисков от продавца к покупателю (п. А3 и п. Б3) базисного условия поставки FAS происходит в момент поставки, т.е. как только он разместил товар у борта судна. Но если покупатель не выполнил до этого некоторых своих обязанностей (не известил продавца о названии судна, дате отгрузки, пункте отгрузки; судно не придет во время, не примет товар или прекратит погрузку ранее времени, о котором было сообщено), то он несет все риски утраты или повреждения товара с согласованной даты или с момента, избранного покупателем, если такая дата не сообщена или по окончании согласованного периода времени.

В Инкотермс последней редакции не включены правила в отношении расходов по транспортно-экспедиционным соглашениям, но презюмируется, что все расходы до момента поставки товара к борту судна несет продавец. В редакции FAS Инкотермс 1953 г. содержалось удачное положение в отношении таких расходов: продавец обязан нести расходы, "включая расходы по всяким формальностям, которые продавец должен выполнить, чтобы разместить товар вдоль борта судна" (п. А4).

Пункт А4 FAS "Перевозка" в Инкотермс 2020 г. отличается по своим формулировкам от соответствующего пункта (п. А3а) в Инкотермс 2010 г., хотя общие обязанности сторон сохранены:

1) продавец не обязан заключать контракт перевозки, это обязанность покупателя;

2) продавец обязан предоставить покупателю по его просьбе, за его счет и на его риск, информацию в отношении контракта перевозки, включая требования о безопасности. Эта обязанность продавца в Инкотермс 2010 г. отсутствует;

3) при наличии согласования продавец обязан заключить контракт перевозки на обычных условиях за счет и на риск покупателя. В предыдущей редакции Инкотермс эту обязанность продавец должен

был выполнить по просьбе покупателя, а также, если "это является коммерческой практикой и покупатель своевременно не дает инструкции об ином". Более того, предусматривалось, что продавец может отказаться от заключения контракта перевозки. Представляется, что в редакции FAS 2020 г. данная обязанность продавца сформулирована более четко. Однако следует отметить, что остается неясным, от чьего имени заключается такой контракт. Можно рекомендовать сторонам включить соответствующий пункт в контракт купли-продажи, в котором четко сформулировать эту обязанность продавца, что позволит избежать дополнительных согласований и неясностей.

Обязанности по страхованию товара продавец и покупатель по отношению друг к другу не имеют, однако, продавец по просьбе покупателя, за его счет и на его риск, обязан предоставить имеющуюся у него информацию, касающуюся страхования (п. А5). Данное положение содержится не во всех редакциях Инкотермс.

Вместе с товаром продавец передает покупателю обычное доказательство поставки товара - коммерческий счет и должен оказать содействие в получении транспортного документа (п. А6). О каком транспортном документе здесь говорится? Ведь контракт перевозки заключает покупатель. Вероятно, имеется в виду ситуация, когда продавец принимает на себя обязанность заключить контракт перевозки. При базисном условии поставки FAS доказательством поставки будет не только коммерческий счет, но и документ, подтверждающий размещение товара вдоль борта судна, т. е. коносамент на груз, портовый коносамент, экспедиторская расписка и пр.

Кроме того, в соответствии с п. А7 FAS продавец осуществляет экспортную очистку товара, а это означает, что он должен передать покупателю все документы, свидетельствующие о такой очистке (экспортную лицензию и другие официальные разрешения).

В Инкотермс 2010 г. в базисном условии поставки FAS отсутствует пункт "Экспортная/импортная очистка", который включен в редакцию 2020 г., но имеются п. А2 и Б2 "Лицензии, разрешения, контроль безопасности и иные формальности", из содержания которых ясно, экспортная очистка товара - это обязанность продавца, а импортная и транзитная - покупателя.

Проверка, упаковка и маркировка товара (п. А8), как и в других условиях поставки, являются обязанностью продавца.

Что касается распределения расходов, то содержание соответствующих пунктов в FAS 2020 г. не изменилось по сравнению с редакцией 2010 г., хотя сама формулировка несколько иная. Как и в других условиях поставки, продавец несет все расходы по товару до момента поставки, а покупатель - с момента поставки.

В п. А10 оговаривается обязанность продавца направить покупателю извещение о том, что товар был поставлен, и о том, что судно не приняло товар. Поскольку продавец не имеет обязанности по погрузке товара на борт судна, то обязанность известить покупателя, что судно не приняло товар, появляется у продавца только в случае, если он принял на себя обязанность заключить контракт перевозки (п. А4). Покупатель же обязан предоставить продавцу надлежащее извещение о требованиях безопасности при перевозке (если продавец заключает контракт перевозки), а также сообщить наименование судна, пункт погрузки, дату поставки.

FOB/ Свободно на борту (с указанием порта отгрузки);
FOB/Free on Board (insert N amed port of shipment)

Данное базисное условие поставки было включено уже в первое издание Инкотермс 1936 г. и содержалось во всех последующих изданиях. Основное содержание термина FOB во всех изданиях остается неизменным, т.е. основной обязанностью продавца является поставка товара на борт судна, с этого момента все риски и расходы переходят к покупателю. Формулировки FOB с течением времени изменялись, в них появлялись новые элементы, например, стали предусматривать возможность использования электронных документов, появление новых видов морских судов, контейнеров, лихтеров и пр.

Термин FOB применяется при перевозке товаров морским или внутренним водным транспортом с использованием любого типа судов, кроме судов с горизонтальным способом погрузки. Используется он довольно часто, хотя требует от сторон контракта купли-продажи четкого согласования действий, поскольку покупатель фрахтует судно, которое в согласованное время должно прибыть в пункт отгрузки, а продавец должен к этому времени доставить товар и погрузить его на борт этого судна. Какие-то задержки, допущенные любой стороной, влекут дополнительные расходы.

При использовании данного термина большое значение имеют обычаи порта, поскольку, например, в США и Канаде расходы по погрузке по условиям линейного судоходства (регулярные судоходные

линии) принимает на себя покупатель, оплачивая их как часть фрахта за морскую перевозку, а в Австралии оплачиваемый покупателем фрахт за перевозку шерсти включает в себя не только ее погрузку, но и прессовку.

В Инкотермс 2020 г. условия FOB (как и другие) изложены без детализации (ничего не сказано в отношении укладки груза, не оговаривается вид груза), а на практике существуют разновидности этого условия:

- FOB stowed (FOB с укладкой) - продавец принимает на себя расходы по погрузке и укладке груза;

- FOB stowed and trimming (FOB с укладкой и штивкой*(31)) - продавец оплачивает расходы по погрузке, укладке и разравниванию груза;

- FOB ex stowage (FOB без укладки) - продавец оплачивает расходы по погрузке груза, а расходы по его укладке на судне принимает на себя покупатель;

- FOB ex stowage and trimming (FOB без укладки и штивки) - продавец оплачивает расходы по погрузке, но расходы по укладке и разравниванию груза являются обязанностью покупателя.

Все условия поставки при использовании термина FOB изложены в Инкотермс 2020 точно так же и в тех же формулировках, как и при использовании термина FAS, различие между двумя терминами только в том, что при FAS товар размещается вдоль борта судна, а при FOB - на борту судна. Кроме того, к списку документов, которые продавец предоставляет покупателю, добавляется "чистый" коносамент - подтверждение капитана судна, что товар погружен на судно без повреждений.

См. выше комментарий к FAS.

CFR/ Стоимость и фрахт (с указанием порта назначения);
CFR/ Cost and Freight (insert N amed port of destination)

Данное базисное условие поставки включается в Инкотермс с 1953 г. В этом издании оно обозначено термином C&F (КиФ - стоимость и фрахт). Во всех редакциях Инкотермс предусматривается, что моментом поставки является предоставление товара покупателю на борту судна и с этого момента на покупателя переходят все риски, однако, если покупатель имеет право определять время для отгрузки товара и/или пункт получения товара в порту назначения и не известит об этом продавца, то он несет все риски с согласованной даты или с момента истечения согласованного периода отгрузки (пп. А3 и Б3).

Продавец должен заключить контракт перевозки на обычных условиях до порта назначения и предусматривать перевозку по обычно принятому направлению на судне такого типа, который обычно используется для перевозки товара того же типа, что и проданный товар (п. А4). В ранних изданиях Инкотермс продавец выполнял эту обязанность за свой счет, но в настоящее время он делает это за счет покупателя. Содержание данного пункта условия CFR молчаливо свидетельствует о том, что продавец ограничен в свободе выбора при заключении контракта перевозки, поскольку контракт должен быть заключен с перевозкой по обычному направлению, на обычных условиях и с использованием определенного типа судна. Это ограничение вызвано, конечно, необходимостью оградить покупателя от лишних расходов.

В п. А4 ничего не сказано о транзите, однако из содержания п. А9 "Распределение расходов" можно сделать заключение, что в контракте перевозки может содержаться положение об обязанности продавца по транзиту товара с возложением на него обязанности оплатить соответствующие расходы.

В отношении договора страхования CFR в настоящей редакции CFR ничего не изменилось: стороны контракта купли-продажи не имеют взаимных обязанностей по страхованию товара, но продавец по просьбе покупателя обязан предоставить ему информацию, необходимую для получения страхования (пп. А5 и Б.5).

По сравнению с 2010 г. не изменилось и положение, касающиеся предоставления продавцом покупателю обычных транспортных документов (п. А.6). Можно отметить отсутствие детализации в содержании этой обязанности и этим данные редакции Инкотермс отличаются, например, от редакции 1953 г., в которой дается перечень документов (чистый оборотный коносамент, счет на отправленный товар) с подробным описанием требований к чистому оборотному коносаменту (п. 6). Эти подробности впоследствии были исключены ввиду усложнения оформления морских перевозок,

разнообразия договоров перевозки и обычаев морских портов.

В Инкотермс 2020 г. включены новые пункты А7 и Б7 " Экспортная/импортная очистка", согласно которому экспортная очистка товара - это обязанность продавца. Кроме того, он обязан оказывать содействие покупателю, при наличии его просьбы, за его счет и на его риск, в получении документов и/или информации, требуемых для импортной и транзитной очистки товаров. На покупателя же возлагаются обязанности по импортной и транзитной очистке и по оказания содействия продавцу.

Применение термина CFR рекомендуется при перевозке товара одним видом транспорта, если же передача товара перевозчику производится на контейнерном терминале или же переход товара через поручни судна не имеет значения, например, при перевозках на условиях ролл-он или ролл-офф,*(32) то следует использовать термин CPT.

CIF/Стоимость, страхование и фрахт (с указанием порта назначения);
CIF/ Cost Insurance and Freight (insert N amed port of destination)

Базисное условие поставки CIF является одним из широко используемых в контрактах купли-продажи, предусматривающих поставку товара морским транспортом. Данное условие отличается от других базисных условий по перевозке товаров морским/речным транспортом тем, что оно включает в обязанности продавца не только заключение контракта перевозки, но и контракта страхования в отношении риска утраты товара или его повреждения во время транспортировки.

Все остальные положения условия CIF совпадают с теми, которые предусмотрены в CFR:

- поставка считается выполненной с момента помещения товара на борт судна или путем предоставления товара, поставленного таким образом (п.А2);

- продавец несет все риски и расходы до этого момента, а после него все риски и расходы, связанные с товарами, переходят к покупателю (п. А3);

- контракт перевозки заключается продавцом (п. А4);

- продавец обязан предоставить покупателю обычный транспортный документ (п. А6);

- экспортную очистку товара производит продавец, а импортную - покупатель (п. А7);

- проверка, упаковка и маркировка - обязанность продавца (п. А8).

Как уже указывалось выше, в базисном условии поставки CIF подробно регулируется вопрос страхования товара (п. А5). Однако сразу же следует оговорить, что положения данного пункта применяются только в том случае, если продавец и покупатель не согласовали этот вопрос, т.е. не предусмотрели сами условия страхования, и для данного вида торговли не имеется обычных правил, касающихся страхования. Пункт А5 далее устанавливает, что в этом случае продавец за свой счет осуществляет страхование груза "соответствующее покрытию, предусмотренному оговоркой С Института Лондонских страховщиков (Ассоциации рынка Ллойда/Международной ассоциации андеррайтинга (LMA/IUA)) или иными подобными условиями". Подобное правило содержится в базисном условии CIP (п. А5 - см. комментарий), с тем лишь различием, что в CIP указана оговорка А Института Лондонских страховщиков, согласно которой страхованием покрываются все риски, а в CIF - оговорка С.

При страховании на Условиях С предоставляется страховое покрытие только следующих рисков: гибель застрахованного груза или его повреждение, произошедшее вследствие: пожара или взрыва; посадки на мель, выброса на берег, опрокидывания судна или в случае, когда судно тонет; опрокидывания или схода с рельсов при наземной транспортировке; столкновения судна или транспортного средства с любым объектом, за исключением контакта с водой; разгрузки груза в порту в результате аварии; выбрасывания груза.*(33) Однако стороны могут договориться о более высоком уровне покрытия рисков.

Как уже указывалось в комментарии к п. А5 CIP, п. А5 CIF в части страховой суммы не подлежит применению в РФ, вследствие наличия нормы, согласно которой, если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования превышает страховую стоимость имущества, то такой договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость (п. 3 ст. 259 КТМ).

Продавец должен предоставить покупателю страховой полис или иное доказательства страхового покрытия. Страховой полис выдается страховщиком и представляет собой документ, который свидетельствует о наличии контракта страхования, и содержит подробные сведения о покрываемых рисках. Он является ценной бумагой. Владелец страхового полиса при наступлении страхового случая имеет право обратиться к страховщику за возмещением убытков.

Заключение контракта морского страхования может быть подтверждено не только страховым полисом, но и другими документами, например, страховым сертификатом.

Поскольку продавец обязан передать покупателю страховой полис, то можно заключить, что контракт страхования должен быть заключен продавцом (страхователем) в пользу покупателя (выгодоприобретателя). КТМ РФ устанавливает (статья 253), что

"1. Договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу или в пользу выгодоприобретателя независимо от того, указано имя или наименование выгодоприобретателя в договоре морского страхования.

2. При заключении договора морского страхования без указания имени или наименования выгодоприобретателя страховщик выдает страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя".

В условии СИФ не содержится никаких указаний в отношении способа и времени передачи продавцом покупателю доказательства страхового покрытия. Можно только предположить, что документ должен передаваться таким же способом, как и доказательство поставки, а время передачи ограничено временем нахождения товара в пути.

Можно рекомендовать, чтобы продавец и покупатель оговорили данные моменты при заключении контракта купли-продажи.

В заключение хочется отметить, что МТП была проделана большая работа по совершенствованию Инкотермс, в результате которой данный документ удовлетворяет современным требованиям международной торговли и может быть использован во внутренних торговых отношениях. Он по-прежнему остается единственным всемирным унификационным документом в отношении базисных условий поставки товаров, который широко применяется на практике.

Нельзя не отметить и прекрасное издание данного акта: очень удобное расположение материала внутри документа, наличие пояснений, изложение текста на русском и английском языках, строгое и элегантное цветовое оформление. Такое издание строгого юридического текста является уникальным и может служить образцом для подражания.

---

*(1) Текст см.: https://iccwbo.org/constitution/#top

*(2) Подробнее см.: Международные правила толкования торговых терминов. Инкотермс. Новая редакция/ Предисловие и перевод с англ. Н.Г. Вилковой. М.: Внешнеэкономический центр "Совинтерюр", 1992.

*(3) Часть 6 ст. 1259 ГК РФ предусматривает: "Не являются объектами авторских прав: 1) ...официальные документы международных организаций, а также их официальные переводы". В ГК РФ не уточняется о каких международных организациях идет речь - о межгосударственных или неправительственных, что позволяет широко трактовать данный термин и применить его ко всем международным организациям. Понятие официального документа в российском законодательстве отсутствует. Но Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 7.0.8-2013 "Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Делопроизводство и архивное дело. Термины и определения" (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 17 октября 2013 г. N 1185-ст) предусматривает ,что официальный документ - это документ, созданный организацией, должностным лицом или гражданином, оформленный в установленном порядке. См.: http://base.garant.ru/70650732/

*(4) Статья 1477 п. 1 ГК РФ определяет товарный знак как "обозначение, служащее для индивидуализации товаров юридических лиц или индивидуальных предпринимателей", и приравнивает его к знакам обслуживания, "то есть к обозначениям, служащим для индивидуализации выполняемых юридическими лицами либо индивидуальными предпринимателями работ или оказываемых ими услуг" (п. 2).Определение товарного знака основано на понятии "товар", которое используется в законодательстве в разных значениях. Статьи 129 и 455 ГК РФ определяют товар как вещь, которая может свободно отчуждаться или переходить от одного лица к другому в порядке универсального правопреемства. Налоговый кодекс (п. 3 ст. 38) товаром признает любое имущество, реализуемое либо предназначенное для реализации, а п. 4 ст. 4 ФЗ "О защите конкуренции" определяет товар более широко, как объект гражданских прав (в том числе работа,

услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот. См.: http://stgkrf/ru/1477

*(5) http://incoterms.iccwbo.ru/incoterms_trademark.

*(6) Текст см.: Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Т.I. Нью-Йорк: ООН, 1971. С.122-146.

*(7) Внешнеэкономический толковый словарь. М.: ИНФРА-М, Термика, 2001.

*(8) https://tvokonsultant.ru/kommercheskij-schet-faktura-eto.html

*(9) Инвойс (англ. invoice) - в международной коммерческой практике документ, предоставляемый продавцом покупателю и содержащий перечень товаров и услуг, их количество и цену, по которой они поставлены покупателю, формальные особенности товара (цвет, вес и т. д.), условия поставки и сведения об отправителе и получателе// ru.wikipedia.org>

*(10) См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа от 17.01.2017 по делу N А40-16308/2016.

*(11) См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 31.01.2006 N 7876/05.

*(12) См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа от 22.06.2016 по делу N А40-126644/2015),

*(13) См.: Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 18.01.2017 по делу N А50-5048/2016.

*(14) Подробнее см.: https://ved.center/dokumenty/dlya-eksporta; https://www.fsvps.ru/fsvps/importExport/eu-/export.html

*(15) О российской практике см.: https://new-retail.ru/business/markirovka_tovara_pri_importe_i_eksporte_-chto_nuzhno_markirovat_i_kak_vsye_sdelat_pravilno5951/

*(16) В России - ГОСТ 14192-96 Межгосударственный стандарт Маркировка грузов.

*(17) Например, при импорте продуктов питания применяется Технический регламент Таможенного союза о маркировке продукции пищевой промышленности (ТР ТС 022/2011). На отдельные виды пищевой продукции одновременно применяются Регламент ТР ТС 022/2011 и специальные ТР ТС (например, на масложировую - ТР ТС 024/2011, соковую продукцию - ТР ТС 023/2011).

*(18) Статья 165.1 ГК РФ: 1. Заявления, уведомления, извещения, требования или иные юридически значимые сообщения, с которыми закон или сделка связывает гражданско-правовые последствия для другого лица, влекут для этого лица такие последствия с момента доставки соответствующего сообщения ему или его представителю.

Сообщение считается доставленным и в тех случаях, если оно поступило лицу, которому оно направлено (адресату), но по обстоятельствам, зависящим от него, не было ему вручено или адресат не ознакомился с ним.

2. Правила пункта 1 настоящей статьи применяются, если иное не предусмотрено законом или условиями сделки либо не следует из обычая или из практики, установившейся во взаимоотношениях сторон.

*(19) Оборотные документы (negotiable instruments) - документы, которые фиксируют права имущественного характера и обладают способностью свободно обращаться (переходить из рук в руки) в процессе купли-продажи и других рыночных операций. Основным отличительным свойством оборотного документа является то, что его передача одним лицом другому приравнивается к передаче самого груза, который перевозится по этому документу.

*(20) В России в 2018 г. были приняты новые правила маркировки. См.: Закон N 487-ФЗ// www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71748800/; Распоряжение Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. N 791-р " Об утверждении модели функционирования системы маркировки товаров средствами идентификации в РФ"// www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71835586/

*(21) См., например, Соглашение о маркировке товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе, заключенное 2 февраля 2018 года в г. Алматы.

*(22) Например, Технический регламент Таможенного союза "О безопасности продукции легкой промышленности" 2016 г.

*(23) Институт Лондонских страховщиков существует с 1884 г., представляет собой ассоциацию

страховых компаний и в основном занимается вопросами морского страхования. Она обобщает и унифицирует стандартные условия страхования и издает собственные правила страхования - "оговорки" (clauses), которые регулярно обновляются и пересматриваются. Оговорка А Института Лондонских Страховщиков по страхованию грузов представляет собой максимальное страховое покрытие, которое мог бы потребовать купить экспортер или импортер в случае отгрузки товара по большинству торговых путей в мире.

*(24) Международная ассоциация андеррайтинга (IUA), торговая организация для лондонских коммерческих страховщиков за пределами Ллойда. Андеррамйтинг (англ. underwriting - "подписка") - услуги, предоставляемые финансовыми учреждениями, такими как банки, страховые компании, которые гарантируют получение выплат в случае финансовых убытков.

*(25) Английский текст несколько отличается от русского перевода: "...the cover provided by Clauses (A) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA}or any similar clauses...".

*(26) Троицкая И. В. Обычаи делового оборота в страховании имущественных интересов предпринимателей//Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2009. С. 198.

*(27) Как уже указывалось выше, фраза "предоставить товар, поставленный таким образом, относится к случаям серийных продаж, которые часто используются при торговле сырьевыми товарами.

*(28) Федеральный закон от 08.11.2007 N 261-ФЗ (ред. от 27.12.2018) "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

*(29) Свод обычаев порта Владивосток: Грузы в порт не направляются и портом не принимаются без оформленного надлежащим образом договора между ОАО "Владивостокский морской торговый порт" и Заказчиком //https://pandia.ru/text/80/129/58544.php

*(30) В соответствии со статьей 4.6 Свода обычаев морских портов Темрюк и Кавказ прием и сдача грузов у борта судна производится в зависимости от характера груза: генеральные грузы принимаются в районе вылета стрелы портового крана или судовых грузовых устройств тальманами с обязательным оформлением каждой из сторон тальманской расписки соответствующего образца; навалочные и насыпные грузы принимаются по весу, указанному в железнодорожной накладной. Тальманская расписка является документом, подтверждающим поставку товара. Не соблюдение обычаев морского порта в отношении размещения груза вдоль борта судна влечет ответственность продавца.

*(31) Штивка груза - это перемещение груза в грузовом помещениях судна с целью его разравнивания или заполнения подпалубных пустот. Обычно производится при погрузке навалочных и насыпных грузов

*(32) Для транспортировки накатных грузов, преимущественно тех, которые самостоятельно заезжают в судно и выезжают из него используются перевозки Ro-Ro. Название перевозкам дало английское словосочетание roll-on/roll-off, т.е. "вкатывать-выкатывать". С помощью Ro-Ro перевозок во всем мире перевозится различная колесная техника - автомобили, сельскохозмашины, прицепы, трейлеры, тягачи, вагоны и др.

*(33) Подробнее см.: Адамчук Н.Г. Теория и практика страхования. Учебное пособие. М.:Анкил, 2003