ВВЕДЕНИЕ

Мировая торговля испытывала сильные за­труднения без единого толкования понятия «поставки товаров базисных условий» и вытека­ющих из них обязательств договаривающихся сторон, без отлаженной системы достаточно точ­ных оговорок (терминов и их толкований) отно­сительно прав и обязанностей участников торго­вых сделок. Этим прежде всего и объясняется принятие в 1936 году Международной торговой палатой первого свода правил интерпретации коммерческих терминов, известного как «Инкотермс - 1936». Дополнения, которые вносились в него в 1953,1967,1976,1980,1990 и 2000 годах, способствовали достижению большей отлаженности отношений экспортеров и импортеров в связи с погрузкой, перемещением, разгрузкой и страхованием товаров в широком диапазоне от­ветственности, последовательно переходящей от продавца к покупателю.

Особое значение базисные условия поставки имеют для определения:

* кто и за чей счет обеспечивают транспортировку товара по территории стран продавца, покупателя;
* обязанности продавца в части упаковки и маркировки товара;
* обязанности по страхованию груза
* обязанности по оформлению коммерческой документации;
* места и времени перехода с продавца на покупателя рисков случайного повреждения или гибели товара.

 Зная правила «Инкотермса», легко сориентироваться в структуре расходов по доставке товаров, кото­рые необходимо добавить или, наоборот, вычесть из контрактной (фактурной) цены товара, по­скольку базис цены товара обычно определяется применением соответствующего термина «Инко­термса» (например, PAS, РОВ,С1Р и др.).

БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ

Базисными условиями в договоре купли-про­дажи называют специальные условия, которые определяют обязанности продавца и покупателя по доставке товара и устанавливают момент пере­хода риска случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя. Следовательно, базисные условия определяют, кто несет расходы, связанные с транспортировкой товара от продав­ца-экспортера к покупателю-импортеру Те расходы по доставке товара, которые несет продавец, включаются в цену товара. Эти условия называются базисными потому, что они устанав­ливают базис цены товара и оказывают влияние на уровень цены товара.

Базисные условия вырабатываются междуна­родной торговой практикой. Они упростили и до некоторой степени стандартизировали экспорт­ные и импортные операции. Содержание этих усло­вий не является общепринятым в международной торговле, а определяется, как правило, торговыми обычаями, сложившимися в коммерческой практи­ке отдельных стран, портов, отраслей торговли. В

силу разнообразия торговых обычаев толкование одних и тех же терминов в разных странах различно.

В современной практике международной тор­говли получил определенное признание и до­вольно широкое применение «Инкотермс», так как предлагаемое в нем толкование отдельных терминов соответствует наиболее распростра­ненным торговым обычаям и правилам торговли, сложившимся на мировом рынке.

«Инкотермс» носит факультативный харак­тер, и его применение в полном объеме или в ка­кой-то части в договоре зависит от воли договари­вающихся сторон. При несовпадении толкования базисных условий в договоре и в «Инкотермсе» приоритет имеют условия договора.

Если стороны при определении базисного ус­ловия поставки в договоре купли-продажи наме­рены придерживаться толкования, предлагаемого в «Инкотермсе», они делают соответствующую ссыл­ку в договоре (например, CIF по «Инкотермсу - 90» либо по «Инкотермсу - 2000»). Соответственно к участникам договора будут применяться базисные условия 1990 либо 2000 года. При отсутствии в до­говоре вышеназванной ссылки на соответствую­щую редакцию «Инкотермса» применяются ба­зисные условия «Инкотермса - 2000».

Потребность в пересмотре «Инкотермса» и до­полнение его новыми коммерческими терминами обусловлены стремлением участников междуна­родных коммерческих сделок учесть особенности, связанные с появлением новых видов транспорти­ровки, например, контейнерных перевозок, пере­возок с применением трайлеров и паромных судов, с использованием горизонтального способа по­грузки-выгрузки. Введенные в «Инкотермс» но­вые термины могут применяться при транспорти­ровке практически любым видом транспорта, в том числе и при смешанных перевозках.

В то же время следует помнить, что «Инко­термс» не содержит положений о моменте пере­хода права собственности на товар. Это положе­ние необходимо специально предусматривать в договоре, иначе данный вопрос будет решаться на основе норм применяемого права.

Таким образом, в настоящее время основное многообразие возможных вариантов распределе­ния обязанностей по доставке товара от продавца к покупателю описывается Международными правилами толкования торговых терминов «Ин­котермс - 90» и «Инкотермс - 2000».

Все торговые термины в «Инкотермсе - 90» и «Инкотермсе - 2000» делятся на четыре группы:

Группа Е - отправление, т.е. продавец предо­ставляет товар в распоряжение покупателя на своем предприятии;

Группа F - основной фрахт не оплачен, т.е. продавец предоставляет товар в распоряжение первого перевозчика, указанного покупателем и им зафрахтованного;

Группа С - основной фрахт оплачен, т.е. про­давец заключает договор перевозки и предостав­ляет товар в распоряжение перевозчика;

Группа D - прибытие, т.е. продавец заключает договор перевозки и предоставляет товар в распо­ряжение покупателя в согласованном месте на­значения с оплатой или без оплаты пошлины.

Рассмотрим краткое содержание каждой группы.

Группа Е ^Отправлением:

**1. С завода (с предприятия, с рудника, со скла­да) (...в поименованном месте)**

EXW - Ex Works ( ... named place)

При этом базисном условии на продавце не ле­жит никакой обязанности по транспортировке товара. Продавец выполняет свою обязанность по поставке, когда предоставляет товар в распоряже­ние покупателя в своем помещении (например, на заводе, предприятии, складе и т.д.), в поимено­ванном месте и в срок, обозначенный в договоре. Продавец не несет ответственности за погрузку товара на транспортное средство, обеспеченное покупателем, и за очистку товара для экспорта, если в договоре не предусмотрено иное.

Покупатель несет все расходы и риски, возни­кающие с момента принятия товара в поимено­ванном месте из помещения продавца в срок, обусловленный в договоре, при условии, что товар должным образом индивидуализирован, т.е. является предметом именно данного дого­вора.

Это условие предусматривает минимальные обязательства, выполняемые продавцом. Оно не должно применяться, если покупатель не может выполнить прямо или косвенно экспортные фор­мальности. В таких случаях возможно примене­ние условия «свободно у перевозчика (... в поиме­нованном месте)».

Поставка товара может осуществляться как с использованием различных видов транспорта в их комбинации, так и какого-либо одного вида на­земного транспорта.

***Группа* F« *Основной фрахт не оплачена:***

**2. Свободно у перевозчика (... в поименован­ном месте)**

FCA - Free Carrier (... named place)

Продавец по этому базисному условию выпол­няет свою обязанность поставить товары, когда он передает товары, очищенные для экспорта, в распоряжение перевозчика, указанного покупа­телем, в поименованном месте или пункте. Если точный пункт не указан покупателем, продавец может сам выбрать место поставки в пределах указанной территории, где перевозчик примет то­вары в свое распоряжение. Обычно по сложив­шейся практике выбирается пункт, который бли­же всего расположен к основным международ­ным транспортным путям. Это может быть внут­ренний пункт страны отправления, морской порт, грузовой терминал перевозчика. В качестве доку­ментов, подтверждающих передачу товара пере­возчику, продавец согласно данному базисному условию должен представить коносамент, наклад­ную либо расписку перевозчика.

Покупатель должен своевременно указать пункт назначения и оплатить провозную плату.

Под перевозчиком следует иметь в виду любое лицо, которое по договору перевозки, заключен­ному с покупателем, осуществляет или обеспечи­вает выполнение перевозки железнодорожным, автомобильным, морским, авиационным, внут­ренним водным транспортом или сочетанием та­ких видов транспорта.

Перевозчик принимает на себя ответствен­ность за транспортировку. Он сам заключает до­говор перевозки с владельцами транспортных средств (договор автодорожной, железнодорож­ной, воздушной, морской или смешанной пере­возки) или договор заключается от его имени. Пе­ревозчиком может считаться и экспедиторская фирма, принимающая на себя ответственность за транспортировку.

Если покупатель дает указание продавцу поста­вить груз лицу или транспортно-экспедиторской фирме, не являющейся перевозчиком, продавец считается выполнившим свое обязательство по поставке товаров, когда они находятся в распоря­жении такого лица или фирмы.

Термин «транспортный терминал» означает железнодорожный терминал, грузовую железно­дорожную станцию, контейнерный терминал или сортировочную станцию, терминал мелкоторго­вых грузов или фирмы.

Термин «контейнер» включает любое обору­дование, используемое для формирования пар­тий грузов, т.е. все типы контейнеров или плат­форм, трейлеры, оборудование для горизонталь­ной погрузки методом наката и другие приспо­собления для всех способов транспортировки.

**3. Свободно вдоль борта судна (... в поимено­ванном порту отгрузки)**

FAS - Free Alongside Ship (... named port of shipment)

При данном базисном условии продавец обя­зан поставить за свой счет товар в обусловленный в договоре порт погрузки, в указанное покупате­лем место, в согласованный срок и расположить товар вдоль борта судна, зафрахтованного поку­пателем.

Если судно не сможет из-за своих размеров или глубокой осадки производить погрузку у причала и погрузка происходит на рейде, прода­вец обязан за свой счет и риск доставить товар на лихтерах (самоходные баржи) или другими вспо­могательными средствами к борту судна и извес­тить об этом покупателя.

Покупатель при этом условии обязан своевре­менно зафрахтовать судно, заблаговременно со­общить продавцу его название, время прибытия, условия погрузки и нести все расходы по доставке

товара к борту судна. Риск случайной гибели или повреждения товара переходит с продавца на по­купателя в момент фактической поставки товара вдоль борта судна в обусловленном порту погрузки в согласованный срок.

Продавец может оказать дополнительную ус­лугу покупателю: забронировать место для пере­возки на линейном судне. Линейное судно обслу­живает линейное судоходство, которое является формой регулярного судоходства, обеспечиваю­щей направление перевозок с устойчивыми пас­сажире- и грузопотоками и предусматривающей организацию движения закрепленных за линией судов по расписанию с оплатой по тарифу.

Покупатель в этом случае должен возместить продавцу расходы (в частности, по оформлению коносамента на груз, принятый к отправке).

Покупатель обязан произвести очистку товара для экспорта. Это условие не должно применять­ся, когда покупатель не может выполнить прямо или косвенно экспортные формальности. При этом не следует забывать, что данные обязаннос­ти возлагаются на покупателя, если участники внешнеэкономической сделки руководствуются базисными условиями «Инкотермса - 90». В слу­чае применения «Инкотермса - 2000» очистку то­вара для экспорта должен осуществлять продавец.

Условие FAS может применяться только при морских или внутренних водных перевозках.

.

**4. Свободно на борту судна (...в поименован­ном порту отгрузки)**

FOB -Free Ов Board (...named port of shipment)

По этомубазисному условию продавец обя­зан поставитьза свои счет товар на борт судна, зафрахтованного покупателем, в согласованном порту погрузки, «установленный срок и вручить покупателючистый бортовой коносамент.

Под *чистым*коносаментом понимается такой коносамент.Который не имеет оговорок, указыва­ющих на дефектное состояние тары и упаковки, а именно:

прямых указаний на то, что товар или его упа­ковка находятся в неудовлетворительном состоя­нии («ящики подержанные», «бочки использо­ванные» и др.);

оговорок об освобождении перевозчика от от­ветственности за риски, связанные с характером товара или упаковки;

оговорок о том, что перевозчику неизвестно содержание груза, его вес, размеры, качество или техническая спецификация.

*Бортовой* коносамент означает, что товар на­ходится на борту судна.

Покупатель по условию FOB обязан зафрахто­вать за свой счет судно и своевременно известить продавца о сроке и месте погрузки, названии и вре­мени прибытия судна, условиях погрузки. Риск случайной гибели или повреждения товара пере­ходит с продавца на покупателя в момент перехода товара через поручни судна в порту погрузки.

В соответствии с этим условием продавец про­изводит очистку товара для экспорта. Это усло­вие может применяться только при морских или внутренних водных перевозках. Когда поручни судна не несут практического назначения, как в случае перевозки контейнерным способом, более подходящим является условие «свободно у пере­возчика».

Укладка груза в трюме (штивка, англ. - *stowage)* и утруска (тримминг, англ. - *trimming)* не входят в обязанности продавца и по принятым нормам фрахтования выполняются за счет судовладельца и включаются в стоимость фрахта, уплачиваемого покупателем. Если же продавец берет на себя штив­ку, это отражается в базисном условии FOB путем добавления к нему буквы «S« («FOB+S»).

***Группа С -«Основной фрахт оплачена:***

***5.* Стоимость и фрахт (...в поименованном пор­ту назначения)**

CFR - Cost and Freight (...named port of desti­nation)

По базисному условию «стоимость и фрахт» продавец обязан зафрахтовать за свой счет судно, оплатить стоимость фрахта до согласованного

порта назначения и погрузить товар на борт судна в порту отгрузки в установленный в контракте срок. Это означает, что в уплачиваемую покупате­лем цену входят стоимость товара и фрахт. Расхо­ды по выгрузке товара в порту разгрузки несет по­купатель (кроме случаев перевозки на судах регу­лярных судоходных линий, когда расходы по вы­грузке входят во фрахт и, следовательно, оплачи­ваются продавцом).

При продаже товаров на условии «стоимость и фрахт с выгрузкой» расходы по выгрузке товара и размещению его на пристани несет продавец.

Риск случайной гибели или повреждения то­вара, так же как и дополнительные расходы, воз­никающие после того, как товары были поставле­ны на борт судна, переходит с продавца на поку­пателя в момент фактического перехода товара через поручни судна в порту погрузки.

Продавец по этому условию должен произвес­ти очистку товара для экспорта. Это условие мо­жет применяться для морских и внутренних вод­ных перевозок. Когда поручни судна не несут прак­тического назначения, как при контейнерных пе­ревозках, более подходящим является условие СРТ- (провозная плата оплачена до...).

**6. Стоимость, страхование и фрахт (...в поиме­нованном порту назначения)**

CIF - Cost, Insurance and Freight (...named port of destination)

При поставках на условиях CIF продавец обя­зан зафрахтовать судно, оплатить фрахт, доста­вить товар в порт отправления, погрузить его за свой счет на борт судна в согласованный срок и вручить покупателю чистый бортовой коноса­мент. В обязанности продавца входит также стра­хование товара от транспортных рисков на усло­виях «свободно от частной аварии» по мини­мальной ставке. Продавец должен вручить поку­пателю страховой полис (или страховой серти­фикат), выписанный страховой компанией на имя покупателя. Таким образом, при базисном условии CIF в цену, уплачиваемую покупателем, включаются стоимость товара, фрахт и страхова­ние товара. Расходы по выгрузке товара, включая расходы по оплате лихтеров и помещению това­ров на пристани, несет покупатель (если она не включена во фрахт при перевозке на судах регу­лярных судоходных линий, как и при условии «стоимость и фрахт»).

Риск случайной гибели или повреждения груза переходит с продавца на покупателя в момент фак­тического перехода товара через поручни судна в порту погрузки. При поставке товара на условии «CIF с выгрузкой»расходы по выгрузке, включая расходы по оплате лихтеров и помещению товара на пристани, несет продавец. Риск случайной гибе­ли или повреждения товара переходит с продавца на покупателя, как и при условии CIF, в момент фактического перехода товара через поручни суд­на в порту погрузки.

По условию CIF продавец должен выполнить таможенную очистку товаров на экспорт. Это ус­ловие может применяться только при морских и внутренних водных перевозках. Когда поручни судна не имеют практических целей, как в случае контейнерных перевозок, более подходящим ус­ловием будет CIP (провозная плата и страхование оплачены до... поименованного места назначения).

**7. Провозная плата оплачена до (...поимено­ванного места назначения)**

СРТ - Carriage Paid To (...named place of desti­nation)

Это условие применимо к любым видам пере­возок: железнодорожным, автомобильным, мор­ским, авиационным, по внутренним водным пу­тям или смешанным. Перевозчиком грузов могут быть автопредприятие, железная дорога, авиа­компания, судоходная компания, а также посредник:

транспортный оператор, осуществляющий смешан­ную или паромную перевозку, или транспортно-эк-спедиторская фирма при условии, что она приня­ла на себя ответственность в качестве перевозчи­ка-контрактора.

Продавец по этому условию обязан: заключить за свой счет договор перевозки до согласованного пункта в месте назначения и оплатить провозную плату перевозчику; передать товар на попечение первого перевозчика на его грузовом терминале (складе) и получить грузовую расписку (расписку перевозчика в принятии груза), которая соответ­ствует условиям договора перевозки, но не являет­ся товарораспорядительным документом; предо­ставить покупателю транспортный документ (ко­носамент, накладную или расписку перевозчика), выданный перевозчиком. Продавец обязан про­извести очистку товаров для экспорта. Покупа­тель обязан своевременно указать выбранный им пункт назначения, нести риски в процессе тран­спортировки. Риск гибели или повреждения това­ра переходит на покупателя с момента передачи товара первому перевозчику в срок, предусмот­ренный договором (на грузовом терминале перво­го перевозчика в порту отправления).

**8. Провозная плата и страхование оплачены до ... (поименованного места назначения)**

CIP - Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination)

Это условие применяется к любым видам пе­ревозки. По данному условию продавец оплачи­вает стоимость перевозки до поименованного места назначения (заключает договор перевоз­ки), страхует товар (заключает договор стра­хования и выплачивает страховую премию стра­ховщику) и выписывает страховой полис на имя покупателя. Продавец берет на себя очистку то­варов для экспорта. Покупатель оговаривает при этом, что продавец должен стремиться застрахо­вать товар на минимальную страховую сумму. Продавец передает товар на попечение первого перевозчика и вручает покупателю обычный транспортный документ (при морских перевоз­ках бортовой коносамент). Покупатель обязан своевременно назвать пункт назначения и нести риски и расходы в процессе транспортировки то­вара. Риск случайной гибели или повреждения товаров переходит на покупателя с момента пе­редачи товаров на попечение первого перевозчи­ка (на его складе в пункте отправления).

***Группа D -«Прибытие»:***

**9. Поставлено на границе (…в поименованном месте)**

DAF – Delivered At Frontier (…named place)

По этому условию продавец обязан поставить в распоряжение покупателя в срок, обусловленный в договоре, товары, очищенные для экспорта в поименованный пункт и место на границе до таможенной границы другой страны. Термин «гра­ница» может употребляться для любой границы, включая границу страны экспорта. Поэтому крайне важно, чтобы данная граница была точно определена путем указания наименования погра­ничного пункта или места на границе. Этот тер­мин обычно применяется, когда товары должны перевозиться по железной дороге или автодорож­ным транспортом, но может употребляться и для перевозок любым видом транспорта.

Продавец обязан передать покупателю обыч­ный транспортный документ (складской варрант, доковый варрант, деливери-ордер), обеспечиваю­щий посредством индоссамента передачу товара покупателю или его приказу на границе. Тран­спортный документ может быть сквозным, т.е. покрывающим весь путь следования груза - от пункта отправления до пункта назначения, наз­ванного покупателем.

При прекращении транспортного процесса на границе продавец обязан оплатить обычные рас­ходы по разгрузке товара и предоставить в распо­ряжение покупателя документы, необходимые для получения им груза на границе. Если процесс транспортировки продолжается, то продавец по просьбе покупателя (за его счет и риск) предо­ставляет последнему транспортный документ (сквозной документ).

Покупатель по этому условию обязан принять товар в поименованном месте поставки на грани­це и нести ответственность за все его последую­щие перемещения, выполнить за свой счет все та­моженные и иные формальности, нести расходы по выгрузке товара по его прибытии в поимено­ванный пункт поставки на границе.

Риск случайной гибели или повреждения то­вара переходит на покупателя с момента надле­жащей передачи товара в его распоряжение в пои­менованном пункте поставки на границе.

При данном условии поставки таможенная стоимость есть фактурная стоимость товара, куда уже вошли все расходы по доставке товара до пои­менованного места на границе.

**10. Поставлено на судне (… в поименованном порту назначения)**

DES – Delivered Ex Ship (…named port of destination)

При этом условии продавец несет те же расходы по доставке товара, что и при условии CIF. Он обязан за свой счет в срок, установленный в контракте, доставить товар в согласованный порт

назначения и предоставить его в действительное распоряжение покупателя на борту судна в обыч­ном пункте разгрузки таким образом, чтобы име­лась возможность переместить товар с судна раз­грузочными средствами, соответствующими ха­рактеру товара. Продавец должен своевременно известить покупателя о предполагаемой дате прибытия судна и предоставить ему соответству­ющий документ, необходимый для того, чтобы покупатель мог принять поставку товара (коноса­мент). На практике имеют место случаи, когда то­вары, проданные нескольким покупателям, пере­возятся по одному коносаменту. В таких случаях оформляются деливери-ордера и производится разбивка коносаментной партии груза. Капитан судна получает указание о выдаче отдельных пар­тий груза держателям таких деливери-ордеров, называемых иногда долевыми коносаментами.

Продавец несет все риски и расходы, падаю­щие на товар, до момента, когда он был в действи­тельности предоставлен в распоряжение покупа­теля на борту судна в поименованном порту наз­начения (до выполнения таможенных формаль­ностей). Это условие используется только при морских перевозках и перевозках внутренним водным транспортом.

**11. Поставлено на пристани (с оплатой пошли­ны) (...в поименованном порту назначения)**

DEQ- Delivered Ex Quay (Duty Paid) (... named port of destination)

По этому условию продавец обязан предоста­вить товары в распоряжение покупателя на при­стани (на набережной) в согласованном в кон­тракте порту назначения, в срок, обусловленный в контракте.

Продавец несет все расходы по доставке това­ра на пристань в порту назначения, включая опла­ту фрахта и расходы по выгрузке товара и распо­ложению его на пристани. Продавец должен так­же за свой счет предоставить покупателю доку­менты, необходимые для того, чтобы покупатель мог принять поставку товара и вывезти его с при­стани. Товары должны быть очищены для импор­та. Так, согласно «Инкотермсу - 90» вопрос об оп­лате таможенных пошлин решается включением в это условие оговорок: «пошлина оплачена» или «пошлина не оплачена». В первом случае прода­вец берет на себя все расходы по оплате таможен­ных пошлин, налогов и сборов в стране импорте­ра. Во втором случае очистка товаров для импор­та осуществляется за счет покупателя.

В случае применения «Инкотермса - 2000» вышеуказанный термин возлагает на покупателя обязанность таможенной очистки для импорта товара, так же как и уплату налогов, пошлин и других сборов при импорте. Однако по желанию сторон продавец может взять на себя все или часть расходов по импорту товаров, но это дол­жно быть четко оговорено в соответствующем до­полнении к договору купли-продажи.

Если стороны намерены исключить из обязан­ностей продавца суммы, уплачиваемые при им­порте товаров (как налог на добавленную стои­мость - VAT), это должно быть оговорено путем добавления соответствующих слов и тогда это ус­ловие будет сформулировано так: «Поставлено на пристани, без оплаты НДС (VAT) (...в поиме­нованном порту назначения)». Покупатель при этом условии несет все расходы и риски, падаю­щие на товар, с момента, когда товар действитель­но предоставлен в его распоряжение на пристани в согласованном порту назначения.

Условие «поставлено на пристани» (пошлина оплачена) не может применяться, если продавец не в состоянии прямо или косвенно получить им­портную лицензию. Это условие применимо только при морских перевозках и перевозках внутренним водным транспортом.

**12. Поставлено без оплаты пошлины (...в пои­менованное место назначения)**

DDU - Delivered Duty Unpaid (...named place of destination)

По этому условию продавец обязан предоста­вить товары в распоряжение покупателя в поиме­нованном месте в стране импорта. Продавец несет расходы и риски до момента фактической постав-

ки товара в обусловленное место и в срок, указан­ный в договоре. Он не оплачивает пошлины, на­логи и другие официальные сборы, уплачиваемые при импорте, а также расходы и риски по выпол­нению таможенных формальностей. Покупатель оплачивает дополнительные расходы и несет рис­ки, вызванные непроведением своевременно та­моженной очистки товара для импорта.

По желанию сторон продавец может взять на се­бя выполнение таможенных формальностей и не­сение вытекающих из этого расходов и рисков, но тогда это должно быть указано путем добавления соответствующих слов к указанному условию.

Если стороны пожелают включить в обязан­ности продавца некоторые расходы, уплачивае­мые при импорте товара (как налог на добавлен­ную стоимость - VAT), это должно быть отраже­но путем добавления соответствующих слов в обозначение данного условия: «Поставлено без оплаты пошлины, с уплатой НДС (VAT) (...в пои­менованном месте назначения)». Это условие мо­жет применяться независимо от вида транспорта.

**13. Поставлено с оплатой пошлины (...в поиме­нованное место назначения)**

DDP - Delivered Duty Paid (...named place of destination)

По этому условию продавец должен предо­ставить товары в распоряжение покупателя в поименованном месте назначения в стране им­порта. Продавец несет все риски, расходы по доставке товаров в обусловленное место и в срок, установленный в договоре. Он оплачивает пошлины, налоги и другие сборы, связанные с поставкой товаров в страну импорта, т.е. предо­ставляет покупателю товары, очищенные для импорта. Продавец передает покупателю доку­мент, чтобы тот мог принять товар (транспорт­ный документ или складское свидетельство). Продавец за свой счет и риск заключает договор перевозки или использует собственные тран­спортные средства.

Риск случайной гибели или повреждения то­варов переходит на покупателя с момента надле­жащей передачи товара в его распоряжение в пои­менованном месте назначения в стране ввоза в срок, обусловленный в договоре. Обычно это ус­ловие применяется к поставке товаров на склад покупателя. Тогда оно предусматривает оплату продавцом всех расходов по доставке товаров в адрес покупателя и оплату импортных пошлин, взимаемых при ввозе в страну покупателя.

Покупатель при таком условии оплачивает це­ну товара против сдачи самого товара. Это условие является наиболее благоприятным для покупате­ля и наиболее обременительным для продавца.

Условие «поставлено с оплатой пошлины» не применяется, когда продавец не может прямо или косвенно получить импортную лицензию. Если стороны заинтересованы, чтобы покупатель вы­полнял таможенную очистку товаров для импор­та и оплачивал таможенные пошлины, тогда сле­дует применять условие DDU («поставлено без оплаты пошлины»). Если стороны заинтересова­ны исключить из обязанностей продавца некото­рые расходы, уплачиваемые при импорте товаров (как налог на добавленную стоимость - VAT), это должно быть обусловлено путем добавления со­ответствующих слов: «Поставлено с оплатой пошлины без оплаты НДС» (...в поименованное место назначения). Это условие может приме­няться независимо от вида транспорта.

Из всех рассмотренных выше базисных усло­вий наибольшее распространение получили ус­ловия FOB и CIF. В практике международной торговли цена FOB обычно понимается как эк­спортная цена товара, цена CIF - как импортная.

Продажа товаров на условиях FOB и CIF наи­более приемлема для продавца, так как он в обоих случаях снимает с себя риск случайной гибели или повреждения товара с момента погрузки то­вара на судно и получения коносамента, а иног­да - с момента принятия товара к погрузке в пор­ту отправления. Продавец получает платеж сразу после поставки товара и предъявления банку со­ответствующих документов, т.е. задолго до полу­чения покупателем отправленного ему товара. Кроме того, при сделках CIF продавец получает возможность фрахтовать судно по своему усмот­рению и тем самым извлекать дополнительную прибыль за счет разницы между стоимостью фрахта, заложенной в цене, и фактически упла­ченной фрахтовщику, а также путем использова­ния зафрахтованного тоннажа для перевозки им­портных грузов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

И в заключение, исходя из того, что цены при внешнеэкономических операциях соответствуют условиям «Инкотермса», рассмотрим в общем ви­де схему расчета, в которой в зависимости от усло­вий поставки учитываются все виды расходов:

1) себестоимость товаров + скалькулирован­ная прибыль = цена EXW;

2) цена EXW + перевозка к указанному поку­пателем пункту + стоимость услуг экспедитора + +страхование + стоимость погрузки- цена FCA;

3) цена FCA + фрахт до границы -= цена СРТ или DAF;

4) цена СРТ или DAF + фрахт до порта отгрузки = *=* цена FAC;

5) цена FAC + расходы в порту: перевалка, складирование, портовые сборы, комиссия экспе­дитора в порту, дополнительные расходы (телекс, телефон, почта) = цена FOB;

6) цена FOB + расходы на документы + расхо­ды на коносамент + морской фрахт = цена CFR;

7) цена CFR + страхование = цена CIF, или DES, или CIP, или DDU;

8) цена CIF, или DES, или CIP, или DDU + + ввозные таможенные пошлины = цена DEQ, или DDP.

В счете на поставленный товар указывается фактурная цена. Таким образом, в зависимости от базиса поставки фактурная цена может включать расходы по перевозке товара, погрузочно-разгру-зочные расходы, страхование, пошлины и иные сборы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.

1. Пищик А Ф Перевозка грузов в международном сообщении – Учебное пособие. Гомель БелГУТ 1999 г