

**С.В. Сорокіна**, канд. техн. наук, доц. (ХДУХТ, м. Харків)

**А.А. Маслов**, НВП «Інформвнешсервіс» (м. Харків)

**Є.Л. Шкурко**, НВП «Інформвнешсервіс» (м. Харків)

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ПРАВИЛ ІНКОТЕРМС 2010 У МИТНІЙ СПРАВІ**

*Наведено результати аналізу нової редакції 2010 року правил Інкотермс. Досліджено доповнення базисних умов поставки новими термінами, розглянуто нові витрати та ризики за низкою умов. Доведено, що правила Інкотермс 2010 спрямовані як для зовнішньої, так і для внутрішньої торгівлі та простіші в застосуванні.*

*Приведены результаты анализа новой редакции 2010 года правил Инкотермс. Исследованы дополнения базисных условий поставок новыми терминами, рассмотрены новые виды платежей и риски по некоторым условиям. Доказано, что правила Инкотермс 2010 направлены для использования как в международной торговле, так и во внутренней торговле и стали проще для использования.*

*The results over of analysis of new release of rules of Incoterms 2010 are brought. It is investigational, that the base terms of delivery are complemented by new terms, the new types of payments and danger are considered at the use of row of terms. It is well-proven that the new rules of Incoterms can be used both for domestic trade and at international trade and more simple in the use.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Потреби міжнародного товарообігу зумовили необхідність уніфікації певних правил про укладення договорів купівлі-продажу. Для цього Міжнародною торговельною палатою (International Chamber of Commerce (ICC) було проведено клопітку роботу з узагальнення умов поставки товару та, починаючи з 1923 року, пропонується їх базисні умови (скорочено Інкотермс від «міжнародні торговельні терміни» (International Commercial Terms).

Правила Інкотермс є стандартними торговельними термінами, що найчастіше використовуються в міжнародних договорах купівлі-продажу. Вони були розроблені та підтримуються експертами й практиками, яких об'єднує Міжнародна торговельна палата (ICC), та стали загально визнаним стандартом у світі міжнародного бізнесу. Правила допомагають підприємцям уникати непорозумінь, що можуть дорого коштувати, і пояснюють обов'язки, витрати та ризики, що

мають місце під час доставки товарів від продавців до покупців. Інкотермс визнано ЮНСІТРАЛ світовим стандартом тлумачення найбільш уживаних термінів у міжнародній торгівлі [1].

Міжнародна торговельна палата 16 вересня 2010 року оголосила про випуск нової редакції з використання національних і міжнародних торгових термінів. Правила Інкотермс 2010 відбивають сучасні тенденції розвитку міжнародної торгівлі, що склалися з моменту випуску останньої редакції Правил у 2000 році (існували версії Правил, видані ІСС у 1936, 1953, 1967, 1980, 1990 та 2000 роках).

Широке використання термінів та Правил у митній справі, державній статистиці, зовнішньоекономічній діяльності та інших галузях вимагає край уважного ставлення до питань застосування нової редакції Інкотермс 2010. У зв'язку з цим, вивчення положень правил Інкотермс 2010 та особливостей їх застосування під час переміщення товарів через митний кордон України є актуальним завданням.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Нову версію Інкотермс 2010 було опубліковано Міжнародною торговельною палатою та широко застосовують у статусі звичаю міжнародної торгівлі з 1 січня 2011 року разом зі старими збірниками правил, серед яких найбільш популярні Інкотермс 1990 і Інкотермс 2000. Проте в Україні, згідно з п. 2 Указу № 567/94 передбачено, що українські суб'єкти можуть застосовувати під час укладання договорів (природно, згідно із законодавством України) лише ту редакцію правил Інкотермс, яку було офіційно оприлюднено шляхом опублікування в газеті «Урядовий кур'єр» (останньою опублікованою є редакція Інкотермс 2000). Правила Інкотермс є об'єктом авторського права та, відповідно, їх офіційний переклад та публікація можливі лише з відома правовласника – ІСС. Але Уряд України не мав дозволу на ці дії, таким чином застосування правил Інкотермс 2010 в Україні було неможливим. Вирішити цю колізію дозволив Указ Президента України № 589/2011 від 19 травня 2011 року, який визнав такими, що втратили чинність Укази Президента від 4 жовтня 1994 року № 567 «Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів» та від 1 липня 1995 року № 505 «Про внесення змін до Указу Президента України від 4 жовтня 1994 року № 567», забезпечивши таким чином можливість використання правил Інкотермс у редакції 2010 року в Україні. Цей Указ було опубліковано у газеті «Урядовий кур'єр» 26 травня 2011 року.

Таким чином, із 26 травня 2011 року Правила Інкотермс 2010,

як і правила попередніх редакцій, можуть використовуватися суб'єктами господарської діяльності України в передбаченому законодавством порядку під час здійснення як міжнародної, так і внутрішньої торгівлі [2–5].

**Мета та завдання статті.** Мета даної роботи полягає в дослідженні нової редакції правил Інкотермс 2010 та особливостей їх застосування в митній справі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У Інкотермс 2010 кількість термінів зменшено з 13 до 11. Але при цьому створено два нові терміни: DAP – delivered at place (постачання в пункті), DAT – delivered at terminal (постачання на терміналі), які можуть застосовуватися як мультимодальні. Чотири терміни, що найменше використовувалися в практиці, були скасовані, а саме: (DAF (постачання на кордоні), DES (постачання з судна), DEQ (постачання з причалу) і DDU (постачання без сплати мита). Таким чином ICC зробила наступні заміни: DAP і DAT використовуються замість DAF, DES, DEQ і DDU та передбачають, що товар надається покупцеві вже готовим для розвантаження в узгодженому місці (DAP) або після розвантаження на узгодженому морському, авіа-, авто-, залізничному терміналі (DAT). Ухвалення рішення про зниження кількості умов було зумовлене тим, що трейдери часто вибирали неправильні або заплутані умови, що призводять до суперечок або недорозуміння під час виконання контрактів. Нові умови не залежать від обраного виду транспорту. Визначаючи митну вартість товарів, що постачаються відповідно до нових умов, необхідно врахувати, що на умовах DAT у фактурну вартість товару включаються витрати як на перевезення до раніше обговореного сторонами терміналу, так і на розвантаження. На умовах DAP у фактурну вартість входить лише вартість перевезення до вказаного сторонами місця без розвантаження та страхування. Визначення митної вартості товарів, що імпортуються, полегшується тим, що нові правила вводять зобов'язання обох сторін надавати всю необхідну інформацію за запитом у випадках проведення митного експортно-імпортного очищення. Попередня версія Інкотермс не зобов'язувала до такого виду співпраці.

11 термінів Інкотермс 2010 розподіляються на 4 групи, які розташовані згідно зі збільшенням контрактних зобов'язань продавця щодо покупця (E, F, C, D), і на 2 групи залежно від виду транспорту (Інкотермс 2000 мав три групи). Правила Інкотермс 2010 для будь-якого виду або видів транспорту: EXW – Ex Works (франко-завод), FCA – Free Carrier (франко-перевізник), CPT – Carriage Paid to

(перевезення сплачене до), CIP – Carriage and Insurance Paid to (перевезення та страхування сплачені до), DAT – Delivered at Terminal (постачання на терміналі), DAP – Delivered at Place (постачання в місці призначення), DDP – Delivered Duty Paid (постачання з оплатою мита). Правила Інкотермс 2010 для морського та внутрішнього водного транспорту: FAS – Free Alongside Ship (вільно уздовж борту судна), FOB – Free on Board (вільно на борту), CFR – Cost and Freight (вартість і фрахт), CIF – Cost Insurance and Freight (вартість, страхування та фрахт).

Внесені доповнення до термінів FOB, CFR і CIF, а саме – нові витрати та ризики. Так, в умовах постачання FOB (франко-борт), CFR (вартість і фрахт) і CIF (вартість, страхування та фрахт) витрати й ризики встановлюються по-новому. В Інкотермс 2000 за цих трьох умов постачання ризики переходили після перетину вантажем поручнів судна в порту відправлення, а в Інкотермс 2010 перехід ризиків здійснюється після повного навантаження вантажу на борт судна.

Також в Інкотермс 2010: а) питання безпеки вантажів максимально можливо висвітлені з урахуванням відмінності правових систем; б) введення до кожного терміну нових правил дозволяє його користувачам точно вибрати коректний термін для торгового контракту; в) ураховані вимоги сучасного контейнерного транспорту.

Крім того, нові правила Інкотермс 2010 спрямовані для використання як у випадках міжнародної, так і внутрішньої торгівлі. Для торгових організацій і блоків (приміром ЄС), де «межі» формально відсутні, нові правила та умови стали простішими для використання.

Розглянемо більш детально умови поставки за Правилами Інкотермс 2010.

*Група «Е».* Термін EXW — може бути застосований незалежно від обраного виду транспорту, а також під час використання більш ніж одного виду транспорту. Він застосовується як для внутрішньої, так і для зовнішньої торгівлі, тоді як FCA зазвичай – у міжнародній торгівлі. EXW означає, що продавець здійснює постачання, коли він надає товар у розпорядження покупця у своїх приміщеннях або в іншому погодженому місці на своїй території (тобто на підприємстві, складі тощо). Продавцеві необов'язково здійснювати навантаження товару на будь-який транспортний засіб, він також не зобов'язаний виконувати формальності, необхідні для вивезення, якщо такі застосовуються. EXW покладає на продавця мінімальні обов'язки. Цей термін слід використовувати з обережністю, оскільки:

а) у продавця відсутній перед покупцем обов'язок з навантаження товару, хоча фактично продавцю це зробити зручніше. Якщо продавець фактично здійснює навантаження товару, він робить це за рахунок і на ризик покупця. У випадках, коли відносно навантаження товару продавець знаходиться в кращій позиції, зазвичай доцільно використовувати термін, який зобов'язує продавця здійснювати навантаження на свій ризик і за свій рахунок;

б) покупцеві, який придбав у продавця товар для експорту на умовах EXW, необхідно враховувати, що продавець зобов'язаний лише зробити покупцеві таке сприяння, яке може йому для цього знадобитися: продавець не зобов'язаний організувати виконання митних формальностей (митного очищення) для вивезення. Тому покупцеві не рекомендується використовувати термін EXW, якщо він безпосередньо або побічно не може забезпечити виконання митних формальностей під час вивезення;

в) у покупця є обмежені обов'язки з надання продавцеві будь-якої інформації, що стосується вивезення товару. Проте продавцеві може знадобитися така інформація, наприклад, для цілей оподаткування або для звітності підприємства.

*Група «F».* «F»-терміни вимагають від продавця доставки товару для перевезення відповідно до вказівок покупця. Правила Інкотермс 2010 передбачають, що коли місцем, названим у договорі як місце доставки, є площі продавця, постачання вважається завершеним, коли товар завантажений на транспортний засіб, наданий покупцем, а в інших випадках – коли товар наданий у розпорядження покупця без розвантаження з транспортного засобу продавця.

*Група «C».* «C»-терміни вимагають від продавця укласти договір перевезення на звичайних умовах за свій власний рахунок. Тому пункт, до якого він повинен оплачувати транспортні витрати, обов'язково має бути відмічений після відповідного «C»-терміну. За умовами термінів CIF і CIP продавець також повинен здійснити страхування товару на користь покупця та зазнати витрати відносно страхування. Оскільки точка розподілу витрат фіксована в країні призначення, договори з «C»-термінами часто помилково вважаються договорами прибуття, за якими продавець зазнає всі ризики та витрати до моменту фактичного прибуття товару до погодженого пункту. Слід проте, підкреслити, що «C»-терміни мають ту ж природу, що «F»-терміни в тому відношенні, що продавець здійснює виконання договору в країні відвантаження або відправлення. Таким чином, договори купівлі-продажу на умовах «C»-термінів, як і договори на умовах «F»-термінів, входять до категорії договорів відправлення.

Проте «С»-терміни відрізняються від усіх інших термінів тим, що вказують на дві «критичні» точки. Одна – це точка, до якої продавець повинен організувати перевезення та зазнати витрати за договором перевезення, а інша – це точка переходу ризиків. Із цієї причини покладання на продавця за «С»-договором додаткових зобов'язань відносно продовження його відповідальності за збереження товару після проходження товаром вищезгаданої точки переходу ризику повинно здійснюватися з максимальною обережністю. Суть «С»-термінів полягає в звільненні продавця від будь-яких наступних ризиків і витрат після належного виконання ним договору купівлі-продажу шляхом укладення договору перевезення та передавання товару перевізникові, а також забезпечення страхування за термінами CIF і CIP.

Умови правил Інкотермс за типом «С» спрямовані на забезпечення надання продавцем покупцеві «доказів постачання», тому варто підкреслити, що продавець виконує цю вимогу в момент надання «звичайних» доказів. Згідно з умовами термінів CPT і CIP це буде «звичайний транспортний документ», а термінів CFR і CIF – коносамент або морська накладна. Транспортні документи мають бути «чистими», а це означає, що вони не повинні містити застереження або вказівки, які констатують дефектний стан товару та упаковки. Якщо такі застереження або вказівки з'являються в документі, він вважається «нечистим» і не приймається банками в операціях із документарними акредитивами. Проте слід зазначити, що транспортний документ, навіть без таких застережень або вказівок, зазвичай, не складає для покупця беззаперечного доказу того, що товар був відвантажений відповідно до умов договору купівлі-продажу, для використання проти перевізника в разі конфліктних ситуацій.

Існують лише два терміни, пов'язані із страхуванням – CIF і CIP. Відповідно до них продавець зобов'язаний забезпечити страхування в інтересах покупця. В інших випадках сторони самі вирішують, чи бажають вони застрахувати товар і яким чином. Так як продавець страхує в інтересах покупця, він не знає точних вимог останнього. Оскільки під час продажу товарів за терміном CIF покупець може забажати продати товар у дорозі наступному покупцеві, який, у свою чергу, може забажати знову перепродати товар, неможливо знати розмір страхового покриття, що задовольнятиме таких наступних покупців, і, таким чином, традиційно за умов CIF обирається мінімальне страхування (наприклад, покриття 110% для Інкотермс 2000), із можливістю покупця вимагати від продавця додаткового покриття витрат. Проте мінімальне страхування

не підходить для продажу промислових товарів, коли ризик розкрадання або неналежного поводження з товаром потребує більшого покриття.

Для покупця на умовах СІР особливо важливо приділяти увагу наступному: за необхідності додаткового страхування, він зобов'язаний домовитися з продавцем, чи надасть він додаткове страхування, або ж покупець сам потурбується про нього. Є також окремі випадки, коли покупець може захотіти отримати ще більший страховий захист, ніж надається згідно звищезгаданими стандартними умовами, наприклад, страхування на випадок війни, повстань, громадських безладів, страйків або інших подібних обставин. Якщо він бажає, щоб продавець забезпечив таке страхування, то зобов'язаний надати йому відповідні вказівки відносно того, у якому випадку продавець буде зобов'язаний (за наявності відповідних можливостей) забезпечити таке страхування.

*Група «D».* «D»-терміни відрізняються за своєю природою від «C»-термінів: відповідно до «D»-термінів продавець відповідає за прибуття товару в погоджене місце або пункт призначення на межі або всередині країни імпорту. Продавець зобов'язаний нести всі ризики та витрати відносно доставки товару до цього місця (пункту). Таким чином, «D»-терміни означають договори прибуття, тоді як «C»-терміни вказують на договори відвантаження (відправлення).

Відповідно до «D»-термінів, (за винятком терміну «DDP», який у договорах із нерезидентами не застосовується через проблеми з українським валютним і податковим законодавством), продавець не зобов'язаний доставляти товар очищеним для імпорту в країну призначення. Хоча за умовами термінів саме покупець зобов'язаний нести додаткові ризики та витрати в результаті можливого невиконання своїх обов'язків відносно очищення товару для імпорту, продавцеві рекомендується не застосовувати термін DAT або DAP відносно країн, де можна чекати проблем під час імпортного очищення товару (Росія, Азіатські республіки, східна Європа тощо).

У випадках, якщо можливі питання в розумінні тлумачення термінів, рекомендується додатково вказувати в договорах такі роз'яснення. Наприклад, розподіл витрат згідно з відповідними умовами може відрізнитися в різних місцях і періодично змінюватися. Сторонам рекомендується чітко вказати в договорі купівлі-продажу, як ці витрати повинні розподілятися між ними.

Аналізуючи нові терміни, які введені в Інкотермс 2010, слід зазначити, що термін DAT (Delivered At Terminal (.. named terminal of destination)) – постачання на терміналі (.. назва терміналу) може бути

застосований незалежно від обраного виду транспорту, а також під час використання більш ніж одного виду транспорту. *Delivered at Terminal* (постачання на терміналі) означає, що продавець здійснює постачання, коли товар, розвантажений із транспортного засобу, що прибув, наданий у розпорядження покупця в погодженому терміналі (у порту або в іншому місці призначення). «Термінал» включає будь-яке місце, закрите або ні, таке як причал, склад, контейнерний двір або автомобільний, залізничний чи авіа-карго термінал. Продавець зазнає всі ризики, пов'язані з доставкою товару та його розвантаженням на терміналі в погодженому порту або в місці призначення. Сторонам рекомендується найточніше визначити термінал і, по можливості, певний пункт на терміналі в погодженому порту або на місці призначення, оскільки ризики до цього пункту зазнає продавець. Продавцеві рекомендується забезпечити договори перевезення, у яких точно відмітити такий пункт.

DAT вимагає від продавця виконання митних формальностей для вивезення, якщо такі застосовуються. Проте продавець не зобов'язаний виконувати митні формальності для ввезення, сплачувати імпорتنі мита або виконувати інші митні формальності під час ввезення. При намірі сторін покласти на продавця ризики та витрати з перевезення та переміщення товару з терміналу в інше місце, доцільно використовувати терміни DAP і DDP.

Термін DAP (*Delivered At Point* (.. named point of destination) – постачання в пункті (.. назва пункту), також, як і термін DAT може бути застосований незалежно від обраного виду транспорту, а також під час використання більш ніж одного виду транспорту. *Delivered at Place* (постачання в місці призначення) означає, що продавець здійснює постачання, коли товар наданий у розпорядження покупця на транспортному засобі, що прибув, готовим до розвантаження, у погодженому місці призначення. Продавець зазнає всі ризики, пов'язані з доставкою товару у погоджене місце. Сторонам рекомендується найточніше визначити конкретний пункт в погодженому місці призначення, оскільки ризики до цього пункту зазнає продавець. Продавцеві рекомендується забезпечити договори перевезення, у яких точно відмітити такий пункт. Якщо продавець за договором перевезення зазнає витрати з розвантаження в погодженому місці призначення, він не має права вимагати від покупця відшкодування таких витрат, якщо інше не погоджене сторонами.

DAP вимагає від продавця виконання митних формальностей для вивезення, якщо такі застосовуються. Проте продавець не зобов'язаний виконувати митні формальності для ввезення, сплачувати



імпортні мита або виконувати інші митні формальності під час ввезення. При намірі сторін покласти на продавця виконання митних формальностей для ввезення, сплату будь-яких імпортних мит і виконання інших митних формальностей для ввезення, доцільно використовувати термін DDP.

**Висновки.** Таким чином, за результатами проведеного аналізу можна зробити висновок, що в правилах Інкотермс 2010: 1. Виключено чотири – DAF, DES, DEQ і DDU та введено два нові терміни умов постачання – DAP і DAT; 2. Створено два класи Інкотермс: правила для будь-якого виду транспорту та правила для морських і річкових перевезень; 3. Правила працюють як для міжнародних, так і для внутрішніх постачань; 4. Уведено посилення на використання електронних записів; 5. Переглянуто страхове покриття з урахуванням правок унесених в Institute Cargo Clauses (Інститут лондонських страховиків); 6. Чітко розподілено витрати зі зберігання на терміналі.

#### *Список літератури*

1. Дубініна А. А. Митна справа : підручник / А. А. Дубініна, С. В. Сорокіна, О. І. Зельніченко. – Київ : Центр учбової літератури, 2010. – 320 с.
2. Микольська Н., Терещенко О. Правила ІНКОТЕРМС 2010 та можливі практичні проблеми їх застосування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <<http://www.kisilandpartners.com/ukr/knowledge/articles/908/>>.
3. В Україні виникли проблеми із застосуванням Incoterms® 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <<http://www.intelvlas.com.ua/2011-05-20-15-22-21/>>.
4. Гордіїв вузол розрубаний – правила Інкотермс 2010 введені в дію в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <<http://www.zed.com.ua/>>.
5. Всеукраїнська мережа ЛІГА:ЗАКОН [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <<http://news.ligazakon.ua/news>>.

Отримано 30.03.2012. ХДУХТ, Харків.

© С.В. Сорокіна, А.А. Маслов, С.Л. Шкурко, 2012.