

Міністерство освіти і науки України
Національний університет «Острозька академія»
Навчально-науковий інститут права ім. І. Малиновського
Кафедра цивільно-правових дисциплін

Кваліфікаційна робота
на здобуття освітнього ступеня магістра
на тему:

Проблемні аспекти застосування правил Інкотермс у договірних відносинах

виконав студент 6 курсу, групи МП-62
спеціальності 081 Право

Прадош Михайло Володимирович

Науковий керівник:
кандидат юридичних наук, доцент
Філіп'єв Артем Олександрович

Рецензент:
викладач
Скарбарчук Олександр Григорович

Допущено до захисту на засіданні
кафедри цивільно-правових дисциплін
Протокол № ____ від «__» _____ 2020 р.

Завідувач кафедри _____ Тетяна БЛАЩУК

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВИЛ ІНКОТЕРМС.....	7
1.1. Генезис правил ІНКОТЕРМС.....	7
1.2. Сутність правил Інкотермс: теоретичні аспекти застосування Інкотермс у договірних відносинах	14
1.3. Загальна характеристика Інкотермс-2010.....	22
<i>Висновки до Розділу 1</i>	29
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ ПРАВИЛ ІНОКОТЕРМС-2010 В ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИНАХ.....	31
2.1. Особливості застосування правил Інкотермс-2010 в договірних відносинах.....	31
2.2. Проблеми застосування правил Інкотермс-2010 в договірних відносинах.....	41
<i>Висновки до Розділу 2</i>	52
РОЗДІЛ 3. ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНКОТЕРМС-2020 У ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИНАХ.....	54
3.1. Впровадження Інкотермс-2020.....	54
3.2. Особливості використання окремих термінів Інкотермс-2020.....	59
2020.....	
3.3. Перспективи впровадження Інкотермс-2020 у договірні відносинах.....	68
<i>Висновки до Розділу 3</i>	69
ВИСНОВКИ.....	71
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	80

ВСТУП

Актуальність роботи. Вивчення практики застосування правил Інкотермс обумовлене майже столітньою традицією їх існування. На сьогодні правила Інкотермс мають широке використання по всьому світі, зокрема, під час укладання договорів міжнародної купівлі продажу товарів. Це пояснюється рядом причин, серед яких можна виділити дві основні, а саме:

- 1) величезний авторитет Міжнародної торгової палати, під егідою якої були розроблені Інкотермс;
- 2) актуальність правил. Правила Інкотермс періодично оновлюють, враховуючи розвиток міжнародної торгівлі, науково-технічного прогресу, зміни у способах транспортування товару тощо, що робить їх ще більш зручними.

Разом з тим, застосування правил Інкотермс в договірних відносинах потребує ґрунтовного наукового дослідження, оскільки практика застосування цих правил відрізняється в залежності від регіону, де укладається договір поставки товарів, звичаїв, яких сторони дотримуються в портах завантаження та/або відвантаження товарів, а також особливостей правового регулювання та правової свідомості, яка відображається на реальних договірних відносинах.

Метою цієї роботи є вивчення тенденцій розвитку правил Інкотермс, визначення їх сутності, особливостей застосування в договірних відносинах, учасниками яких є вітчизняні підприємства, та, на основі зібраних матеріалів, аналіз та виявлення існуючих недоліків застосування правил Інкотермс у договірних відносинах, а також перспектив розвитку цих правил в сучасних умовах.

Для досягнення мети дослідження поставлені такі **завдання**:

- описати основні етапи еволюції правил Інкотермс, як інституту звичаєвого та приватного права;

- проаналізувати теоретичні основи правил Інкотермс та базисні умови цих правил в редакціях 2010 і 2020 років;
- здійснити аналіз прикладних аспектів застосування правил Інкотермс;
- визначити основні проблеми застосування правил Інкотермс у вітчизняній практиці правозастосування та запропонувати шляхи їх подолання;
- дослідити та визначити перспективи впровадження та розвитку Інкотермс 2020.

Об’єкт дослідження є суспільні відносини, врегульованні звичаєм ділового обороту, зокрема міжнародними комерційними умовами – правила Інкотермс, та нормами приватного права, що регулюють договірні відносини в сфері торгівлі в частині застосування правил Інкотермс.

Предмет дослідження: «Проблемні аспекти застосування правил Інкотермс у договірних відносинах».

Аналіз стану розробки проблеми. Проблематика міжнародних торгових відносин досліджена у працях як зарубіжних, так і вітчизняних науковців. До них можна віднести Е. Гекшера, Д. Деніелса, С. Дуган, Б. Оліна, С. Ронена, В. Столпера, В. Хойера, та ін.

Тематика використання правил Інкотермсу договірних відносинах зустрічається в працях Є. Ф. Авдокушина, І. В. Багрової, А. С. Булатова, А. С. Гальчинського, І. Б. Греся, О. А. Кириченка, М. В. Ларіна, Ю. В. Макогона, С. О. Свистіля, І. П. Фамінського, А. С. Філіпенка та інших вчених.

Джерельну базу даного дослідження становлять відкриті ресурси Міжнародної торгової палати та Українського національного комітету міжнародної торгової палати, в яких вони публікують офіційні коментарі та посідники до правил Інкотермс. Також в межах досліджуваної теми використовувалися акти національного законодавства, серед яких: Цивільний та

Господарский кодекс, Закон України «Про міжнародне приватне права», та Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність».

Методологічною основою дослідження стало поєднання системи загальнонаукових і спеціальних методів:

- **історичний та діалектичний методи** використовувалися для вивчення та аналізу основних змін та розвитку правил Інкотермс, як правового явища;
- **логіко-семантичний метод** використовувався для визначення теоретичних основ застосування правил Інкотерм у договірних відносинах шляхом аналізу понять, їх ознак та відношень між ними;
- **формально юридичний метод** використовувався для дослідження, їх аналізу і розкриття змісту звичаєвих норм, зокрема, норм правил Інкотермс та матеріально-правових норм, як вітчизняного, так і міжнародного права в частині застосування звичаїв ділового обороту;
- **системно-структурний (структурно-функціональний) метод та метод аналізу** використовувалися для дослідження окремих умов поставки за правилами Інкотермс відповідної редакції (Інкотермс-2000, Інкотермс-2010, Інкотермс-2020 тощо);
- **порівняльно-правовий (компаративістський) метод та метод аналогії** використовувалися для порівняння правил Інкотермс різних редакцій, для визначення їх спільних та окремих рис, характерних останнім редакціям, та для формування уявлення щодо ефективності впровадження Інкотермс-2020.

Практичне значення роботи полягає у можливості використання її основних результатів у навчальному процесі при підготовці до практичних занять з курсів: Міжнародне приватне право, Міжнародне торгове право та Господарське право України; у науковій сфері – для подальших глибших досліджень з даної теми.

Структура роботи. Відповідно до мети та завдань структура дослідження складається із вступу, трьох розділів висновків та джерел.

Перший розділ «Загальна характеристика правил Інкотермс» містить поетапний опис еволюції правил Інкотермс, визначення теоретичних основ та базисних умов цих правил. В другому розділі «Особливості та проблеми застосування правил Інкотермс в договірних відносинах» наведені приклади застосування окремих умов правил Інкотермс з судової практики та визначені основні недоліки їх застосування, запропоновані шляхи вирішення. В третьому розділі «Впровадження та перспективи розвитку Інкотермс-2020 у договірних відносинах» описані основні передумови впровадження нової редакції правил Інкотермс і розглянуто потенційні можливості їх застосування у договірних відносинах з врахуванням тенденцій розвитку торгових відносин.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВИЛ ІНКОТЕРМС

1.1. Генезис правил Інкотермс

Після першої публікації правил Інкотермс в 1936 р. вони були переглянуті вперше в 1957 р., а потім у 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 та 2020 роках. Це, може свідчити про те, що за весь час свого існування правила Інкотермс переглядалися з інтервалом у 10 років. Однак це неправдиве враження. Це випадковість, що останні п'ять редакцій розділені 10-річними періодами. В дійсності, основною метою правил Інкотермс є відображення міжнародної комерційної практики. Само собою зрозуміло, що комерційна практика не змінюється через встановлений інтервал.

Дійсно, поширеною є помилка, що правила Інкотермс представляють не що інше, як стандартні умови контракту, які можуть бути переглянуті в будь-який час. Насправді, правила Інкотермс піддаються частим змінам з тією чи іншою метою, наприклад, щоб зробити їх більш зручними для читачів або пояснити кілька пунктів другорядного значення. Тому перегляд правил Інкотермс вимагає, щоб у комерційній практиці відбулося щось важливе.

Історія правил Інкотермс пов'язана зі створення Міжнародної торгової палати в 1919 році. На сьогодні, Міжнародна Торгова Палата, ІСС (штаб – квартира у Парижі) – впливова глобальна організація бізнесу, яка користується беззаперечним авторитетом у розробці сучасних правил та стандартів, які визначають ведення міжнародного бізнесу¹.

¹ Про ІСС-Ukraine : [Електронний ресурс] / Український національний комітет міжнародної торгової палати. – Режим доступу : <http://iccua.org/pro-iss-ukraine/>

Однією з перших ініціатив ІСС було сприяння міжнародній торгівлі. На початку 1920-х організація поставила собі за мету розробити комерційні торгові умови, якими могли б користуватися торговці. Це було зроблено за допомогою дослідження, яке було обмежене лише шістьма загальноживаними термінами, що використовувалися в 13 країнах світу. Отримані результати були опубліковані ІСС в 1923 році. «У часи, коли виробництво і торгівля регулювалися виключно національними законодавствами різних країн, ІСС створила і впровадила стандартні торговельні правила Інкотермс, які стали важливим кроком до єдиного їх застосування в різних торгових і правових системах світу»².

Однак, такі провідні складові правил Інкотермс як Free on Board (FOB) та Cost and Insurance (CIF) існували у британській торгівлі відповідно з 1812 та 1895 років³.

Загалом було відмічено, що перші терміни містили значні відмінності в інтерпретації. Для вивчення розбіжностей, виявлених у первинному дослідженні, в 1928 році проведено друге дослідження. На цей раз, обсяг правил був розширений за рахунок тлумачення торгових термінів, які використовувалися в більш ніж 30 країнах.

На основі результатів досліджень була опублікована перша версія правил Інкотермс. Так, правила Інкотермс 1936 містили такі терміни, які могли використовуватися для морських видів транспорту: FAS – Free Alongside Ship («Вільно вздовж борту судна»); FOB – Free on Board («Вільно на борту»); C&F – Carriage and Freight («Перевезення і фрахт»); CIF – Carriage, Insurance and Freight

² Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / [А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко]; за ред. М. М. Мороз, Є. С. Альошинський / Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова Х. : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018 – С. 40.

³ Ademuni Odeke: The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980-2020 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.erevija.org/pdf/articles/eng/Ademuni%20Odeke%20engl.pdf>

(«Перевезення, страхування і фрахт»); EXS – Ex Ship – («Франко судно», дослівно «З судна»); EXQ – Ex Quay – («Франко пристань», дослівно «З пристані»). Вони також могли використовуватися і для інших видів транспорту. Серед них: Ex Works («Франко завод»), Free or Free Delivered («Вільно чи Франко доставка») і ін. Всього 11 термінів. Причому EXW – це один з первинних термінів, що з'явилися в першому виданні Інкотермс в 1936 р. Цей термін використовується й в наш час.

Перша редакція правил Інкотермс була чітко орієнтована на торгівлю товарами і містила важливі пункти доставки до борту судна або в момент, коли товар приймається на борт судна. Точкою передачі ризику в останньому випадку вважався момент, коли товар пройшов через поручні судна. Цей момент був актуальним для таких термінів як FOB, CFR і CIF. У випадках, коли товари мали доставлятися до судна, а не через залізничну рейку, тобто на борт судна, то був доступний торговий термін FAS.

Через початок Другої світової війни додаткові зміни до правил Інкотермс довгий час не вносилися. Для того, щоб адаптувати терміни Інкотермс 1936 року до англійської та американської судової практики, а також внаслідок збільшення обсягів залізничних перевезень, ССІ опублікувала другу редакцію в 1953 р, яка містила три нові терміни: FOT - Free on Truck («Вільно на вантажівці»); FOR - Free on Rail («Вільно на залізниці»); а також DCP - Delivered Costs Paid («Доставка оплачена»), який потім пізніше перетвориться в CPT – Carriage Paid To («Перевезення оплачене до»)⁴.

Пізніше були видані наступні редакції Інкотермс: 1967, 1976, а також 1980, 1990, 2000 і 2010 років.

У 1967 році потрібно було додати умови для випадків, коли продавець зобов'язується доставити товар до місця призначення. Тому в цьому році ССІ

⁴ Історія правил Інкотермс : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

закінчила роботу над третьою редакцією правил Інкотермс, яка стосувалась неправильного тлумачення попередньої версії. В редакції Інкотермс 1967 року було додано два нові торгові терміни: 1) для адресної доставки на кордоні (DAF) та 2) доставки в пункт призначення (DDP). Відповідно до цих термінів, продавець зобов'язаний укласти договір перевезення, з тим щоб виконати своє зобов'язання з поставки товару покупцеві в місці призначення. Незважаючи на те, що він також оплачує фрахт за CFR та CIF, він фактично виконує своє зобов'язання під час відвантаження товару. Згідно з цими торговими умовами, обов'язок продавця зводиться до організації та оплати транспорту та надання документа, що дозволяє покупцеві отримати товар від перевізника за призначенням. Однак продавець не несе ризику втратити або пошкодження товару після того, як він пройшов через борт судна в країні відвантаження⁵.

Посилення використання повітряних перевезень послужило причиною для створення в 1974 році іншої версії уже популярних на той час торгових умов. Це видання включало новий термін FOB Airport (Free on Board Airport). Це правило спрямоване на зменшення плутанини навколо терміна FOB (Free on Board) шляхом позначення точного «судна», що використовується.

З розширенням перевезення вантажів у контейнерах та прийняття нових правил документування процесів виникла потреба в черговій ревізії. Так, в 1980 році прийняте чергове перевидання правил Incoterms. Це видання представило торговий термін FRC (Free Carrie – «Франко перевізник», назване місце), який передбачав, що продавець передасть товар, вказаному перевізнику в названому місці. Пізніше цей термін буде перейменованій в базис поставки FCA (Free Carrier).

У редакції правил Incoterms 1990 року було змінено аббревіатуру «FRC» для «Free Carrier» на «FCA». Оскільки тепер можна було використовувати для будь-

⁵ ICC Guide to Incoterms 2010 : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS%202010%20Guide.pdf>

якого виду транспорту один загальний термін FCA, то торгові умови FOR, FOT та FOB Airport визнали застарілими, внаслідок чого були видалені з нової редакції. Перегляд також був спричинений переходом від паперових документів до електронного листування. В результаті в пункті, що стосувався обов'язку продавця подати тендерну документацію до покупця, було додано пункт, в якому зазначається, що паперові документи можуть бути замінені електронними повідомленнями, якщо сторони домовились про електронну комунікацію⁶.

Незважаючи на це, в деяких країнах набула поширення практика закріплювати в контрактах застарілі терміни. Наприклад, в Японії до теперішнього часу дуже популярно умова «FOB Аеропорт». Його можна зустріти як у зовнішньоторговельних, так і в транспортно-експедиторських договорах. У цьому випадку, як зазначається в літературі, ситуацію слід розглядати як національний торговий звичай, так як товари в Японію можуть потрапити тільки по повітрю або морем⁷.

Редакція Інкотермс-2000 року поклала на продавця за умовами поставки FAS Incoterms 2000 обов'язки по експортному митному очищенню (раніше це було на покупцю). При використанні терміну FCA встановила обов'язки продавця – навантаження товару на транспортний засіб, що надається покупцем, а також обов'язки покупця – прийняти товар не розвантаженим у випадку, коли його постачають на транспортному засобі продавця.

За час існування Інкотермс-2000 основною проблемою цих правил було не стільки те, що вони містять, скільки те, що було недостатньо ясно, як їх слід

⁶ Правила Інкотермс: історія розвитку : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://anvay.ru/incoterms-history>

⁷ Голубчик А. М.: Некоторые типичные ошибки и проблемы, возникающие при неверной трактовке и применении торговых терминов Инкотермс : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-tipichnye-oshibki-i-problemy-voznikayuschie-pri-nevernoy-traktovke-i-primenenii-torgovyh-terminov-inkoterms/viewer>

використовувати на практиці. Крім того, важливо було розширити використання правил Інкотермс, особливо в Сполучених Штатах, де така можливість з'явилася в результаті вилучення з Єдиного комерційного кодексу визначень торгових термінів 1941 року. В дійсності, ключовий торговий термін FOB розумівся в Сполучених Штатах інакше, ніж у правилах Інкотермс того часу. У Сполучених Штатах FOB просто представляє пункт, який може бути де завгодно. Для того, щоб досягти еквівалента FOB згідно з правилами Інкотермс, слід було б додати слово «судно» після терміну FOB. Тому додано новий торговий термін - DAP («Поставляється на місці»). Використовуючи цей термін, можна вказати будь-яке відповідне місце. Однак DAP недоречний у випадках, коли товар повинен бути наданий покупцеві, після його відвантаження з транспортного засобу. Таким чином, додано ще один новий термін - DAT («Доставляється в терміналі»), коли вивантаження товару з транспортного засобу повинно здійснюватися за кошти і на ризик продавця. Це означає, що морські терміни DES та DEQ у правилах Інкотермс 2000 були замінені відповідно на DAP та DAT, оскільки «терміналі» у DAT відповідає «набережній» у DEQ, де товари вивантажуються з судна. У випадку, якщо сторони продовжують використовувати DES або DEQ згідно з правилами Incoterms 2000, результат буде таким же, як за DAP і DAT у правилах Інкотермс 2010.

Восьме видання правил Incoterms було опубліковане в 2010 році. Правила Інкотермс 2010 об'єднали терміни категорії D, видаливши DAF (Delivered на кордоні), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) і DDU (Поставка без оплати мита) і додавши терміни: поставляється в терміналі DAT (Delivered At Terminal) і поставляється на місці DAP (Delivered At Point).

10 вересня 2019 року був опублікований новий дев'ятий випуск правил Incoterms 2020, який вступив у силу з 1 січня 2020 року. Генеральний секретар ІСС Д. Дентон прокоментував офіційний випуск Інкотермс-2020: «Правила Інкотермс-2020 змушують бізнес працювати для всіх, полегшуючи оборот трильйонів доларів в світовій торгівлі щорічно. Допмагаючи імпортерам та експортерам у всьому світі

краще розуміти свої обов'язки і уникати дорогих непорозумінь, правила формують мову міжнародних торгових операцій і допомагають зміцнити довіру до нашої глобальної торговельної системи »⁸.

Можна, звичайно, запитати, а чи потрібна взагалі нова редакція Інкотермс? У коментарях ІСС зазначалося: «Насправді цінність правил Інкотермс як документа, що відображає міжнародну комерційну практику, може бути знівельована внаслідок частих змін з тією чи іншою метою, наприклад, щоб зробити більш зручними для читача або для уточнення деяких, не надто суттєвих пунктів. Тому для перегляду правил Інкотермс необхідно, щоб що-небудь дійсно важливе сталося в комерційній практиці »⁹.

Однак в даний час технології, і перш за все цифрові, так сильно змінюються і настільки швидко розвиваються, що слід враховувати їх і при використанні базисів правил Інкотермс. ІСС змушена створювати все нові редакції Інкотермс, які відповідають всім технічним і економічним реаліям, відповідають потребам комерсантів всього світу.

Розробка нової редакції Інкотермс 2020 року обумовлена цифровізацією сучасного світу, яка тісно пов'язана з транспортною кібербезпекою, глобальною і повсюдною комп'ютеризацією і практично повним відходом в електронну комерцію. Нова редакція повинна врахувати зміни в міжнародному торговельному обороті, які відбудуться за наступні 10 років, пов'язані зі створенням нових технологій і способів логістики.

⁸Представлення Інкотермс 2020 Міжнародною торговою палатою : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/>

⁹Коментарій ІСС до Інкотермс 2010 : [Електронний ресурс] / ICC Russia. – Режим доступу : <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf>

1.2. Сутність правил Інкотермс: теоретичні аспекти застосування Інкотермс у договірних відносинах

Правила Інкотермс широко використовуються в усьому світі і на сьогодні займають провідне становище в сфері торгівлі. Ці правила дають конкретні вказівки особам, які щодня беруть участь як у міжнародній торгівлі (імпорт та експорт), так і в межах однієї країни.

Чітке розуміння теми даного дослідження є неможливим без обґрунтування її теоретичних основ та понятійного апарату дослідження, а для більш глибоко дослідження необхідною умовою є аналіз умов (термінів) правил Інкотермс різних редакцій, тому для зручності предметом аналізу в першому розділі вибрано найбільш застосовувану редакцію цих правил: Інкотермс-2010. Однак, спершу визначимо місце правил Інкотермс в договірних відносинах в Україні.

Цивільним кодексом України передбачено, що підставами виникнення цивільних прав та обов'язків, зокрема, є договори та інші правочини (п. 1 ч. 2 ст. 11 ЦКУ). В ч. 1 ст. 626 ЦК України визначено, що договором є домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків¹⁰. Відносини, які виникають між двома і більше особами є договірними, якщо вони засновані на попередній домовленості між ними. Така домовленість може бути як словесою (усний договір), так і закріплена в матеріальному носії (письмовий договір).

При тому, слід розрізняти договірні відносини, які виникають між суб'єктами цивільного права та суб'єктами господарського права.

Так, в статті 179 Господарського кодексу України зазначено, що майново-господарські зобов'язання, які виникають між суб'єктами господарювання або між

¹⁰ Цивільний кодекс: Кодекс від 16.01.2003 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

суб'єктами господарювання і негосподарюючими суб'єктами - юридичними особами на підставі господарських договорів, є господарсько-договірними зобов'язаннями¹¹.

Суб'єктами господарювання є:

1) господарські організації - юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку;

2) громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці.

В той же час, Цивільним кодексом України передбачено, що учасниками цивільних відносин є фізичні особи та юридичні особи. Відмінність останніх від суб'єктів господарювання полягає тому, що вони виступають учасниками особистих немайнових та майнових відносин (цивільні відносини), що засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників.

Натомість предмет господарських відносин становлять господарсько-виробничі, організаційно-господарські та внутрішньогосподарські відносини.

Важливим і, скоріш-за-все, ключовим моментом дослідження даної теми є договірні відносини, що мають місце як на території України, так і за її межами. Такі відносини підпадають під визначення терміну зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД):

«Зовнішньоекономічна діяльність – це діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, а також діяльність державних замовників з оборонного замовлення у випадках, визначених

¹¹Господарський кодекс: Кодекс від 13.01.2002 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

законами України, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами»¹².

Саме в контексті зовнішньоекономічної діяльності найчастіше використовуються правила Інкотермс, хоча з введенням Інкотермс-2010, це стало можливим і для внутрішніх контрактів.

Інкотермс (англ. Incoterms) – це аббревіатура англійських слів «International Commercial Terms» (укр. Міжнародні комерційні умови), а обране правило Інкотермс є терміном договору купівлі-продажу (слід звернути увагу, що не договору перевезення).

Торгові умови фактично є ключовими елементами міжнародних договорів купівлі-продажу, оскільки вони надають інструкції щодо перевезення товару від продавця до покупця, митного оформлення товару, забезпечення його схоронності, а також розподілу витрат та ризиків між сторонами.

З цієї причини було визнано важливим розробити правила тлумачення торгових умов, які сторони договору купівлі-продажу можуть погодитися застосовувати. Правила Інкотермс, вперше опубліковані Міжнародною торговою палатою в 1936 році, являються правилами інтерпретації міжнародних комерційних термінів, визначених в них¹³.

Інкотермс – це універсальний термін, який встановлює умови між імпортером та експортером таким чином, щоб обидві сторони розуміли завдання, витрати, ризики та відповідальність, а також управління логістикою та транспортуванням з місця видачі товару до місця прийому країною-імпортером. Інкотермс – це всі можливі способи розподілу обов'язків та зобов'язань між двома сторонами. Для

¹²Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон від 16 квітня 1991 р. : [Електронний ресурс].

– Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>

покупця та продавця важливо заздалегідь визначити обов'язки та зобов'язання щодо транспортування товару¹⁴.

За своєю суттю Інкотермс виконують функцію стандартизації (самі-по-собі такими не являються) та спрощення договірних відносин між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності з різних країн світу, які мають різні ділові звичаї, систему права та законодавче регулювання. Ефективність Інкотермс на сьогодні є беззаперечною, оскільки позбавляє бізнес від необхідності кожного разу придумувати та калькулювати формули поставки, переходу ризиків та понесених витрат щодо кожного окремого договору й занурюватися в юридичні нюанси торгових операцій.

Продавці часто вважають, що правила Інкотермс можуть вирішити більшість проблем, які можуть виникнути на практиці. Дійсно, більшість запитань, висунутих експертній групі ІСС з питань правил Інкотермс, стосувались інших питань, окрім тлумачення самих Інкотермс правил. Часто ці питання, віднесені до інших, ніж договір купівлі-продажу договірних відносин, таких, як зобов'язання сторін за акредитивами, договорів перевезення і зберігання. Багато питань стосувались зобов'язань сторін, крім тих, що пов'язані з доставкою товару¹⁵. Необхідно підкреслити, що правила Інкотермс є лише правилами тлумачення умов поставки, а не інших умов договору купівлі-продажу. Це пояснює, чому – крім основного зобов'язання продавця зробити товари доступними для покупця або передати їх для перевезення або доставити їх у пункт призначення, і крім зобов'язання покупця прийняти доставку – правила Інкотермс стосуються лише зобов'язань, пов'язаних з

¹⁴ Про правила Інкотермс: що потрібно знати : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.logisticsplus.com/incoterms-heres-know/>

¹⁵ ICC Guide to Incoterms 2010 : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS%202010%20Guide.pdf>

передачею документів, придбанням страховки, упакування товару належним чином та очистки товару від мита при його експорті чи імпорті.

Короткі скорочення, такі як FCA, FOB та CIF, можна розглядати як «ключові слова», які, використовуючи, відкривають низку прав та обов'язків. Але ці ключові слова неможливо зрозуміти, якщо їм не надано певного значення через правила тлумачення. Тільки завдяки тлумаченню правила Інкотермс є необхідними. За відсутності авторитетного тлумачення покупці можуть страждати від великої плутанини.

Правила Інкотермс присвячені регулюванню положень, які є значимі для договору купівлі-продажу товарів, такі як: розподіл обов'язків продавця і покупця по доставці товару, встановлення моменту переходу на покупця ризиків випадків випадкової гибелі чи пошкодження товару, розподіл витрат та інше. Дані умови об'єднуються спільним поняттям «базисні умови» або «базисні умови поставки». Вони називаються так тому, що створюють базис ціни в залежності від того, включаються витрати по доставці або інші в ціну товару чи ні¹⁶.

Можна визначити чотири основні пункти щодо обов'язків (сфери дії), які виникають з Інкотермс:

- пункт поставки: правила Інкотермс визначають місце переходу зобов'язань від продавця до покупця;
- транспортні витрати: правила Інкотермс визначають, хто платить за наданий транспорт;
- формальності щодо експорту та імпорту: правила Інкотермс визначають, яка сторона зобов'язується забезпечити виконання формальностей щодо імпорту та експорту товару (митні формальності);

¹⁶ Краснікова В. О., Самкова М. С. Вплив міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів (правила Інкотермс) на сучасну практику перевезення вантажів : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.pjv.nuoua.od.ua/v5_2017/57.pdf

- страхові витрати: правила Інкотермс визначають, хто бере на себе відповідальність за страхові витрати.

Разом з тим, правила Інкотермс не стосуються наступних питань:

- передачі права власності на товар;
- звільнення від зобов'язань та звільнення від відповідальності у разі несподіваних чи непередбачуваних подій (форс-мажору);
- наслідків різних порушень договору, за винятком тих, що стосуються переходу ризиків та витрат, коли покупець порушує своє зобов'язання прийняти товар.

Міжнародна торгова операція вимагає не лише договору купівлі-продажу, але й додаткових контрактів. По-перше, товар доведеться перемістити з місця продавця до місця, вибраного покупцем.

Тому потрібно організувати та оплатити їх транспорт. Це означає, що будуть задіяні три сторони: продавець, покупець і перевізник. Це може призвести до ускладнень. Однією з основних цілей правил Інкотермс є визначення різних ролей сторін щодо договору перевезення.

За умовами, що починаються з літери С або D, продавець повинен укласти контракт з перевізником. На відміну від них, за умовами, що починаються з літери Е або F, це повинен зробити покупець. Коли продавець укладає договір на перевезення, важливо забезпечити можливість покупця отримати товар від перевізника за призначенням. Це особливо важливо стосовно відвантаження. Потім покупець повинен отримати від продавця документ – наприклад, коносамент – який дозволить йому отримати товар від перевізника, надавши оригінал документа в обмін на товар. Якщо продавець уклав договір перевезення на умовах терміна групи D, він повинен контролювати товари протягом усього транзиту до місця, де вони повинні бути доставлені покупцеві. Це обов'язок продавця забезпечити можливість доставки товару покупцеві у зазначеному місці призначення. Якщо під час перевезення щось піде не так, продавець несе ризик. Це відрізняється в ситуаціях,

пов'язаних термінів, починаючи з букви С, де продавець просто зобов'язаний забезпечити і оплатити перевезення. Якщо під час перевезення щось піде не так, ризик лежить на покупцеві.

Звичайно, що продавець хоче уникнути ризику втрати або пошкодження товарів під час їх перевезення, навіть у випадках, коли він зобов'язується доставити товар за призначенням. Це не лише питання страхування. Той факт, що продавець може бути захищений страхуванням у випадку втрати або пошкодження товару в дорозі, не звільняє його від зобов'язання за договором купівлі-продажу доставити товар покупцеві. Якщо товари були втрачені, продавець повинен надати товари, що їх замінюють, коли це можливо. Якщо це неможливо, він може уникнути відповідальності відповідно до чинного законодавства або відповідно до індивідуальних умов договору. Стандартне застереження «без прибуття немає продажу» (англ. *no arrival, no sale*) означає, що сторони звільняються від договору купівлі-продажу, якщо товари не надходять до місця призначення. Тим не менш, краще не використовувати такі застереження, а чітко вказати наслідки в індивідуальному договорі купівлі-продажу або використовуючи контракти за стандартною формою з детально продуманими положеннями про полегшення за певних обставин.

Мета правил Інкотермс – відобразити сучасну комерційну практику та запропонувати сторонам вибір:

- мінімальне зобов'язання продавця тільки зробити товар доступним для покупця в приміщенні продавця (EXW);
- розширене зобов'язання продавця передати товар для перевезення або перевізнику, призначеному покупцем (FCA, FAS, FOB), або перевізнику, якого обрав і оплатив продавець (CFR, CPT), разом із страхуванням від ризиків при транзиті (CIF, CIP);
- максимальне зобов'язання продавця доставити товар до місця призначення (DAT, DAP, DDP).

Правила Інкотермс іноді критикують за те, що вони пропонують велику кількість різних термінів. Відповідь полягає в тому, що комерційна практика передбачає різні схеми торгівлі різними видами вантажів. Що стосується товарів, таких як нафта, заліза, руди і зерно, товари часто перевозяться в зафрахтованих судах, які приймають вантаж в якості повного навантаження. У цьому виді торгівлі кінцевий покупець може бути невідомий, оскільки товари можуть продаватися транзитом¹⁷. Це, в свою чергу, пояснює необхідність оборотного транспортного документа, коносаменту. Більше того, навіть якщо кінцевий покупець відомий, він, як правило, не готовий прийняти витрати та ризики, що виникають у країні продавця. Це пояснює необхідність використання морських термінів, які досі використовуються для найбільшого обсягу світової торгівлі.

Правила Інкотермс стандартизують контрактну практику, дозволяючи сторонам:

- використовувати загальновизнані ключові слова;
- погодитись щодо найбільш поширеного розуміння таких ключових слів;
- уникати непорозумінь при їх використанні.

Попри всі зручності, які надають правила Інкотермс, залишаються невирішеними багато проблем, зокрема це пов'язано з тим, що комерційна практика в різних регіонах відрізняється одна від одної, що призводить до відмінного розуміння щодо застосування одних і тих же правил. Також варіанти основного ключового слова можуть бути невідповідними або не достатньо чіткими.

¹⁷ ICC Guide to Incoterms 2010 : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS%202010%20Guide.pdf>

1.3. Загальна характеристика Інкотермс-2010

Сьогодні найбільш популярною є редакція правил Інкотермс-2010 року, яка уже понад десять років ефективно використовується компаніями у міжнародному бізнесі і буде актуальною ще довгий час. Редакція 2010 року мала досить радикальні зміни, коли ми порівнюємо її з попередніми редакціями. Крім того, ця редакція правил Інкотермс також мала деякі структурні зміни, і всі умови досі є придатними для сучасних ділових операцій.

Завдяки цій редакції правила Інкотермс стали придатними не лише для міжнародних ділових операцій, але також для внутрішніх ділових операцій. Таким чином, використання Інкотермс в 2010 році було розширено на об'єднання та країни, які поширились на широкі географічні території, такі як США, Китай, Росія, Європейський Союз.¹⁸

В результаті цих змін Incoterms 2010 групуються наступним чином:

Правила для будь-якого виду транспорту:

1. EXW – Ex-Works (укр. Франко завод);
2. FCA – Free Carrier (укр. Франко перевізник);
3. CPT – Carriage Paid To (укр. Перевезення оплачене до);
4. CIP – Carriage And Insurance Paid To (укр. Перевезення і страхування оплачені до);
5. DAT – Delivered At Terminal (укр. Постачання на терміналі);
6. DAP – Delivered At Place (укр. Постачання в місці призначення);
7. DDP – Delivered Duty Paid (укр. Постачання з оплатою мита);

¹⁸Основні особливості змін до правил Інкотермс 2010: [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

https://www.researchgate.net/publication/290306240_MAIN_FEATURES_OF_CHANGES_IN_INCO_TERMS_2010

Правила для морського та внутрішнього водного транспорту:

1. FAS – Free Alongside Ship (укр. Вільно вздовж борту судна);
2. FOB – Free On Board (укр. Вільно на борту);
3. CFR – Cost and Freight (укр. Вартість і фрахт);
4. CIF – Cost, Insurance and Freight (укр. Вартість, страхування і фрахт).

Основні зміни, що відбулися після цієї класифікації, у порівнянні з Інкотермс-2000, можуть включати наступні пункти:

В Інкотермс-2010 всі умови класифікуються за двома категоріями: перша, правила для будь-якого виду транспорту та, друга, для морського / внутрішнього водного транспорту¹⁹. Натомість в Інкотермс редакції 1990 та 2000 років існувало групування на 4 категорії: 1) Група E – відправлення (EXW); 2) Група F – Основне перевезення не оплачено (FCA, FAS і FOB); 3) Група C – Основне перевезення оплачено (CFR, CIF, CPT та CIP) й 4) Група D – прибуття (DAF, DES, DEQ, DDU і DDP).

Умови DAF (поставляється на кордоні), DES (доставляється без доставки), DEQ (доставляється без причалу) та DDU (доставляється без мита) були в Інкотермс 2000, але ці умови не були включені в Інкотермс 2010.

Були додані DAT (доставляється в терміналі) та DAP (доставляється на місці), які вважаються більш функціональними, ніж попередні чотири.

Основною помітною різницею правил Інкотермс 2010 року від попередніх є зменшення кількості термінів з 13 до 11²⁰.

¹⁹ Класифікація правил Інкотермс 2010. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2011/01/the-new-incotermssupreg-sup2010>

²⁰ Томоля Т. С. Використання правил Інкотермс 2010 при укладанні зовнішньоекономічних договорів. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/3961/1/%D0%A2%D0%9E%D0%9C%D0%90%D0%9B%D0%AF.pdf>

Перегляд 2010 року також вніс цілком структурні зміни в деякі терміни, щоб зробити їх більш функціональними та широко використовуваними. Наприклад, відбулися значні зміни у переході ризику та втрати товару, що стосувалося терміну FOB.

Правила Інкотермс традиційно використовуються в міжнародних договорах купівлі-продажу, коли товари перетинають національні кордони. Однак у різних регіонах світу торговельні блоки, як і Європейський Союз, зробили прикордонні формальності між різними країнами менш важливими. Отже, підзаголовок правил Інкотермс-2010 офіційно визнає, що вони доступні для застосування як до міжнародних, так і до внутрішніх договорів купівлі-продажу. Як результат, правила Інкотермс-2010 у багатьох місцях чітко зазначають, що зобов'язання дотримуватись експортно-імпортних формальностей існує лише там, де це можливо. Для цього було дві причини, щоб переконати ІСС у тому, що рух у цьому напрямку є своєчасним. По-перше, торговці зазвичай використовують правила Інкотермс для чисто внутрішніх договорів купівлі-продажу. Друга причина – готовність Сполучених Штатів використовувати правила Інкотермс у внутрішній торгівлі, а не колишній Єдиний торговий кодекс відвантаження та доставки²¹.

Як зазначалося раніше, відповідно до різних потреб Інкотермс переглядається протягом певного періоду. Якщо періодично вивчати потреби в переглядах, можна пояснити основні причини змін. Інкотермс 2010 набрав чинності першого січня 2011 року. У наборі правил нова та остання версія Інкотермс містить 11 термінів. Як уже зазначалося, Інкотермс 2010 представив нам дві нові умови та усунув чотири попередні умови з переглядом. Причину перегляду можна пояснити наступними пунктами:

²¹Правила Інкотермс 2010 [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <https://iccwbo.org/publication/incoterms-rules-2010/>

- географічні та політичні зміни, що відбуваються на кордоні між країнами.

На цю тему можна навести найкращі приклади з європейських країн. Бізнес, що відбувся між Німеччиною та Чеською Республікою, вже не є міжнародною діловою операцією;

- зміни враховані в інформаційних технологіях;
- потреба в адаптації для програм електронної комерції, виставлення рахунків та передачі даних (електронний обмін даними);
- глобальні зміни відбулись у сфері транспорту та логістики;
- потреба у безпеці та моніторингу транспортування;
- Інкотермс-2000 втратив свою практику через ефект глобалізації.

Отже, з урахуванням вищезазначених причин терміни розробляються Міжнародною торговою палатою та використовуються у всьому світі для міжнародних та внутрішніх контрактів на продаж товарів. З іншого боку, слід зазначити, що хоча Інкотермс-2010 набув чинності 1 січня 2011 року, попередня версія Інкотермс 2000 залишається чинною навіть після 2011 року. Однак Міжнародна торгова палата рекомендує сторонам все ж використовувати нову версію Інкотермс. Важливим моментом є те, що обрана версія Інкотермс повинна бути вказана в договорі купівлі-продажу. Нова версія Інкотермс допомагає обом сторонам і уникає дорогих непорозумінь, роз'яснюючи випадки, витрати та ризики, пов'язані з доставкою товарів від експортерів до імпортерів²².

Інкотермс присвячені регулюванню саме тих положень, які є значимі для договору купівлі-продажу товарів, такі як: розподіл обов'язків продавця і покупця по доставці товару, встановлення моменту переходу на покупця ризиків випадків випадкової гибелі чи пошкодження товару, розподіл витрат та інше. Дані умови об'єднуються спільним поняттям «базисні умови» або «базисні умови поставки».

²² Правила Інкотермс 2020: рекомендації ICC. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/>

Вони називаються так тому, що створюють базис ціни в залежності від того, включаються витрати по доставці або інші в ціну товару чи ні²³.

Розглянемо базисні умови Інкотермс-2010 більш детально.

Перша група – це правила для будь-якого виду або видів транспорту.

Ex Works (скорочено EXW, укр. Франко завод). Ex Works означає, що продавець здійснює поставку, коли він надає товар в розпорядження покупця в своїх приміщеннях або в іншому погодженому місці (тобто на підприємстві, складі і т.д.). Продавцю необов'язково здійснювати завантаження товару на будь-який транспортний засіб, він також не зобов'язаний виконувати формальності, необхідні для вивозу, якщо такі застосовуються.

Оскільки продавець як правило має краще розташування і має відповідне обладнання для завантаження товарів (і митного очищення для експорту, коли це може бути застосовано), сторонам рекомендується використовувати FCA замість EXW²⁴.

FCA Free Carrier (Франко перевізник). Free Carrier означає, що продавець здійснює передачу товару перевізнику або іншій особі, номінованій покупцем, в своїх приміщеннях або в іншому обумовленому місці. Сторонам настійно рекомендується найбільш чітко визначити пункт в поїменованому місці поставки, так як ризик переходить на покупця в цьому пункті.

CPT Carriage Paid to (Перевезення оплачене до). Carriage Paid to означає, що продавець передає товар перевізнику або іншій особі, номінованій продавцем, в узгодженому місці (якщо таке місце погоджено сторонами) і що продавець

²³Краснікова В. О., Самкова М. С. Вплив міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів (правила Інкотермс) на сучасну практику перевезення вантажів : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.pjv.nuoua.od.ua/v5_2017/57.pdf

²⁴ Малфліє Й. Інкотермс 2010 та вид транспорту: як правильно вибрати термін. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <https://core.ac.uk/download/pdf/55826221.pdf>

зобов'язаний укласти договір перевезення і нести витрати з перевезення, необхідні для доставки товару в узгоджене місце призначення.

CIP Carriage and Insurance Paid to (Перевезення і страхування оплачені до). Carriage and Insurance Paid to означає, що продавець передає товар перевізнику або іншій особі, номінованій продавцем, в узгодженому місці (якщо таке місце погоджено сторонами) і що продавець зобов'язаний укласти договір перевезення і нести витрати по перевезенню, необхідні для доставки товару в узгоджене місце призначення. Продавець також зобов'язаний укласти договір страхування, що покриває ризик втрати або пошкодження товару під час перевезення.

DAT Delivered at Terminal (Постачання на терміналі). Delivered at Terminal означає, що продавець здійснює поставку, коли товар з транспортного засобу що прибув розвантажений, наданий у розпорядження покупця в узгодженому терміналі в поїменованому порту або в місці призначення. "Термінал" включає будь-яке місце, закрите чи ні, таке як причал, склад, контейнерний двір або автомобільний, залізничний або авіа карго термінал²⁵. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару і його розвантаженням на терміналі у визначеному порту або в місці призначення.

DAP Delivered at Place (Постачання в місці призначення). Delivered at Place означає, що продавець здійснює поставку, коли товар наданий у розпорядження покупця на прибулому транспортному засобі, готовим до розвантаження, в узгодженому місці призначення. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару в зазначені місце.

DDP Delivered Duty Paid (Постачання з оплатою мита). Delivered Duty Paid означає, що продавець здійснює поставку, коли в розпорядження покупця надано товар, очищений від мит, необхідних для ввезення, на прибулому транспортному

²⁵Правила Інкотермс для будь-якого виду транспорту. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dcsealandllc.com.ua/en/inkoterms/>

засобі, готовим для розвантаження у визначеному місці призначення. Продавець несе всі витрати і ризики, пов'язані з доставкою товару в місце призначення, і зобов'язаний виконати митні формальності, необхідні не тільки для вивозу, а й для ввезення, сплатити будь-які збори, що стягуються при вивозі і ввезенні, і виконати всі митні формальності.

Друга група – це правила для морського і внутрішнього водного транспорту. **FAS Free Alongside Ship** (Вільно вздовж борту судна). Free Alongside Ship означає, що продавець вважається таким, що виконав своє зобов'язання по поставці, коли товар розміщений уздовж борта визначеного покупцем судна (тобто на причалі або на баржі) в узгодженому порту відвантаження. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар розташований уздовж борта судна, і з цього моменту покупець несе всі витрати.

FOB Free on Board (Вільно на борту). Free on Board означає, що продавець поставляє товар на борт судна, номінованого покупцем, в поїменованому порту відвантаження, або забезпечує надання поставленого таким чином товару. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар знаходиться на борту судна, і з цього моменту покупець несе всі витрати.

CFR Cost and Freight (Вартість і фрахт). Cost and Freight означає, що продавець поставляє товар на борт судна або надає поставлений таким чином товар. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар знаходиться на борту судна. Продавець зобов'язаний укласти договір і оплачувати всі витрати і фрахт, необхідні для доставки товару до поїменованого порту призначення.

CIF Cost Insurance and Freight (Вартість, страхування і фрахт). Cost Insurance and Freight означає, що продавець поставляє товар на борт судна або надає поставлений таким чином товар. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар знаходиться на борту судна. Продавець зобов'язаний укласти договір і оплачувати всі витрати і фрахт, необхідні для доставки товару до поїменованого порту призначення. Продавець також зобов'язаний укласти договір

страхування, що покриває ризик втрати або пошкодження товару під час перевезення.

Висновки до Розділу 1

Правила Інкотермс – це набір стандартних термінів та умов, що стосуються продажу товарів, які потрібно транспортувати. Вперше опубліковані ІСС у 1936 році, правила Інкотермс періодично переглядаються. Редакція Інкотермс 2010 набрала чинності 1 січня 2011 року, замінивши попередню версію Інкотермс 2000.

Правила Інкотермс зосереджуються на двох ключових аспектах транзакції:

1) яка сторона – покупець чи продавець – відповідає за організацію та оплату транспорту (та пов'язаних з цим видами діяльності, таких як завантаження чи розвантаження), процедур імпорту та експорту, страхування товарів тощо;

2) у який момент поставки відповідальність за товар переходить від продавця до покупця – це стає важливим, якщо товари втрачаються або пошкоджуються при транспортуванні.

Погоджуючись використовувати правило Інкотермс, покупець і продавець досягають точності та чіткості у визначенні своїх зобов'язань та відповідальності.

Слід звернути увагу, що правила Інкотермс не намагаються охопити всі аспекти комерційної угоди – є такі важливі питання, як передача права власності та спосіб оплати товарів, за які правила Інкотермс не відповідають.

Коли сторони домовились про правило Інкотермс, яке регулює операцію, воно включається в комерційну угоду шляхом посилання, зокрема зазначається аббревіатура з трьох літер, наприклад СІР, що розшифровується як «Перевезення та страхування сплачені». Також зазначається точно визначене місце поставки: за тим же правилом СІР це місце призначення, до якого продавець уклав договір на перевезення товару. Для інших правил Інкотермс місце поставки може мати інше значення. І на кінець, зазначається відповідна редакція правил Інкотермс. Як

правило, вважається, що сторони застосовують найновішу редакцію Правил. Проте сторони, які бажають використовувати попередні редакції правил, такі як Інкотермс 2000, можуть це зробити, за умови, що вони це вкажуть.

Публікація правил Інкотермс 2010 ділить правила на дві групи: є чотири правила Інкотермс, використання яких зарезервовано для перевезення вантажів морем або внутрішніми водними шляхами, і сім правил, які можна використовувати для будь-якого виду транспорту або декількох видів транспорту.

Однією з цілей публікації Інкотермс 2010 було заохочення використання правильних умов Інкотермс для контейнерних товарів, які сьогодні представляють переважну більшість транскордонних перевезень.

Правила Інкотермс у частині застосування умов CFR, CIF, CPT, CIP мають важливу особливість, якої не було в Інкотермс 2000. Місце поставки, згадане в такому правилі, як CIP Hong Kong Terminal 4 Incoterms 2010, не є пунктом доставки, де передається ризик. Продавець несе відповідальність за організацію та оплату транспорту до Гонконгу, але ризик переходить від продавця до покупця в пункті, де перевізник бере товар за відповідальність, тобто перед основним перевезенням.

Очевидно, що правила Інкотермс 2010 відповідали умовам комерційної практики, яка скалася на час їх публікації. За останні роки міжнародна торгівля значно транспортувалася, зокрема, зросли об'єми поставок, відбулися зміни в логістиці, уже більше країн використовують електронний докумтообіг тощо. Тому правила Інкотермс 2010 були доопрацьовані і представленні в редакції від 2020 року.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ ІНКОТЕРМС-2010 У ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИНАХ

2.1. Особливості застосування Інкотермс-2010 у договірних відносинах

Договірні відносини в Україні, як зазначалося раніше, врегульованні номами цивільного та господарського права. Окрім особливостей щодо регулювання цими кодексами суб'єктного складу договірних відносин, також існують особливості щодо застосування цих кодексів загалом. Існує правило, відповідно до якого норми Господарського кодексу України мають спеціальну дію, а цивільного – загальну. Крім того, «...вказане положення означає, що до господарських майнових відносин, які не врегульовані цим кодексом, можуть застосовуватись за аналогією відповідні норми цивільного законодавства»²⁶.

Так, відносини поставки між суб'єктами господарської діяльності будуть врегульованні договором поставки та нормами ГКУ, але до відносин поставки, не врегульованих ГКУ, застосовуються відповідні положення Цивільного кодексу України про договір купівлі-продажу.

Оскільки предметом даного дослідження є застосування правил Інкотермс у договірних відносинах, то останні слід розглядати в аспекті регулювання та реалізації договорів купівлі-продажу, зокрема, зовнішньоекономічних контрактів, врегульованих нормами ГКУ, Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» та іншими законами.

²⁶ Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / Кол. авт.: Г. В. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербина та ін.; За заг. ред. В. К. Мамутова. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – С. 16.

Відмінностями зовнішньоекономічного контракту від договору купівлі-продажу є те, що²⁷:

- один з учасників контракту не є резидентом країни-експортера;
- при укладенні та виконанні договору можливим є застосування норм міжнародного приватного права;
- при укладенні та виконанні договору можливим є застосування норм права іноземних держав.

Особливістю зовнішньоекономічних договорів (контрактів) вважається застосування міжнародних термінів з урахуванням Міжнародних правил тлумачення комерційних термінів (Інкотермс).

Найбільш популярними досі залишаються правила Інкотермс-2010. В усьому світі Інкотермс-2010 діють починаючи з 01.01.2011 року, а в Україні вони набули чинності з 19.05.2011 року.

У більшості країн світу правила Інкотермс не є обов'язковими для сторін договору, поки вони не вносять у такий договір посилання на певну редакцію та відповідні умови поставки. Проте в період з 16 січня 2003 року, коли був прийнятий Господарський кодекс України, по 05.07.2012 року в договірних відносинах, що виникали з договорів поставки, діяла імперативна норма ч. 4 ст. 275 Господарського кодексу України наступного змісту: «Умови договорів поставки повинні викладатися сторонами відповідно до вимог Міжнародних правил щодо тлумачення термінів «Інкотермс»»²⁸.

²⁷ Томоля Т. С. Використання правил Інкотермс 2010 при укладанні зовнішньоекономічних договорів. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/3961/1/%D0%A2%D0%9E%D0%9C%D0%90%D0%9B%D0%AF.pdf>

²⁸ Господарський кодекс: Кодекс від 13.01.2002 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

Проте Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок» від 5 липня 2012 року № 5060-VI, до ч. 4 ст. 265 ГКУ було внесено наступні зміни: «Сторони для визначення умов договорів поставки мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо або у виключній формі цим Кодексом чи законами України»²⁹.

В пояснювальні записці до проекту закону від 5 липня 2012 року № 5060-VI, вищевказані зміни, обґрунтовувалися тим, що деякі норми законодавства України у частині визначення умов договору не відповідають вимогам Господарського та Митного кодексів України, а також не відповідають рекомендаціям ССІ щодо використання у контрактах правил Інкотермс будь-якої редакції. Зокрема, пунктом 2.19 статті 2 Закону України «Про державну підтримку сільського господарства України»³⁰, статтею 9 Закону України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту»³¹ та частиною другою пункту 8 статті 14 Закон України «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну»³² передбачено укладання сторонами контрактів купівлі-продажу товарів з використанням правил редакції Інкотермс або редакції правил Інкотермс, яка діє на дату ввезення товару в країну імпорту.

²⁹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок: Закон від 5 липня 2012 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5060-17#n6>

³⁰ Про державну підтримку сільського господарства України : Закон від 24 червня 2004 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1877-15#Text>

³¹ Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту : Закон від 22 грудня 1998 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/330-14#Text>

³² Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну : Закон від 22 грудня 1998 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/332-14#Text>

В пункті 10 пояснювальної записки проекту закону від 5 липня 2012 року № 5060-VI також йшлося про перспективи цих змін: «Прийняття Закону України надасть можливість суб'єктам господарської діяльності України використовувати в контрактах (договорах) внутрішньої та зовнішньої торгівлі відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, а також визначати митну вартість товару на основі однорідних та нейтральних систем оцінювання, у тому числі з використанням правил Інкотермс будь-якої редакції»³³.

Хоча на сьогодні самі правила Інкотермс мають рекомендаційний характер, але складаючи договір (контракт), їх використання допомагає у тлумаченні того чи іншого терміну, та запобігає численним непорозумінням

Застосування Інкотермс можливе шляхом прямого відсилання на конкретний базис поставки в договорі купівлі-продажу. Варто відмітити, що сторони можуть застосовувати будь-яку редакцію Інкотермс, але обов'язково необхідно вказати це в договорі. ІСС відмічає, що кожен термін має відповідати товару, способу його транспортування й іншим обов'язкам сторін.

Кожен базовий термін повинен бути максимально прив'язаний до конкретного географічного пункту чи порту. Тільки в такому випадку вибраний термін Інкотермс працюватиме. Проте сторонам варто враховувати, що на тлумачення їх договору можуть впливати звичаї портів чи будь-яких інших пунктів. В той же час, в Україні на договірні відносини, що виникли між сторонами будуть впливати лиш ті портові звичаї, що були попередньо засвідчені Торгово-промисловою палатою України (далі – ТПП України). Відповідні повноваження

³³ Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок : Документ від 16.12.2011 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=9602&skl=7

передбачені п. 2 ч. 3 ст. 14 Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні»³⁴.

Засвідченню передуює аналіз торговельних або портових звичаїв, прийнятих в Україні, який здійснюється фахівцями, що мають науковий ступінь за відповідною науковою спеціальністю в різних галузях наук з метою підтвердження відповідності торговельних або портових звичаїв вимогам звичаю як джерелу регулювання правовідносин у відповідній сфері господарської діяльності (діловому обігу) та відсутності суперечності актам законодавства України й іншим звичаям в діловому обігу (за наявності) для подальшого їх засвідчення Торгово-промисловою палатою України³⁵.

Ще однією характерною особливістю Інкотермс є використання загальноприйнятого юридично-технічного прийому формулювання тільки обов'язків продавця і покупця, а не їхніх прав, оскільки конкретний обов'язок однієї сторони практично дзеркально кореспондує права іншої сторони.

За допомогою правил Інкотермс учасники договору можуть зафіксувати такі важливі умови:

- місце виконання обов'язків продавця з передачі товару;
- момент виконання цих обов'язків;
- процес перекладення ризиків з продавця на покупця;
- розмежування обов'язків стосовно оплати необхідних витрат і зборів
- отримання експортних і імпортних ліцензій;

³⁴Про торгово-промислові палати в Україні: Закон від 2 грудня 1997 року: Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671/97-%D0%B2%D1%80#Text>

³⁵ Засвідчення торговельних та портових звичаїв: [Електронний ресурс] / Торгово-промислова палата України. – Режим доступу: <https://ucci.org.ua/services/zasvidchennia-torgovelnikh-ta-portovikh-zvichayiv>

- обов'язки щодо укладення договору перевезення;
- розмежування обов'язків сторін стосовно пред'явлення документації,
- обов'язки щодо страхування;
- розмежування між сторонами обов'язків по забезпеченню належної упаковки та інше³⁶.

Правила Інкотермс мають ряд особливостей, які пов'язані з їх застосуванням.

Інкотермс традиційно використовуються в міжнародних торгівельних угодах, коли товар перетинає національний кордон. Але в різних частинах світу торгові блоки, такі як Європейський Союз, дещо спростили формальності перетину кордону. Таким чином, підзаголовок правил Інкотермс 2010 формально визначає, що їх можна застосовувати як для міжнародних, так і для внутрішніх договорів купівлі-продажу.

Інкотермс регулює ряд питань, пов'язаних з розподілом витрат при транспортуванні товарів, визначення переходу ризиків від продавця до покупця, а також фіксує час поставки товару. Слід замітити, що Інкотермс включає в себе правила тлумачення тільки термінів поставки і не зачіпають інших умов договору міжнародної купівлі-продажу.

Терміни Інкотермс 2010 підрозділяються на чотири групи³⁷:

- група «E» враховує найменші обов'язки продавця по реалізації товарів;
- група «F» і група «C» покладають на продавця обов'язки щодо передачі та страхування вантажу;
- при застосуванні термінів групи «D» обов'язки продавця будуть

³⁶Аляб'єва Н.В. Використання правил Інкотермс при укладенні договору поставки / Н. В. Аляб'єва // Економіка будівництва і міського господарства. – 2011. – Т. 7. – № 4. – С. 209–215.

³⁷Incoterms 2020: повний огляд усього, що потрібно знати : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.sendcloud.com/incoterms-guide/>

найбільшими і включають в себе передачу товарів покупцеві в точці призначення (населеному пункті або терміналі).

Велика кількість термінів Інкотермс відображає без винятку все розмаїття торгової практики. Транспортування і передача різного вантажу від покупця продавцю здійснюється різними способами, і прийняті міжнародною організацією базисні умови поставки повинні відповідати всім допустимим варіантам.

Наприклад, під час перевезення нафтопродуктів, крупи або вугілля використовуються зафрахтовані судна. В даному випадку товар приймається до перевезення після повного відвантаження і кінцевий покупець в ході транспортування може бути невідомий. Реалізація такого товару в дорозі може проводитися із застосуванням коносаментів.

Готові вироби перебувають в обігу за іншими правилами. При їх продажу найчастіше застосовуються терміни, що передбачають те, що товар переходить або в місці перебування продавця, або в місці перебування покупця.

З практики застосування Інкотермс можна замітити, що найчастіше для реалізації продукції у внутрішній торгівлі використовується термін «EXW». При його використанні товари переходять до покупця на території продавця, де і відбувається перехід ризиків. Всі без винятку витрати з навантаження товарів, його перевезення, страхування, оплати витрат згідно митного очищення щодо ввезення і вивезення перекладаються на покупця.

Такий базис поставки надзвичайно затребуваний в українських учасників зовнішньоекономічної діяльності. При його використанні вони можуть незалежно планувати транспортні витрати при ввезенні товарів з-за кордону.

Так як міжнародні правила поставок Інкотермс не є міжнародним договором, то вони не стають обов'язковими для приєднання держав різних країн світу. Однак судова влада і інші різні органи держави, в першу чергу, митні органи беруть до уваги положення правил Інкотермс. Це відбувається в тому випадку, якщо сторони при укладенні договору брали правила Інкотермс як основу регулювання своїх

зобов'язань³⁸.

У разі якщо в тексті зовнішньоекономічного договору існує відсилання на правила Інкотермс, то даний базис поставки підлягає обов'язковому застосуванню. Однак правила Інкотермс використовуються лише в тому випадку, якщо вони не суперечать основним вимогам національного законодавства.

Треба відзначити, що не можна прирівнювати правила Інкотермс до міжнародних звичаїв, тому що правила Інкотермс посилаються в певних випадках на існуючі торгові звичаї. Так, при використанні терміну «FAS» продавець зобов'язаний поставити товар в обумовлений термін вздовж борту судна в порту. При цьому сам термін поставки має посилання на звичаї порту. Це пояснюється існуючими між різними морськими портами відмінностями, які можуть вплинути на особливості доставки товарів по однойменним термінам.

У Сполучених Штатах застосовуються інші умови поставок, регульовані федеральним законодавством, але учасникам підприємницької діяльності дозволяється застосовувати правила Інкотермс при визначенні базисних умов поставки.

У Німеччині, Франції та Австрії прирівнюють Інкотермс до міжнародного торгового звичаю.

В Україні правила Інкотермс є звичаєм ділового обороту. Поняття «звичай» характеризує положення будь-яких документів, на які посилаються сторони в своєму контракті. В якості такого документа виступає і Інкотермс. Такої ж позиції дотримуються й українські суди: «...сторони в договорі можуть визначити умови поставки з посиланням на Міжнародні правила щодо тлумачення термінів

³⁸Кудзі Х.: Інкотермс як форма стандартизації в міжнародному торговому праві: аналіз взаємодії між торговими звичаями і матеріальним торговим правом з особливим наголосом на перехід ризику.: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/37325059.pdf>

«Інкотермс», які являють собою міжнародні звичаї по практиці відносин сторін у договорах купівлі-продажу з офіційним визначенням термінів, що передбачають певні умови договору»³⁹.

Слід зауважити, що Україна дає вільно вибирати право, яке підлягає застосуванню до прав і обов'язків сторін за контрактом згідно з положенням статті 43 Закону України «Про міжнародне приватне право», а саме: «Сторони договору згідно із статтями 5 та 10 цього Закону можуть обрати право, що застосовується до договору, крім випадків, коли вибір права прямо заборонено законами України»⁴⁰.

Застосування Інкотермс в якості регулятора міжнародних торгових відносин є найбільш поширеним. Аналіз міжнародної торгової практики говорить про те, що в даний час майже жоден контракт не обходиться без посилання на правила Інкотермс. Використання правил дозволяє регулювати зобов'язання імпортерів і експортерів угоди з постачання і прийняття товару, дозволяє контрагентам максимально полегшити формулювання договору, купівлі-продажу, що укладається, сприяє розвитку як міжнародного, так і внутрішнього торгового обороту.

Вибір правильного терміну може бути складним. Сторонам, як правило, рекомендується взяти до уваги одне з наступних питань, вибираючи найбільш підходящий термін⁴¹:

- (a) хто відповідає за оснащення та упаковку товарів на експорт,
- (b) хто відповідає за попередню перевезення,

³⁹Справа № 905/2419/18: Постанова ВС від 06 листопада 2019 року: [Електронний ресурс] / Верховний Суд. – Режим доступу: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85470798>

⁴⁰Про міжнародне приватне право: Закон від 23 червня 2005 року: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>

⁴¹Мудріч М. Інкотермс 2010: визначення ризиків і витрат. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://bib.irb.hr/datoteka/538266.Incoterms_2010_-_Risks_and_Costs_Defined.pdf

- (c) хто відповідає за експортне оформлення та збори,
- (d) хто відповідальний і хто оплачує основне перевезення та страхове покриття,
- (e) хто відповідає за дозволи на імпорт, збори та іншу відповідну документацію, та,
- (f) хто відповідає за перевезення.

Сторони вирішують, який термін використовувати залежно від обставин конкретного договору купівлі-продажу. Вибір особи, яка буде відповідати за перевезення, цілком може залежати від індивідуальних можливостей. Якщо продавець має досвід у перевезенні, це може бути вирішальним фактором у виборі відповідного терміну правил Інкотермс. Якщо, з іншого боку, продавець не може заздалегідь розрахувати вартість перевезення і має невеликий досвід роботи в цій галузі, то доцільно вдатися до термінів, які передбачають транспортну відповідальність на боці покупця. Практика часто виступає за спільні обов'язки, оскільки покупці та продавці, як правило, не бажають мати справу зі специфікою законодавства в країнах один одного.

Сторонам слід мати на увазі, які окремі терміни і групи термінів призначені для досягнення мети, оскільки групи E-term, F-term, C-term і D-term (на основі першої літери кожного терміна) матимуть певні подібності та певні відмінності. Що стосується обов'язку забезпечити здійснення перевезення товару, умови груп C і D передбачають, що продавець зобов'язаний укласти договір перевезення (і необхідно переконатися, що покупець отримав транспортний документ, що дозволяє покупцеві отримати товар в місці призначення). У групі C продавцю необхідно тільки організувати перевезення (і мінімальне страхування вантажу з покупцем в якості бенефіціара), тоді як в групі D продавець несе відповідальність за товар під час перевезення. У групах E і F відповідальність несе покупець.

Також слід зазначити, що група E підпадає під так звану категорію «відправлення», а група F – під категорію «неоплачене основне перевезення»,

причому обидві вони відносяться до ситуації, коли покупець повинен сплатити фрахт. Група С також відома як категорія «оплачене основне перевезення», де продавець:

(А) організовує попереднє перевезення і укладає контракт на основне перевезення (включаючи експортне очищення),

(В) несе відповідальність за вибір і роботу перевізника (також експедитора), і,

(С) організовує транспортні витрати і займається підготовкою всіх необхідних документів. При цьому покупець зобов'язаний вказати місце доставки і нести ризики під час транспортування (основного перевезення). Група D підпадає під категорію «прибуття», де продавець має ті ж зобов'язання, але продовжує нести відповідальність за ризики під час основного перевезення, поки товар не прибуде в пункт прибуття. Таким чином, покупець в цілому несе менший ризик, ніж в групі С.

Обидві групи С і D вимагають, щоб продавець сплатив фрахт.

2.2. Проблеми застосування Інкотермс-2010 у договірних відносинах

Незважаючи на те, що Інкотермс були розроблені для спрощення міжнародних угод і більш точного застосування їх в міжнародній торгівлі, як і раніше існує ряд причин, за якими вони часто не досягають своєї мети. У більшості випадків це пов'язано з відсутністю знань про терміни, неточностями, і навіть занадто малими зусиллями розібратися в їх застосуванні. Проте існують проблеми пов'язані з національними юрисдикціями та розбіжностями у тлумаченні правил Інкотермс, виходячи із законодавства конкретної держави чи місцевих звичаїв.

Так, довгий час головною проблемою практики застосування правил Інкотермс в Україні було ігнорування авторських прав на цей продукт, які належать ІСС і які є винятково комерційним продуктом, що постачається через офіційні

представництва (національні комітети) ІСС. Натомість в Україні правила Інкотермс відкрито публікувалися в пресі, а національне законодавство вимагало використання їх при складанні зовнішньоекономічних договорів. Це було єдиним прецедентом у світовому досвіді щодо реалізації правил Інкотермс і такий стан речей унеможлилював розповсюдження нових редакцій Інкотермс на території України, ускладнивши відносини з цією організацією.

Згодом, відбулося декілька подій, які відновили втрачений кредит довіри до України у світовій спільноті з позиції використання правил Інкотермс-2010. Так, 19 травня 2010 р. Президент України підписав Указ, який визнав такими, що втратили чинність, Укази Президента від 04.10.1994 р. № 567 та від 01.07.1995 р. № 505. У такий спосіб було забезпечено ведення правил Інкотермс-2010» в Україні офіційно⁴².

Наступним рішучим та доречним кроком стало те, що у лютому 2011 р. Асоціація експортерів і імпортерів «ЗЕД», на підставі офіційної угоди з ІСС надрукувала офіційне видання «Інкотермс-2010»⁴³.

Іншим важливим аспектом є той факт, що: «... правила Інкотермс не є міжнародним договором і не потребує будь-якого формального приєднання до них держави, проте його статус в національному праві різних держав не є однаковим»⁴⁴.

У зв'язку з цим цікавим видається своєрідний підхід до Інкотермс, який спостерігається в зарубіжних країнах.

⁴²Про визнання такими, що втратили чинність, Указів Президента України від 4 жовтня 1994 року N 567 і від 1 липня 1995 року N 505: Указ Президента від 19 травня 2011 р. : [Електроннийресурс]/ВерховнаРадаУкраїни.–Режимдоступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/589/2011#Text>

⁴³ Офіційний сайт Асоціації експортерів і імпортерів «ЗЕД» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zed.com.ua/ua/index.php?id=5>

⁴⁴Канашевский В.А. Международный торговый обычай и его место в правовой системе Российской Федерации // Журнал Российского права. – 2003. – №8. – С. 127-136.

К. Шмиттгофф зауважує, що «іноді експортери, особливо з континентальної Європи, передбачають в загальних умовах, розроблених у своїх країнах, що до контрактів застосовується Інкотермс, якщо інше не обумовлено в спеціальному пункті».

У деяких державах, наприклад в Іспанії та Іраку Інкотермс визнаний нормативним актом (законом) і застосовується як до експортних і імпорتنих операцій, так і до умов всіх зовнішньоекономічних контрактів. До 2012 року схожа ситуація була і в Україні.

У Польщі, Італії та США, і особливо у Франції та Німеччині за Інкотермс визнають характер міжнародних торгових звичаїв і традицій, якщо сторони не домовилися щодо іншого.

Торгові терміни Інкотермс дуже зручний і практичний інструмент при роботі над зовнішньоекономічними контрактами. По суті, терміни Інкотермс – це універсальні моделі побудови відносин сторін за договором поставки, і сторони можуть вибрати одну з них, яка найбільш відповідає їхнім потребам і інтересам в конкретній ситуації.

Однак практика застосування правил Інкотермс показує, що українські учасники зовнішньоекономічної діяльності дуже часто неправильно розуміють і трактують зміст того чи іншого терміна. Можна з упевненістю говорити про те, що склався типовий набір помилок і проблем, які мають в собі серйозну комерційну небезпеку для сторін зовнішньоекономічних контрактів. Розглянемо ці проблеми більш детально.

Сторони договору дуже часто в зовнішньоекономічних контрактах не вказують, яку саме версію правил Інкотермс вони використовують. Тобто, наприклад, «FOB Одеса» – без зазначення року видання правил. Ми ж чітко розуміємо, що, відповідно до цього терміну, момент переходу ризиків втрати чи пошкодження товару в залежності від редакції правил Інкотермс – різний. Якщо порівнювати правила Інкотермс 2000 року і Інкотермс 2010 року, то пункт, у якому

переходять ризики, згідно з базисом постачання FOB, буде різним. В таких ситуаціях сторони договору потрапляють в незручну ситуацію. Надалі арбітраж, який приймає ці позови до розгляду, не може зрозуміти, яку ж саме редакцію правил Інкотермс мали на увазі сторони зовнішньоекономічного обігу. А оскільки сторони не роблять посилання на конкретну редакцію правил, то вони за підсумком отримують незрозумілі їм рішення.

Здавалося б, прості речі, але чомусь на цьому не акцентується увага. Результат – втрата грошей і часу⁴⁵.

Автор правил, ICC, в своїх поясненнях до правил прямо роз'яснює можливість появи проблем при нечіткому вказівці редакції застосовуваних в контракті правил. Незважаючи на те, що ICC настійно рекомендує використовувати новітню, останню редакцію, право вибору конкретного видання залишається на розсуд сторін, що не знімає з них обов'язки визначити і прописати в контракті редакцію застосовуваних правил. Якщо редакція не обумовлена, то вважається, що застосована остання, чинна редакція: «Для кращого розуміння термінів, які використовуються в правилах Інкотермс, необхідно уважно ознайомитися з їх офіційним тлумаченням. Саме відмінності в розумінні одних і тих же торгових термінів веде до виникнення конфліктних ситуацій і до неприємних розглядів в судових органах»⁴⁶.

Також часто учасники зовнішньоекономічних контрактів вказують некоректну аббревіатуру Інкотермс. Іноді бувають випадки, коли рахунок-фактура не вказує повну Інкотермс. Наприклад, використовують Ex-works замість EXW, і хоча можливо логічно здогадатися, який Інкотерм був задіяний, слід вказати продавцю

⁴⁵ Ларін М. : Правила Інкотермс підлаштовуються під мінливі умови торгівлі у світі : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://railinsider.com.ua/mykola-larin-pravy-la-inkoterms-pidla/>

⁴⁶Перепелиця В. І. : Основи міжнародної торгівлі: посібник для починаючих експортерів: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://export-ua.com/files/dataplace/InternationalTrade_ver2015.pdf

або покупцю, що в правильній версії завжди тільки три букви.

Окрім того, сторони зачасту відмовляються посилатися на Інкотермс через недостатню ясність. Питання про точність, коли незнання термінології призводить до таких результатів, як: в FOB вказується Південноафриканський порт. Це призведе до включення всіх відповідних витрат, які охоплюються правилом Інкотермс. Вкрай важливо, щоб порт був точно вказано, при підготовці документів та розробці транспортних витрат.

Відсутність досвіду, а іноді і знань, можуть привести до досить серйозних проблем, а часто і збитків. З цієї причини, а також з метою уявної економії витрат на транспортування товару компанії, що виходять на міжнародний ринок, застосовують «спрощені» базисні умови поставки товарів, такі як EXW, FCA. Вважаючи за краще не ризикувати, і віддати покупцеві всі проблеми пов'язані з доставкою товару. Упускаючи при цьому вірну можливість заробити на транспортних і супутніх операціях.

Інша ситуація: виконання більш того, чим потрібно за договором, наприклад, завантаження за умови «EXW». Термін EXW покладає на продавця лише мінімальні зобов'язання. Більш конкретно, від продавця просто потрібно доставити товар покупцеві за вказаним місцем доставки, яке зазвичай є місцем продажу продавця, але це може бути будь-яке конкретне місце, наприклад, склад, фабрика, тощо., та протягом погодженого часу, зазначеного в договорі⁴⁷. Продавець не вимагає завантажувати товар на будь-який конкретний транспортний засіб або оформляти товар на експорт.

Добре відомо, що правила Інкотермс не мають ніякого відношення до договору перевезення, головна мета Інкотермс – чітке визначення умов договору

⁴⁷ ICC Incoterms у міжнародній торгівлі : [Електронний ресурс] / Міжнародний арбітраж ICC. – Режим доступу: <https://www.international-arbitration-attorney.com/uk/icc-incoterms-in-international-trade/>

щодо зобов'язань продавця по доставці товарів покупцеві і уніфікація обов'язків сторін договору купівлі-продажу товарів. При всій повазі до свого клієнта експедитор не може організувати перевезення вантажу на умовах, наприклад CIF, а перевізник їх виконати. Ні перевізник, ні експедитор не є сторонами зовнішньоекономічного договору, тому вони, за вказівкою вантажовідправника та / або клієнта, можуть тільки доставити вантаж в конкретну географічну точку, не вникаючи в комерційні відносини продавця і покупця.

Це співвідношення між правилами Інкотермс та договором перевезення уже існує довгий час, що створює на практиці ряд проблем з наступних причин:

- 1) деякі правила Інкотермс можна використовувати лише тоді, коли визначено, що товари підлягають перевезенню морем (FAS, FOB, CFR, CIF);
- 2) одні і ті ж терміни часто використовуються як в договорах купівлі-продажу, так і в договорах перевезення;
- 3) комерційна практика за договорами перевезення час від часу змінюється і варіюється в різних місцях, портах та регіонах;
- 4) договір купівлі-продажу часом важко узгодити з договором перевезення;
- 5) за відсутності іншої домовленості, товари повинні бути обмінені на гроші одночасно; цей принцип також застосовується, коли сторони використовують перевізника та діє від імені продавця або покупця, залежно від обраного правила Інкотермс;
- 6) продавець за умовами термінів групи «С» укладає договір перевезення з покупцем як вигодонабувачем; це робить необхідним надання покупцеві можливості вимагати товар у перевізника, навіть якщо покупець не уклав з ним контракту;
- 7) сторони не розуміють винятків та обмежень відповідальності перевізника (зокрема, щодо перевезення вантажів по морю).

Однак, як відзначають О.В.Соколова і К.В.Холопов, дуже часто базисні умови поставки, запозичені з Інкотермс, інтерпретуються сторонами інших

зовнішньоторговельних операцій. Межі своєї відповідальності висловлюють мовою Інкотермс в договорах міжнародні транспортні експедитори, фрахтувальники і перевізники⁴⁸.

Дійсно, на практиці склався ряд комерційних умов, на базі абревіатур Інкотермс, що визначають взаємини сторін договорів перевезення або експедиції, особливо часто їх використовують в тих випадках, коли перевізник та / або експедитор приймають до виконання деякі невластиві їм види робіт, найчастіше операції по навантаженню-відвантаженню і штиву вантажу.

Популярним явищем серед експедиторів і мультимодальних транспортних операторів застосування застарілих і тих, що вийшли з постійного вживання термінів, наприклад FOT (зазначене місце) – для автоперевезення, FOR (залізнодорожна станція) – для залізничного перевезення або FOB (франко борт, буквально – безплатно на борт судна) або FOA – для повітряного.

Однак в Японії до теперішнього часу дуже популярно умова FOB аеропорт (FOA), його можна зустріти як у зовнішньоторговельних, так і транспортно-експедиторських договорах. Однак в цьому конкретному випадку ситуацію слід розглядати як національний торговий звичай, товари в Японію можуть потрапити тільки по повітрю або морем.

Часто трапляється, що сторони помилково застосовують терміни, призначені для перевезення товарів морем, і тоді, коли мають на увазі інший вид транспорту. Це може поставити продавця в невдале положення, коли він не може виконати своє зобов'язання щодо надання покупцю відповідного документа (наприклад, коносаменту, морської накладної чи їх електронного еквіваленту). У преамбулі до

⁴⁸Голубчик М. А. : Деякі типові помилки і проблеми, що виникають при неправильному трактуванні і застосуванні торгових термінів Інкотермс: [Електронний ресурс] . – Режим доступу: [http://www.rfej.ru/rvv/id/a00373d4c/\\$file/58-66.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/a00373d4c/$file/58-66.pdf)

кожного терміна вказується, чи може він використовуватися для всіх видів транспорту чи тільки для водного⁴⁹.

Правильне застосування і тлумачення зафіксованих в Інкотермс міжнародних торгових термінів дозволяють сторонам контракту міжнародної купівлі-продажу товарів оптимізувати текст договору і не перевантажувати його надмірно детальною регламентацією обов'язків сторін, так стандартний комплекс прав і обов'язків продавця і покупця, дзеркально кореспондуючих один одному, вже закладений у змісті певного терміну.

Правила Інкотермс відображають комерційну практику в договорах міжнародної купівлі-продажу товарів. Вони визначають момент переходу ризиків і відповідальності за товар від продавця до покупця, а також розподіляють між ними транспортні, митні та інші супутні витрати. Але ніколи не можна бути впевненим у тому, що витрати будуть розподілені точно і, що найголовніше, однозначно.

Наприклад, при торгівлі масовими насипними товарами (зерно, вугілля, руда тощо) дуже корисно буде включити в текст міжнародного контракту купівлі-продажу додаток до стандартного терміну, наприклад, FOB stowed & trimmed (FOB з укладанням і розрівнювання)⁵⁰. Пояснення дуже просте: при здійсненні конвеєрного навантаження в трюмі судна завжди утворюється конус з вантажу. Зазвичай їх з'являється кілька, по числу навантажувальних люків в трюмі. Ці конуси необхідно прибрати, вони зміщують центр ваги судна і порушують його стійкість.

⁴⁹ Томоля Т. С. Використання правил Інкотермс 2010 при укладанні зовнішньоекономічних договорів. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу : <http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/3961/1/%D0%A2%D0%9E%D0%9C%D0%90%D0%9B%D0%AF.pdf>

⁵⁰ Кудзі Х.: Інкотермс як форма стандартизації в міжнародному торговому праві: аналіз взаємодії між торговими звичаями і матеріальним торговим правом з особливим наголосом на перехідризику.: [Електроннийресурс]. –Режимдоступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/37325059.pdf>

Жоден капітан не дасть згоди на вихід судна в плавання з нерівномірно розміщеним в трюмі вантажем. Необхідно розрівняти вантаж в трюмі, тобто виконати штивку. Виконати цю роботу можна або силами членів екіпажу судна, або силами докерів, але майже завжди вона виконується вручну.

Неважливо хто фактично буде виконувати роботу, важливо розуміти, хто її буде оплачувати, продавець чи покупець. Термін FOB покладає обов'язки щодо завантаження на продавця, але в цілому ряді портів світу, наприклад порти Японії, Ірану, деякі порти Росії, ця операція не входить в стандартний набір послуг з навантаження вантажу на судно, і в рахунку виділяється окремим рядком. Цей окремий рядок вельми часто стає предметом суперечок між продавцем і покупцем.

Продавець посилається на те, що розрівнювання вантажу в трюмі це самостійний вид робіт, відмінний від робіт з навантаження, а відповідно до умов FOB він зобов'язаний сплатити лише за навантаження, без всяких додаткових робіт. Покупець буде намагатися довести, що розрівнювання вантажу в трюмі це невід'ємна частина навантажувальних робіт, невиконання якої призведе до неможливості виконання рейсу, а, отже, повинна бути оплачена продавцем. У цій ситуації додавання до стандартного терміну FOB додаткового пояснення «з укладанням і розрівнюванням» буде абсолютно доречним і зможе заощадити сторонам масу часу, нервів, а можливо і засобів.

Одночасно в міжнародний контракт купівлі-продажу слід внести застереження про те, що вантаж вантажиться / вивантажується з такою швидкістю, з якою судно може приймати / видавати вантаж, а порт вантажить / вивантажує вантаж так швидко, як це можливо відповідно до звичаїв порту.

Ще один потенційний ризик мають в собі терміни EXW, FCA, FAS, FOB Інкотермс 2010 (в попередніх редакціях Інкотермс вони називалися термінами груп E і F). В силу ряду причин українські експортери неконтейнерних вантажів в переважній кількості випадків застосовують тільки ці 4 умови поставки.

Ризик при застосуванні зазначених умов криється в наступному - п. Б3 «Договори перевезення і страхування» згаданих вище термінів, зобов'язує покупця укласти договір перевезення, а п. Б6 – нести всі витрати з моменту поставки товару. Покупець зобов'язаний орендувати (зафрахтувати) судно, що має на увазі оплату цих послуг, але Інкотермс не конкретизує на якій із сторін лежить обов'язок по прийому судна в порту відвантаження (оплата послуг агента, оренда причалу, оплата супутніх зборів і т.д.). При цьому необхідно чітко розуміти, що порт не прийме експортний вантаж під накопичення суднової партії, до того моменту, поки з ним хто-небудь не укладе договір на прийом судна під цей вантаж.

Професор морського права університету Саутгемптон Ф. Лорензон вважає, що сам фрахт морського судна покупцем товару абсолютно не означає, що покупець зобов'язаний самостійно потурбуватися організацією прийому цього судна в порту відвантаження. Максимум чого слід очікувати – це наявність у судовласника агента в зазначеному порту⁵¹.

В Інкотермс міститься всього два терміни, застосування яких зобов'язує продавця застрахувати товар на користь покупця. Але і вони таять в собі серйозні ризики для вантажоодержувача. Не дуже зрозуміло чому, але в середовищі українських учасників ЗЕД дуже поширена помилка, що це страхування покриває всі види ризиків, незважаючи на те, що в п. А3 б) Інкотермс для умов CIF і CIP чітко сказано, що продавець зобов'язаний забезпечити лише мінімальне страхове покриття.

Комерційна практика щодо договорів перевезення і умов обробки вантажів в портах змінюється час від часу і відрізняється в різних місцях, портах і регіонах. До значних змін схильні норми національного транспортного права, яке також дуже сильно відрізняється від країни до країни. Тому при підготовці серйозного

⁵¹ Lorenzon, Filippo; Baatz, Yvonne CIF and FOB Contracts. Fifth edition, (2012) , Sweet & Maxwell [British Shipping Laws]: Andover, GB 751 p.

зовнішньоторговельного контракту, коли для доставки товарів буде використане морське перевезення, перед фрахтом судна або буксируванням контейнерів слід ознайомитися з транспортними законами країни призначення, а також правилами та звичаями порту вивантаження.

Навіть якщо за умовами договору чартеру судновласник не має обов'язку щодо операцій розвантаження (наприклад, в чартері на умовах free out), це не завжди означає, що продавець на умовах CFR і CIF має право укласти договір перевезення, який не передбачає вивантаження товарів із судна. З метою уточнення того, що платежі за розвантаження включені, сторонам іноді допомагає вказівка в термінах CFR і CIF «на лінійних умовах». Хоча зазвичай це означає, що операції з вивантаження включено, тим не менш, не існує авторитетного тлумачення поняття «умови лінійних перевезень».

Відповідно до базиса FCA, продавець зобов'язаний поставити товар перевізнику, призначеному покупцем у місці, визначеному в договорі. Визначене місце поставки впливає на зобов'язання щодо завантаження товару в такому місці. Якщо поставка відбувається у приміщеннях продавця (склад, фабрика), то продавець несе відповідальність за завантаження. Якщо поставка відбувається в будь-якому іншому місці (порт, термінал), то продавець не несе відповідальність за завантаження на транспорт, наданий покупцем.

На практиці виникала проблема, коли місцем поставки сторони обирали порт, а оплата за товар здійснювалася за допомогою банківського акредитива. Для того щоб отримати оплату за товар, продавець мав надати банку коносамент з відміткою «товар на борту», але на практиці продавець не міг отримати документ з такою відміткою, оскільки завантаження товару на судно здійснював покупець.

DAT. На базисі поставки DAT, згідно з Інкотермс 2010, продавець був зобов'язаний поставити та розвантажити товар на терміналі, визначеному в договорі. При цьому Міжнародна торговельна палата рекомендувала користувачам інтерпретувати поняття «термінал» достатньо широко. Тому сторони зазвичай

застосовували базис DAT не тільки для поставки товару на термінал, але й у будь-яке інше місце. Це могли бути контейнерні склади або стоянка транспорту тощо.

Звісно, це не могло не призводити до певного непорозуміння на практиці та плутанини між термінами DAT і DAP («Delivered at Place», «Поставка в місці»), різниця між якими полягала лише в тому, що на базисі DAT продавець зобов'язаний розвантажити та передати товар покупцю в місці поставки, тоді як DAP вимагає від продавця лише передати товар покупцю в місці поставки, готовий до розвантаження.

Висновки до Розділу 2

Використання термінів Інкотермс, безсумнівно, є великою перевагою в розпорядженні торговців по всьому світі. Популярність їх використання помітна як в міжнародній, так і у внутрішній торгівлі, що спонукало проектну комісію ІСС обумовити доступність умов Інкотермс як для внутрішньої, так і для міжнародної торгівлі в рамках керівних принципів правил Інкотермс. На внутрішню торгівлю можуть особливо впливати правила Інкотермс у великих країнах, таких як Сполучені Штати, або таких як Європейський Союз.

Коли сторони вважають за краще використовувати умови Інкотермс, вони зацікавлені у чіткому врегулюванні питань щодо поділу ризиків і витрат, що виникають при транспортуванні товарів. Кожен термін спеціально розроблений для задоволення конкретних потреб торговців, в залежності від типу товарів, що продаються, використовуваного способу транспортування і можливостей сторін справлятися з конкретними ризиками та витратами, пов'язаними з договором купівлі-продажу.

За умови, що сторони виберуть найбільш підходящі умови та мають чітке розуміння цих термінів, використання Інкотермс 2010 спрямоване зменшення

ризик непорозуміння між сторонами та зменшення ризику виникнення правових ускладнень, що виникають внаслідок таких непорозумінь.

РОЗДІЛ 3. ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНКОТЕРМС-2020 У ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИНАХ

3.1. Впровадження Інкотермс-2020 у договірних відносинах

10 вересня 2019 року був опублікований новий дев'ятий випуск правил Інкотермс 2020, який вступив в силу з 1 січня 2020 року. Зміни в правилах не настільки широкі, як у виданні 2010 року. Нове видання зосереджене на тому, як можна покращити презентабельність термінів Інкотермс в посібнику (англ. Guide book) та допомогти сторонам договору купівлі-продажу більш ефективно використовувати їх в своїй практиці⁵².

Щоб досягнути цієї мети, оновлені правила Інкотермс очищені від надмірного використання юридичних термінів, розділи посібника поділені на підрозділи і окремі пункти, додано більше візуальних матеріалів, ілюстрацій. Ці ініціативи щодо зміни подачі правил Інкотермс частково зумовлені трьома неюрисстами з десяти членів редакційної комісії ІСС.

Також в межах спільноти Інкотермс відбулися напружені дискусії щодо того, чи потрібно ліквідувати EXW та додати правила VGM регулювання (англ. Verified Gross Mass – перевірена маса брутто). Що стосується EXW, оновлення в основному додало роз'яснення, щоб запобігти його неправильному використанню. VGM ще не зареєстровано⁵³.

⁵²Впровадження правил Інкотермс 2020: [Електронний ресурс] /BDG International, Inc. – Режим доступу: <https://www.bdginternational.com/incoterms-2020-rules-to-be-implemented/>

⁵³Incoterms-2020: the hidden champions of efficiency: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-business/Incoterms%202020%20-%20The%20hidden%20champions%20of%20efficiency_Deloitte.pdf

Причини, за якими хотіли позбутися EXW, пов'язані головним чином зі складськими операціями та міжнародною торгівлею, що показано на прикладі нижче.

EXW вимагає від покупця організувати завантаження вантажу на власний транспортний засіб на складі продавця. Це означало б, що перевізник покупця повинен був би взяти з собою навантажувач або, принаймні, мати з собою потрібне обладнання (наприклад, бути в захисних черевиках та дотримуючись індивідуальних складських норм), щоб самостійно завантажувати піддони до причепа. Звичайно, це неприйнятно для продавця, оскільки на них в такому випадку покладається ризик будь-яких нещасних випадків на виробництві. Як наслідок, продавці, як правило, завантажують вантаж у вантажівку покупця, що приводить дану операцію у відповідність до вимог FCA за правилами Інкотермс.

Умови EXW також вимагають від покупця організувати оформлення експорту. Особливо при транскордонній торгівлі, малоімовірно, що імпортер знайомий із законами та нормативними актами країни-експортера, що призводить до збільшення як фізичних так і фінансових затрат покупця, що, як результат, може призводити до затримки товару та здійснення додаткових витрат.

Як наслідок, EXW може використовуватися лише для внутрішніх, наприклад, автомобільних перевезень.

Важлива зміна відбулася в липні 2016 року після виходу морського договору SOLAS, який є міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (англ. International Convention for the Safety of Life at Sea). Його мета полягає в тому, щоб дозволити транспортному перевізнику / судноплавній галузі здійснювати належне завантаження контейнерів на судно, базуючись на наданні правильної інформації про вантаж та вагу контейнера. «З 1 липня 2016 року всі міжнародні

вантажовідправники повинні забезпечити перевірку загальної ваги (ваги бруто) будь-якої партії вантажу, що завантажується в контейнері на судно»⁵⁴.

Якщо вага контейнера неправильна, контейнер не завантажується на корабель, оскільки це може становити ризик для персоналу під час плавання, наприклад, якщо вантаж контейнера не був статично достатньо стабільним для важких погодних умов. Проте Редакційна комісія ІСС вирішила не включати ці норми в оновлення Інкотермс 2020, оскільки вони були визнані «занадто конкретними та складними, щоб вимагати явної згадки».

Окрім змін, що стосуються форми подачі правил Інкотермс, в Інкотермс-2020 є ряд суттєвих змін, які слід розглянути. Попри те, що ці зміни є менш суттєвими, ніж зміни в 2010 році, але їх потрібно знати та розуміти різним спеціалістам в сфері торгівлі. Загалом можна виділити 7 змін та оновлень в Інкотермс-2020⁵⁵:

- 1) DAT змінено на DPU (Доставлено до місця розвантаження);
- 2) умови щодо страхового покриття відрізняються в термінах CIF та CIP;
- 3) додано перелік витрат (англ. Listing of cost);
- 4) змінено вимоги щодо безпеки вантажів;
- 5) дозволяється використання власного транспорту;
- 6) змінено термін FCA в частині розпорядчих документів – коносаментів;
- 7) змінено подання та дизайн.

Розглянемо ці зміни більш детально.

DAT (Доставлено до Терміналу) змінено на DPU (англ. Delivery at Place Unloaded – Доставлено до місця розвантаження). В результаті перегляду та кількох консультацій редакційна комісія ІСС зробила вибір, що термін «термінал» слід

⁵⁴ Правила СОЛАС 2016 : [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <https://www.unigroupworldwide.com/>

⁵⁵ Правила Інкотермс 2020 (Умови міжнародної торгівлі) : [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/>

виключити з Інкотермс-2020, оскільки його використання, як показує практика, часто викликало плутанину⁵⁶.

Термін DAT вимагав, щоб доставка здійснювалася в термінал (без розвантаження), однак, після зворотного зв'язку з редакційною комісією, було вирішено змінити термін на DPU, щоб загалом охопити «будь-яке місце, незалежно від того, накрите воно чи ні».

Умови щодо страхового покриття Інкотермс-2020 відрізняються в термінах CIF та CIP. Відповідно до термінів CIF / CIP, продавець повинен оплатити страхування для покупця. В правилах Інкотермс-2010, страхування є обов'язковим відповідно до вимог пункту С, але в правилах Інкотермс-2020 CIP вимагає страхування, яке відповідає пункту А (англ. Institute Cargo Clause), тоді як CIF вимагає страхування відповідно до пункту С. Оскільки пункт А охоплює більш повний рівень страхового покриття (наприклад, для вироблених товарів), тоді як нижчий рівень покриття, передбачений пунктом С, може застосовуватись до сировинних товарів.

Додано перелік витрат. Усі витрати тепер перелічені в розділі «Розподіл витрат» для кожного правила, щоб уникнути плутанини. Оскільки впорядкування статей у межах правил Інкотермс 2020 також змінилося, вони тепер відображаються в розділі A9 / B9 кожного правила⁵⁷.

Витрати були великою проблемою в Інкотермс 2010 року. Перевізники часто змінювали свою структуру ціноутворення, щоб мати справу з доповненнями, і продавці часто були здивовані, коли з їх рахунків стягували плату за обслуговування терміналів.

⁵⁶Noah D.: Incoterms 2020 DPU: Spotlight On Delivered At Place Unloaded: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.shippingsolutions.com/blog/incoterms-dpu>

⁵⁷ Інкотермс 2020 CIP: розподіл витрат: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-cip/>

Змінено вимоги щодо безпеки вантажів. Безпека вантажів була особливо важливою з 11 вересня, і правила 2020 року тепер вирішують багато питань, пов'язаних з безпекою, які стали настільки поширеними на початку цього століття. З точки зору вимог перевезення, розподіли, пов'язані з безпекою, були додані до пунктів A4 та A7 кожного правил Інкотермс, а необхідні витрати, пов'язані з цим, були додані до пункту A9 / B9.

Дозволяється використання власного транспорту. Правила Інкотермс 2010 передбачали, що товари, що перевозяться від продавця до покупця, перевозяться через третю сторону. Інкотермс-2020 передбачає можливість використання власних транспортних засобів покупцем у відповідності до умов FCA та продавцем у відповідності до групи D.

Змінено термін FCA в частині розпорядчих документів – коносамент. Відповідно до пункту B4 FCA, «Покупець повинен укласти контракт або організувати за свій рахунок перевезення товару»⁵⁸. Існує розрив у постачанні між FCA та FOB. Якщо ви продаєте у відповідності до FCA, ваш пункт доставки відрізняється від FOB. Різниця між FCA та FOB для продавця полягає у значних витратах та ризику. У правилах Інкотермс 2010 року експортерам товарів у контейнерах пропонувалося використовувати FCA, що здавалося найкращим для обох сторін. Однак багато людей використовували FOB, коли мали справді використовувати FCA.

Навіть досвідчені продавці заявили, що хочуть використовувати FOB, оскільки за стандартним акредитивом потрібно представити бортовий коносамент. Тому продавці часто ризикували і замість цього використовували FOB, оскільки вони хотіли отримати зарплату згідно з акредитивом (англ. Letter of credit). У додатковому положенні FCA Інкотермс 2020 тепер зазначено, що якщо сторони

⁵⁸ Значення різних термінів правил Інкотермс 2020: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://santandertrade.com/en/portal/analyse-markets/incoterms>

домовились про це, покупець повинен доручити перевізнику видати продавцю транспортний документ про те, що товари завантажені (наприклад, бортовий коносамент з відміткою).

Змінено подання та дизайн. Правила Інкотермс 2020 містять більш широкі та обґрунтовані примітки, кращі схеми, іншу структуру для користувачів та впорядкованість правил, щоб зробити доставку та ризик більш очевидними. Правила, пов'язані з морським транспортом, досі не змінилися і залишаються на кінці книги правил, оскільки вони все ще можуть використовуватися для оптових товарів.

Сторони договору можуть і надалі використовувати Інкотермс-2010, але усі сторони повинні чітко вказати в договорі, на яку редакцію правил Інкотермс йде посилання, щоб уникнути непорозумінь. Обов'язково потрібно перевірити існуючі договори, щоб переконатися, що вказано рік видання правил Інкотермс, що використовуються. Якщо року не вказано, то будуть застосовуватися наступні правила: якщо договір укладено до 31 грудня 2019 року, то вважається, що використовуються Інкотермс-2010, а якщо з 1 січня 2020 року – Інкотермс-2020. Натомість, якщо вказано інший рік, наприклад Інкотермс-1990, тоді застосовуватимуться відповідні правила Інкотермс⁵⁹.

На практиці використовується наступна структура зазначення термінів правил Інкотермс в договорі купівлі-продажу: зазначається термін правил Інкотермс, назва порта/місця поставки та редакція правил, що використовується, наприклад, CIF «Одеса» Incoterms-2020.

3.2. Особливості використання окремих термінів Інкотермс-2020

⁵⁹Пояснення Інкотермс 2020: повне керівництво : [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <https://incodocs.com/blog/incoterms-2020-explained-the-complete-guide/>

Ex Works (EXW) в Інкотермс-2020 використовується для доставки товарів продавцем до місця їх діяльності, як правило, товар повинен бути наданий покупцеві на їх фабриці, складі або іншому облаштованому місці продавця. Так, продавцеві не потрібно завантажувати товари на вантажівку або на борт судна, відповідно решту дій покладається на покупця (наприклад, розвантаження вантажу та сплата митного збору тощо). Тому EXW є більш вигідним для продавця, оскільки їм не потрібно турбуватися про вантаж, коли він покине їх приміщення. Однак важливо зазначити, що як тільки продавець повідомить покупця про те, що товари за контрактом ідентифіковані та відвантажені у визначеному місці, доставка вважається здійснена, відтак покупець несе ризик з цього моменту і зобов'язаний оплатити товар, навіть якщо товари все ще перебувають у власності та фізичному контролі продавця.

Мало того, продавець не несе відповідальності за завантаження товару на транспортний засіб покупця. Однак в реальних умовах продавець відповідальний за безпеку осіб, що виконують навантажувальні роботи в їх складах, навіть, якщо це підрядник покупця відповідно до укладеного договору між покупцем і третьою стороною. Тому здебільшого навантаження товару здійснює продавець.

Якщо товари експортуються, виникає більше проблем. Покупець повинен експортувати товар, а в більшості країн експортувати може лише суб'єкт, зареєстрований у цій країні. До переліку потенційних проблем можна додати проблеми з ПДВ та/або податком на товари та послуги. Так, якщо продавець не має підтвердження експорту, то з нього буде стягнуто вказаний податок, оскільки це буде розглядатися як продаж товару на місцевому ринку. Разом з тим, використання EXW, як описано в Інкотермс-2020, майже неможливе⁶⁰.

⁶⁰Ex Works EXW: оновлені правила Інкотермс 2020: [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/ex-works-exw/>

Правило FCA (Free Carrier) вимагає від продавця доставити товар покупцеві або його перевізнику або в приміщення продавця, завантажений на транспортний засіб, або в інше приміщення (як правило, експедиторський склад, аеропорт або контейнерний термінал), не вивантажуючи його з транспортного засобу продавця.

Незважаючи на те, що його рекомендують замість FOB для перевезення контейнерів через океан, це правило на практиці для них в основному непрацездатне. Це пов'язано з тим, що під час таких відправлень покупець хоче взяти на себе ризик пошкодження або втрати товарів лише тоді, коли вони фактично товар буде експортований. Як правило, покупець заінтересований в тому, щоб уникнути будь-якої можливості стикнутися з проблемами правового регулювання в країні-експортера.

Редакція правил 2020 року запровадила нове зобов'язання покупця, що вразі домовленості, продавець має доручити своєму перевізнику випустити бортовий коносамент покупцю, попри те, що це має поліпшити ситуацію, це положення до кінця не продумане. Моментом доставки як і раніше вважається, коли продавець передає товар перевізнику покупця⁶¹.

Продавець не зобов'язаний фактично покласти товар на борт, і якщо щось трапиться з товаром між доставкою та входом на борт, все це на ризик покупця, реальність такої торгівлі полягає в тому, що продавцеві не тільки не видається коносамент, але і покупець не розглядатиме експорт товарів і може відмовитися від оплати, що буде підставою для судових спорів.

Це нове положення було додано головним чином для вирішення потреб продавця щодо отримання акредитивів, але ненавмисним наслідком буде те, що зазвичай продавець в кінцевому підсумку буде названий вантажовідправником у

⁶¹ Нові правила Інкотермс 2020: що потрібно знати покупцям і продавцям феросплавів і металів : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.metals-hub.com/blog/Incoterms-2020-rules-what-purchasers-sellers-ferroalloys-metals-should-know/>

цьому коносаменті, накладаючи на них зобов'язання, про які вони не знали і не приймали. Це також єдине положення в правилах Інкотермс-2020, яке вимагає, щоб сторона давала вказівки перевізнику, але не надає прями засоби захисту іншій стороні, якщо перевізник не буде діяти відповідним чином.

Правило СРТ (Carriage Paid To) вимагає від продавця доставити товар своєму перевізнику, але не вказує, чи знаходиться він у приміщеннях продавця, завантажених на транспортний засіб або доставлений до іншого приміщення не розвантажений з транспорту продавця. Продавець повинен виконати будь-які формальності щодо експорту, а покупець виконувати будь-які формальності щодо імпорту. Продавець зобов'язаний укласти договір на перевезення, і, звичайно, вартість цього буде врахована у ціні продажу. Як і FCA, ризик передається покупцеві одразу після здійснення доставки. Це правило добре працює для наземного транспорту в межах континентальної Європи / Центральної Азії, оскільки часто вантажівка, яка збирає товари, буде тією, яка транспортує товар до місця призначення⁶².

Правило СРТ має два важливих моменти: перший, місце доставки в країні продавця та пункт призначення, до якого продавець укладає договір перевезення. Важливо не плутати.

Правило СІР подібне до СРТ з однією дуже важливою відмінністю. Це правило вимагає від продавця максимального страхового покриття, передбаченого пунктом «А» правил Інкотермс (Institute Cargo Clauses) або пунктом «Air» або подібними за ризиком покупця. Продавець повинен надати покупцеві будь-який

⁶² Incoterms-2020: the hidden champions of efficiency: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-business/Incoterms%202020%20-%20The%20hidden%20champions%20of%20efficiency_Deloitte.pdf

страховий документ, який йому знадобиться, на випадок, якщо він буде змушений заявити вимогу відповідно до цього страхування⁶³.

DAP вимагає від продавця доставки до місця, визначеного покупцем, як правило, до приміщення покупця. Покупець несе відповідальність за розвантаження транспортних засобів. Продавець повинен виконати будь-які формальності щодо експорту, а покупець - будь-які формальності щодо імпорту. Як

і у випадку з CPT та CIP, продавець укладає контракти на перевезення та передачу ризику лише після доставки, яка зараз знаходиться у приміщення покупця.

Продавець не зобов'язаний перед покупцем страхуватись на свій ризик.

Це правило добре працює для перевезення вантажів наземним транспортом у межах континентальної Європи / Центральної Азії, але має потенційні проблеми, коли під час руху змінюється режим транспортування.

Наприклад, якщо відвантаження здійснюється повітряним транспортом і вимагає формальностей щодо оформлення імпорту в країні призначення, їх повинен здійснювати покупець, поки товари знаходяться в аеропорту. Після митного оформлення перевізник продавця (як правило, експедитор) повинен передати документи, необхідні для перевезення вантажу з аеропорту до кінцевого пункту призначення. Така ж ситуація існує і для морських контейнерних перевезень із додатковим ускладненням, що порожній контейнер продавець повинен повернути за свій рахунок.

Слід також зазначити, що покупець не повинен бути вантажоодержувачем будь-якої повітряної накладної або коносаменту; це повинен бути продавець, який повинен домовитись про те, щоб його експедитор отримав вантаж від авіакомпанії

⁶³Перевезення та страхування: оновлені правила Incoterms 2020 : [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/cip-carriage-insurance-paid-to/>

або судноплавної компанії та організував місцевий внутрішній транспорт для транспортування, як правило, вантажівкою.

Якщо товари пошкоджені або втрачені на будь-якому етапі до кінцевого пункту призначення, і продавець не зможе доставити, і, можливо, порушує контракт, з додатковим ускладненням, що покупець вже сплатив ввізне мито та ПДВ / податок на товари та послуги. Якщо покупець не може оперативно імпортувати товар, він може виявити, що він несе ризик, поки товар перебуває під митним контролем, і сам порушує договір, якщо продавець не може доставити товар за контрактом.

DPU – Delivered at Place Unloaded – є новим правилом в правилах Інкотермс. Хоча часто вказують, що це просто зміна назви з попереднього DAT, насправді цей термін дещо ширший за змістом. Сам DAT був представлений у 2010 році як розширення DEQ (Delivered Ex Quay) для охоплення будь-якого виду транспорту. DAT полягав у тому, що продавець доставляв товар у розвантаженому вигляді в термінал, будь то відкрита ділянка землі, наприклад контейнерний майданчик, чи критий склад, наприклад, в аеропорту. На жаль, це пояснення не було чітким у формулюванні DAT, хоча його розташування перед DAP у порядку, встановленому правилами 2010 року, має тенденцію це посилювати. Зараз різниця між DPU та DAP полягає в тому, що це означає будь-яке місце, включаючи приміщення покупця, і тому відображається зараз після DAP.

Безумовно, для наземного транспорту в межах континентальної Європи та Центральної Азії це можливо, а при доставці кур'єрських посилок – це те, що зазвичай відбувається, коли водій забирає посылку з вантажівки та передає її покупцеві. Це навіть можливо для менших вантажних посилок, які водій вантажівки може підняти.

Як це вийде на практиці для важчих пакетів вантажними авіап перевезеннями та контейнерними перевезеннями поза океаном, ще невідомо. Перевізник продавця повинен не тільки отримати від покупця відповідну паперову роботу, щоб

заволодіти вантажем від авіакомпанії або судноплавної лінії, але тепер він також повинен забезпечити засоби вивантаження вантажівки в місці призначення. Для контейнера це може означати надання додаткової робочої сили, навантажувача та домкрата для піддону для переміщення товару всередині контейнера. Додайте до цього потенційні питання страхування та безпеки на робочому місці, коли робоча сила та техніка, які не зайняті або не укладені покупцем, працюють у приміщеннях покупця.

DDP функціонує так само, як DAP, за одним найважливішим винятком. Продавець зобов'язаний імпортувати товар у країну покупця та сплатити будь-які мита та ПДВ⁶⁴.

Цим правилом слід користуватися з великою обережністю, оскільки продавець, можливо, повинен бути зареєстрованою юридичною особою як для імпорту, так і з ПДВ / податку на товари та послуги в країні покупця, що досить малоймовірною. Якщо продавець виявляється не в змозі бути імпортером або мати можливість повернути будь-який сплачений ПДВ чи податок на товари та послуги, тоді сторони повинні замість цього укласти договір на умовах DAP.

Правило FAS (Free Alongside Ship) сягає часів парусних кораблів і вимагає від продавця розміщення товару поруч із судном, призначеним покупцем. У наш час система FAS рідко використовується, але все-таки може бути доцільною, як правило, під час відправлень важкої техніки, яка доставляється до пристані або підвозиться до судна, в обох випадках для завантаження на борт покупця або обладнання його судна. Товар не доставляється, поки судно не буде доступне в порту відвантаження, щоб товари знаходились поруч. Продавець повинен виконати експортні формальності, а покупець - імпортні. Покупець укладає договір перевезення, тому вантажовідправник на коносаменті повинен бути покупцем, а не

⁶⁴Поставка зі сплатою мита (назва місця призначення) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://internationalcontracts.net/contract/incoterms-ddp-en>

продавцем. Продавець, швидше за все, вимагатиме принаймні квитанції партнера або іншої форми підтвердження експорту, наприклад копії коносаменту для цілей ПДВ / податку на товари⁶⁵.

FOB (Безкоштовно на борту) є найбільш часто вживаним торговим терміном, але на практиці він використовується без посилання на будь-яку версію правил Інкотермс. У таких випадках продавець і покупець повинні домовитись у своєму договорі про те, що вони мають на увазі, коли використовують ці три літери.

Цей торговий термін сходить до часів парусних кораблів, і в правилах Інкотермс 2020, як і в попередніх версіях, вимагається, щоб продавець розміщував товар на борту судна, призначеного покупцем. З цього моменту ризик втрати або пошкодження товару передається покупцеві. Словосполучення «На борту» (англ. On board) більше не визначається як розміщення товару «через поручні судна» і фактично не визначається далі, оскільки договір визначатиметься залежно від природи товару. Вартість перевезення оплачує покупець, на коносаменті зазвичай зазначається «перевезення вантажу».

Продавець повинен виконати всі експортні формальності, а покупець - імпорнтні. Покупець укладає договір перевезення, тому вантажовідправник на коносаменті повинен бути покупцем, а не продавцем. Продавець, швидше за все, вимагатиме принаймні квитанції партнера або будь-якої іншої форми підтвердження експорту, наприклад копії коносаменту для цілей ПДВ / податку на товари та послуги. Часто там, де йдеться про акредитив, продавець відображається на коносаменті як вантажовідправник, таким чином продавець інформує себе про додаткові зобов'язання, які в нього виникають відповідно до умов коносаменту.

Згідно з правилами Incoterms 2020 FOB не підходить для контейнерних перевезень, оскільки вантаж передається перевізнику в місці, що знаходиться на

⁶⁵ FAS Інкотермс 2020 умови поставки «Вільно вздовж борту судна» : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://anvay.ru/incoterms-2020-fas>

деякій відстані від порту, наприклад, на контейнерному майданчику або навіть у приміщенні продавця.

CFR (вартість і фрахт) є одним із найбільш часто використовуваних торгових термінів після FOB. Загалом він схожий з терміном , але з тією різницею, що коли продавець оплачує вартість перевезення, на коносаменті зазвичай зазначається «передоплата за фрахт».

Важливо розуміти, що це правило стосується двох портів. Продавець здійснює доставку в порт навантаження, але оплачує фрахт до порту призначення, де покупець зобов'язаний отримати товар від перевізника.

З огляду на те, що слово «перевізник» більше ніде в цьому правилі не зустрічається, його можна було б краще сформулювати як отримання вантажу з судна. Продавець і покупець повинні узгодити в своєму договорі, хто повинен платити за розвантаження: продавець в договорі перевезення або покупець.

Згідно з правилами Інкотермс 2020, CFR не підходить для контейнерних перевезень, оскільки вантаж передається перевізнику в місці, яке знаходиться на деякій відстані від порту, наприклад, на контейнерному майданчику або навіть у приміщенні продавця.

Правило CIF ідентично CFR, за винятком одного аспекту. Незважаючи на те, що ризик переходить до продавця під час завантаження товару на борт судна, у CIF продавець зобов'язаний взяти мінімальний рівень страхового покриття ризику покупця⁶⁶.

В такому випадку продавець повинен надати покупцеві страховий поліс або сертифікат за цим полісом - цей документ, як правило, свідчить про продавця як сторону, яка застрахована, тому він потім повинен підтвердити документ на

⁶⁶ Cost, Insurance and Freight (CIF) - Incoterms 2020 Rules: [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/cif-price-cost-insurance-and-freight/>

зворотному боці, щоб покупець міг пред'явити претензію, якщо він того потребуватиме.

3.3. Перспективи впровадження Інкотермс-2020 у договір відносинах

Як уже зазначалося, оновлення правил Інкотермс-2020 може вимагати від компаній внесення певних коректив до їхньої практики, але також появляється багато можливостей, пов'язаних з новою редакцією. Важливо поетапно здійснювати перехід від Інкотермс-2010 до Інкотермс-2020: спершу переглянути укладені договори, внести відповідні зміни до проектів майбутніх договорів, забезпечити моніторинг всіх торгових операцій тощо.

Після введення нового правила DPU сторони договору повинні переконатися, що його додано до конфігурацій, і, якщо це можливо за контрактом, DAT слід видалити (у відповідності до порядку внесення змін в договір) і замінити на DPU, щоб уникнути використання застарілих правил Інкотермс.

З точки зору правил Інкотермс щодо зазначення місця поставки (terms of Named Place) та запобігання зловживання умовами EXW та термінами категорії «тільки для моря», має сенс переглянути їх використання більш ґрунтовно. Оскільки їх потрібно буде оновити в будь-якому випадку після набрання чинності правилами Інкотермс-2020, було б розумно скористатися цією можливістю, щоб провести належну перевірку використання Інкотермс.

Для того, щоб зменшити витрати та оптимізувати весь процес торгових операцій рекомендується здійснити наступні дії:

Слід переконатися, що EXW не використовується, наприклад, для торгівлі, яка не є внутрішньою/внутрішньомитною, та що FOB, FAS, CFR чи CIF не використовуються для мультимодальних вантажів та вантажів, завантажених до контейнерів.

Що стосується контрактів EXW, треба перевірити, кому призначено роль експортера для цілей митного та / або експортного контролю, і переконатися, що експортер розуміє відповідальність, пов'язану з цими ролями, також не завадить підвищити обізнаність щодо цих питань у всіх пов'язаних з ними ділових функціях. Це також може бути гарний час для перегляду альтернативних установок.

Треба знати чи потрібні будь-які коригування, наприклад, слід перевірити налаштування податкового коду, якщо правила Incoterms були прямо чи опосередковано вбудовані в логіку системи. Не буде зайвим впевнитися, що напрямок транспорту автоматично підключається до правил Інкотермс. І головне, Місце доставки та Місце призначення в Інкотермс є видимими та придатними для використання в системі.

Що стосується місця поставки, слід переконатися, що це має сенс для цілей бухгалтерського обліку та виставлення рахунків, а також для того, щоб місце доставки було зрозумілим для всіх сторін.

Слід переглянути схеми розрахунків або шаблони, що використовуються для продажу та закупівель, та скоригувати їх там, де це необхідно. Для компаній, які досі не мають таких інструментів, нове оновлення Інкотермс 2020 стане можливістю впровадити їх.

Ці перевірки – це лише вибір питань, які організація повинна перевірити, щоб забезпечити відповідність новому набору правил Інкотермс та забезпечити, щоб ваша організація використовувала правильні правила Інкотермс для максимізації ефективності.

Висновки до Розділу 3

ІСС вдалося зробити правила Інкотермс більш всеосяжними, оновивши структуру книги (Інкотермс 2020 року – Правила ІСС з використання термінів внутрішньої і міжнародної торгівлі), очистивши текст від надмірної юридичної

термінології і додавши візуалізації. ІСС також намагалася забезпечити, щоб DAT не розумію як «тільки термінали», і уникнути неправильного використання FOB для акредитива.

Зміни, внесені до правил Інкотермс-2020, спрямовані на сприяння більшому розумінню їх користувачами. Прозорість, чіткість та прагматизм, схоже, є основою змін. Принаймні теоретично, Інкотермс-2020, як очікується, досягне задуманих цілей, оскільки ця редакція стосується двох різних категорій помилок, які виникали раніше.

У відповідь на високу частоту суперечок, що виникають через відсутність спільного розуміння між сторонами їх відповідних зобов'язань за певним торговим правилом, Інкотермс-2020 прагне бути більш зрозумілим. Були явно зроблені зусилля для уточнення певних особливостей використання правил Інкотермс, більш чіткого і ясного розподілу зобов'язань та витрат і забезпечення, в якості мети, достатньої інформованості сторін для вибору найбільш підходящого і комерційно відповідного Інкотермс для їх конкретних угод.

Крім того, у відповідь на відгуки та занепокоєння галузі Інкотермс 2020 запровадив зміни, які спеціально спрямовані на вирішення цих питань. Це очевидно, досліджуючи причини всіх нових введень або змін, за винятком презентаційних. Отже, більшість змін стосуються практичних міркувань, спрямованих на відображення комерційних реалій галузі на благо її користувачів.

Зміни здаються багатообіцяючими як на перший погляд як в теорії, так і на практиці, і, щонайменше, вони повинні спростити взаємодію між користувачами Інкотермс. Однак чи вдалося редакційній комісії ІСС насправді адаптувати Інкотермс до наступного століття глобальної торгівлі, ще належить побачити на практиці.

ВИСНОВКИ

Проблема аналізу застосування правил Інкотермс у договірних відносинах мало досліджена вітчизняними науковцями, тому потребує подальшої, більш поглибленої, роботи у вивченні даного питання. На базі зібраних матеріалів, мною було проведено ретельний аналіз літератури та нормативних актів з досліджуваної проблеми і, відповідно до змісту та завдань магістерської роботи, вдалося зробити такі висновки:

1. Історія правил Інкотермс пов'язана зі створення Міжнародної торгової палати в 1919 році. Однією з перших ініціатив МТП було сприяння міжнародній торгівлі. Задля досягнення мети було проведено дослідження, яке було обмежене лише шістьма загальноживаними термінами, що використовувалися в 13 країнах світу. Перші терміни були опубліковані ІСС в 1923 році.

Загалом було відмічено, що перші терміни містили значні відмінності в інтерпретації. Для вивчення розбіжностей, виявлених у первинному дослідженні, в 1928 році проведено друге дослідження. На основі результатів досліджень в 1936 році була опублікована перша версія правил Інкотермс, яка містила 11 термінів: FAS («Вільно вздовж борту судна»), FOB («Вільно на борту»), C&F («Перевезення і фрахт»), CIF («Перевезення, страхування і фрахт»), EXS («Франко судно», дослівно «З судна»), EXQ («Франко пристань», дослівно «З пристані»).

Після першої публікації правил Інкотермс в 1936 р. правила Інкотермс були переглянуті вперше в 1957 р., а потім у 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 та 2020 роках. Само собою зрозуміло, що комерційна практика не змінюється через встановлений інтервал. , правила Інкотермс піддаються частим змінам з тією чи іншою метою, наприклад, щоб зробити їх більш зручними для читачів або пояснити кілька пунктів другорядного значення. Тому перегляд правил Інкотермс вимагає, щоб у комерційній практиці відбулося щось важливе.

2. Правила Інкотермс найчастіше використовуються в контексті зовнішньоекономічної діяльності, хоча з введенням Інкотермс-2010, це стало можливим і для внутрішніх контрактів.

Інкотермс (англ. Incoterms) – це аббревіатура англійських слів «International Commercial Terms» (укр. Міжнародні комерційні умови), а обране правило Інкотермс є терміном договору купівлі-продажу (слід звернути увагу, що не договору перевезення). Загалом можна стверджувати, що правила Інкотермс – це офіційні правила Міжнародної торгової палати для тлумачення торговельних термінів, що полегшують ведення міжнародної торгівлі.

За своєю суттю Інкотермс виконують функцію стандартизації (самі-по-собі такими не являються) та спрощення договірних відносин між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності з різних країн світу, які мають різні ділові звичаї, систему права та законодавче регулювання.

Правила Інкотермс присвячені регулюванню положень, які є значимі для договору купівлі-продажу товарів, такі як: розподіл обов'язків продавця і покупця по доставці товару, встановлення моменту переходу на покупця ризиків випадків випадкової гибелі чи пошкодження товару, розподіл витрат та інше. Дані умови об'єднуються спільним поняттям «базисні умови» або «базисні умови поставки». Вони називаються так тому, що створюють базис ціни в залежності від того, включаються витрати по доставці або інші в ціну товару чи ні

Можна визначити чотири основні пункти щодо обов'язків (сфери дії), які виникають з Інкотермс:

- пункт поставки: правила Інкотермс визначають місце переходу зобов'язань від продавця до покупця;
- транспортні витрати: правила Інкотермс визначають, хто платить за наданий транспорт;

- формальності щодо експорту та імпорту: правила Інкотермс визначають, яка сторона зобов'язується забезпечити виконання формальностей щодо імпорту та експорту товару (митні формальності);
- страхові витрати: правила Інкотермс визначають, хто бере на себе відповідальність за страхові витрати.

Короткі скорочення, такі як FCA, FOB та CIF, можна розглядати як «ключові слова», які, використовуючи, відкривають низку прав та обов'язків. Але ці ключові слова неможливо зрозуміти, якщо їм не надано певного значення через правила тлумачення. Тільки завдяки тлумаченню правила Інкотермс є необхідними. За відсутності авторитетного тлумачення купці можуть страждати від великої плутанини.

3. Не зважаючи на публікацію Інкотермс-2020, сьогодні найбільш популярною є редакція правил Інкотермс 2010 року, яка уже понад десять років ефективно використовується компаніями у міжнародному бізнесі.

Правила Інкотермс-2020 групують наступним чином:

1) правила для будь-якого виду транспорту: EXW – Ex-Works (укр. Франко завод), FCA – Free Carrier (укр. Франко перевізник), CPT – Carriage Paid To (укр. Перевезення оплачене до), CIP – Carriage And Insurance Paid To (укр. Перевезення і страхування оплачені до), DAT – Delivered At Terminal (укр. Постачання на терміналі), DAP – Delivered At Place (укр. Постачання в місці призначення), DDP – Delivered Duty Paid (укр. Постачання з оплатою мита);

2) правила для морського та внутрішнього водного транспорту: FAS – Free Alongside Ship (укр. Вільно вздовж борту судна), FOB – Free On Board (укр. Вільно на борту), CFR – Cost and Freight (укр. Вартість і фрахт), CIF – Cost, Insurance and Freight (укр. Вартість, страхування і фрахт).

Правила Інкотермс традиційно використовуються в міжнародних договорах купівлі-продажу, коли товари перетинають національні кордони. Однак у різних регіонах світу торговельні блоки, як і Європейський Союз, зробили прикордонні

формальності між різними країнами менш важливими. Отже, підзаголовок правил Інкотермс-2010 офіційно визнає, що вони доступні для застосування як до міжнародних, так і до внутрішніх договорів купівлі-продажу.

Очевидно, що правила Інкотермс 2010 відповідали умовам комерційної практики, яка скалася на час їх публікації. За останні роки міжнародна торгівля значно транспортувалася, зокрема, зросли об'єми поставок, відбулися зміни в логістиці, уже більше країн використовують електронний докумтообіг тощо. Тому правила Інкотермс 2010 були доопрацьовані і представленні в редакції від 2020 року.

4. Правила Інкотермс мають рекомендаційний характер, але складаючи договір (контракт), їх використання допомагає у тлумаченні того чи іншого терміну, та запобігає численним непорозумінням. Застосування Інкотермс можливе шляхом прямого відсилання на конкретний базис поставки в договорі купівлі-продажу. Варто відмітити, що сторони можуть застосовувати будь-яку редакцію Інкотермс, але обов'язково необхідно вказати це в договорі. ССІ відмічає, що кожен термін має відповідати товару, способу його транспортування й іншим обов'язкам сторін.

Правила Інкотермс мають ряд особливостей, які пов'язані з їх застосуванням, зокрема можна виділити найбільш важливі:

- правила Інкотермс можна застосовувати як для міжнародних, так і для внутрішніх договорів купівлі-продажу;
- правила Інкотермс включають в себе правила тлумачення тільки термінів поставки і не зачіпають інших умов договору міжнародної купівлі-продажу;
- базисні умови поставки, що використовуються в договорі повинні відповідати способам транспортування і передачі певного виду вантажу від покупця до продавця;
- Інкотермс використовуються лише в тому випадку, якщо вони не суперечать основним вимогам національного законодавства.

Треба відзначити, що не можна прирівнювати правила Інкотермс до міжнародних звичаїв, тому що правила Інкотермс посилаються в певних випадках на існуючі торгові звичаї. Це пояснюється існуючими між різними морськими портами відмінностями, які можуть вплинути на особливості доставки товарів по однойменною термінам.

Сторони вирішують, який термін використовувати залежно від обставин конкретного договору купівлі-продажу. Вибір особи, яка буде відповідати за перевезення, цілком може залежати від індивідуальних можливостей. Якщо продавець має досвід у перевезенні, це може бути вирішальним фактором у виборі відповідного терміну Incoterms. Якщо, з іншого боку, продавець не може заздалегідь розрахувати вартість перевезення і має невеликий досвід роботи в цій галузі, то доцільно вдатися до термінів, які передбачають транспортну відповідальність на боці покупця. Практика часто виступає за спільні обов'язки, оскільки покупці та продавці, як правило, не бажають мати справу зі специфікою законодавства в країнах один одного.

5. Незважаючи на те, що Інкотермс були розроблені для спрощення міжнародних угод і більш точного застосування їх в міжнародній торгівлі, як і раніше існує ряд причин, за якими вони часто не досягають своєї мети.

Практика застосування правил Інкотермс показує, що українські та закордонні учасники зовнішньоекономічної діяльності дуже часто неправильно розуміють і трактують зміст того чи іншого терміна. Можна з упевненістю говорити про те, що склався типовий набір помилок і проблем, які мають в собі серйозну комерційну небезпеку для сторін зовнішньоекономічних контрактів. Серед поширених помилок і проблем можна виділити наступні:

- сторони договору дуже часто в зовнішньоекономічних контрактах не вказують, яку саме версію правил Інкотермс вони використовують;

- учасники зовнішньоекономічних контрактів вказують некоректну аббревіатуру Інкотермс або й зовсім відмовляються посилатися на Інкотермс через недостатню ясність;
- сторони виконують обов'язки, які не передбачені договором, наприклад, завантаження за умови «Ex-Works»;
- сторони договору часто застосовують правила Інкотерм до договора перевірення, не заважаючи на те, що перевезення товару не є предметом зовнішньоекономічних контрактів, тим більше, предметом регулювання правил Інкотермс;
- сторони помилково застосовують терміни, призначені для перевезення товарів морем, і тоді, коли мають на увазі інший вид транспорту;
- популярним явищем серед експедиторів і мультимодальних транспортних операторів застосування застарілих і тих, що вийшли з постійного вживання термінів, наприклад FOT (зазначене місце) – для автоперевезення, FOR (залізнодорожна станція) – для залізничного перевезення або FOB (франко борт, буквально – безплатно на борт судна) або FOA – для повітряного.

При тому, що правила Інкотермс це дуже зручний і практичний зовнішньоторговельний інструмент, що дозволяє значно спростити технічну частину контрактної роботи слід зазначити, що кожним інструментом потрібно вміти грамотно користуватися.

Транспортні умови поставки товарів повинні задовольняти вимогам та інтересам обох сторін зовнішньоторговельної угоди. Не можна приймати ті умови поставки, реалізація яких, в даній конкретній ситуації, може виявитися надмірно дорогою, скрутною або взагалі нездійсненою.

6. 10 вересня 2019 року був опублікований новий дев'ятий випуск правил Інкотермс 2020, який вступив в силу з 1 січня 2020 року. Нове видання зосереджене на тому, як можна покращити презентабельність термінів Інкотермс в посібнику та допомогти сторонам договору купівлі-продажу більш ефективно використовувати їх в своїй практиці.

Щоб досягнути цієї мети, оновлені правила Інкотермс очищені від надмірного використання юридичних термінів, розділи посібника поділені на підрозділи і окремі пункти, додано більше візуальних матеріалів, ілюстрацій. Ці ініціативи щодо зміни подачі правил Інкотермс частково зумовлені трьома неюристами з десяти членів редакційної комісії ССІ.

Окрім змін, що стосуються форми подачі правил Інкотермс, в Інкотермс-2020 є ряд суттєвих змін, які слід розглянути. Попри те, що ці зміни є менш суттєвими, ніж зміни в 2010 році, але їх потрібно знати та розуміти різним спеціалістам в сфері торгівлі. Загалом можна виділити 7 змін та оновлень в Інкотермс-2020:

- термін EXW може використовуватися лише для внутрішніх;
- DAT змінено на DPU (Доставлено до місця розвантаження);
- умови щодо страхового покриття відрізняються в термінах CIF та CIP;
- додано перелік витрат (англ. Listing of cost);
- змінено вимоги щодо безпеки вантажів;
- дозволяється використання власного транспорту;
- змінено термін FCA в частині розпорядчих документів – коносаментів;
- змінено подання та дизайн.

На деякі з цих змін слід звернути увагу, зокрема термін DAT вимагав, щоб доставка здійснювалася в термінал (без розвантаження), однак, після зворотного зв'язку з редакційною комісією, було вирішено змінити термін на DPU, щоб загалом охопити «будь-яке місце, незалежно від того, накрите воно чи ні».

В нових правилах Інкотермс-2020 додано перелік витрат. Усі витрати тепер перелічені в розділі «Розподіл витрат» для кожного правила, щоб уникнути плутанини. Оскільки впорядкування статей у межах правил Incoterms 2020 також змінилося, вони тепер відображаються в розділі A9 / B9 кожного правила. Витрати були великою проблемою в Інкотермс 2010 року. Перевізники часто змінювали свою структуру ціноутворення, щоб мати справу з доповненнями, і продавці часто були здивовані, коли з їх рахунків стягували плату за обслуговування терміналів.

Сторони договору можуть і надалі використовувати Інкотермс-2010, але усі сторони повинні чітко вказати в договорі, на яку редакцію правил Інкотермс йде посилання, щоб уникнути непорозумінь.

7. У зв'язку з тим, що DAT змінено на DPU , пунктом призначення може бути будь-яке місце, а не лише термінал. Однак, якщо це місце не є терміналом, продавець повинен перевірити, що місце, куди повинен бути доставлений товар, є місцем, де він може розвантажити продукцію.

Відповідно до теміну FAC в новій редакції правил Інкотермс, покупець і продавець можуть домовитись, що покупець повинен доручити своєму перевізнику надати продавцю коносамент із зазначенням завантаження після завантаження товару. Потім продавець зобов'язаний здати цей коносамент у свою фінансову установу для покупця.

Що стосується транспортного страхування, Incoterms 2020 різняться з точки зору покриття. Термін CIF вимагає покриття всіх ризиків, тоді як CIF вимагає мінімального покриття.

Версія 2020 року вводить поняття власного транспорту. Продавець або покупець можуть використовувати власний транспортний засіб для перевезення вантажу, не обов'язково звертаючись до транспортного фахівця.

Однією з головних цілей нової публікації було зробити правила більш вичерпними, щоб полегшити їх використання. ІСС таким чином хоче зменшити непорозуміння, щоб уникнути суперечок. Версія 2020 року тепер включає докладні інструкції щодо вибору правила Інкотермс, яке найбільш підходить для транзакції. Також правила надають чітку інформацію про взаємозв'язок між договорами купівлі-продажу, транспортними контрактами, страхуванням та фінансуванням.

8. Оновлення правил Інкотермс-2020 може вимагати від компаній внесення певних коректив до їхньої практики, але також появляється багато можливостей, пов'язаних з новою редакцією. Важливо поетапно здійснювати перехід від Інкотермс-2010 до Інкотермс-2020: спершу переглянути укладені договори, внести

відповідні зміни до проектів майбутніх договорів, забезпечити моніторинг всіх торгових операцій тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Цивільний кодекс: Кодекс від 16.01.2003 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
2. Господарський кодекс: Кодекс від 13.01.2002 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
3. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон від 16 квітня 1991 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>
4. Про міжнародне приватне право : Закон від 23 червня 2005 року. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>
5. Про торгово-промислові палати в Україні: Закон від 2 грудня 1997 року: [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671/97-%D0%B2%D1%80#Text>
6. Про державну підтримку сільського господарства України : Закон від 24 червня 2004 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1877-15#Text>
7. Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту : Закон від 22 грудня 1998 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/330-14#Text>
8. Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну : Закон від 22 грудня 1998 р. : [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/332-14#Text>
9. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок : Документ від 16.12.2011 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/>

webproc4_2?pf3516=9602&skl=7

10. Про визнання такими, що втратили чинність, Указів Президента України від 4 жовтня 1994 року N 567 і від 1 липня 1995 року N 505: Указ Президента від 19 травня 2011 р. : [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/589/2011#Text>

11. Справа № 905/2419/18: Постанова ВС від 06 листопада 2019 року: [Електронний ресурс] / Верховний Суд. – Режим доступу: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85470798>

12. Ademuni Odeke: The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980-2020: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.erevija.org/pdf/articles/eng/Ademuni%20Odeke%20engl.pdf>

13. Cost, Insurance and Freight (CIF) - Incoterms 2020 Rules: [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/cif-price-cost-insurance-and-freight/>

14. Ex Works EXW: оновлені правила Інкотермс 2020: [Електронний ресурс]/TradeFinanceGlobal,Inc.–Режимдоступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/ex-works-exw/>

15. FAS Інкотермс 2020 умови поставки «Вільно вздовж борту судна» : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://anvay.ru/incoterms-2020-fas>

16. ICC Guide to Incoterms 2010: [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: [http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS %202010%20Guide.pdf](http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS%202010%20Guide.pdf)

17. ICC Incoterms у міжнародній торгівлі : [Електронний ресурс] / Міжнародний арбітраж ICC. – Режим доступу: <https://www.international-arbitration-attorney.com/uk/icc-incoterms-in-international-trade/>

18. Incoterms 2020: повний огляд усього, що потрібно знати: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sendcloud.com/incoterms-guide/>
19. Incoterms-2020: the hidden champions of efficiency: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-business/Incoterms%202020%20-20The%20hidden%20champions%20of%20efficiency_Deloitte.pdf
20. Noah D.: Incoterms 2020 DPU: Spotlight On Delivered At Place Unloaded:[Електроннийресурс].–Режимдоступу: <https://www.shippingsolutions.com/blog/incoterms-dpu>
21. Аляб'єва Н.В. Використання правил Інкотермс при укладенні договору поставки / Н. В. Аляб'єва // Економіка будівництва і міського господарства. – 2011. – Т. 7. – № 4. – 280 с.
22. Впровадження правил Інкотермс 2020 : [Електронний ресурс] /BDG International, Inc. – Режим доступу: <https://www.bdginternational.com/incoterms-2020-rules-to-be-implemented/>
23. Голубчик А. М. Некоторые типичные ошибки и проблемы, возникающие при неверной трактовке и применении торговых терминов Инкотермс: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-tipichnye-oshibki-i-problemy-voznikayushchie-pri-nevernoy-traktovke-i-primenenii-torgovyh-terminov-inkoterms/viewer>
24. Голубчик М. А. : Деякі типові помилки і проблеми, що виникають при неправильному трактуванні і застосуванні торгових термінів Інкотермс: [Електронний ресурс] . – Режим доступу: [http://www.rfej.ru/rvv/id/a00373d4c/\\$file/58-66.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/a00373d4c/$file/58-66.pdf)

25. Засвідчення торговельних та портових звичаїв: [Електронний ресурс] / Торгово-промислова палата України. – Режим доступу: <https://uccl.org.ua/services/zasvidchennia-torgovelnikh-ta-portovikh-zvichayiv>
26. Значення різних термінів правил Інкотермс 2020 : [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <https://santandertrade.com/en/portal/analyse-markets/incoterms>
27. Інкотермс 2010: офіційні правила Міжнародної торгової палати щодо тлумачення торгових умов.: [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <https://oneworldship.com/wp-content/uploads/2017/09/INCOTERMS-2010.pdf>
28. Інкотермс 2020 СІР: розподіл витрат : [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-cip/>
29. Інкотермс Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (редакція 2000 року) (укр./рос.): Документ від 01.01.2000 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/988_007#Text
30. Історія правил Інкотермс : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>
31. Канашевский В. А. Международный торговый обычай и его место в правовой системе Российской Федерации // Журнал Российского права. – 2003. – №8. – С. 127-136.
32. Класифікація правил Інкотермс 2010. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2011/01/the-new-incotermssupreg-sup2010>
33. Коментарій ІСС до Інкотермс 2010: [Електронний ресурс] / ICC Russia. – Режим доступу: <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf>

34. Краснікова В. О., Самкова М. С. Вплив міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів (правила Інкотермс) на сучасну практику перевезення вантажів: [Електронний ресурс]. – Режим доступу :http://www.pjv.nuoua.od.ua/v5_2017/57.pdf

35. Кудзі Х.: Інкотермс як форма стандартизації в міжнародному торговому праві: аналіз взаємодії між торговими звичаями і матеріальним торговим правом з особливим наголосом на перехід ризику. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/37325059.pdf>

36. Ларін М. : Правила Інкотермс підлаштовуються під мінливі умови торгівлі у світі : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://railinsider.com.ua/mykola-larin-pravyla-inkoterms-pidla/>

37. Малфліє Й. Інкотермс 2010 та вид транспорту: як правильно вибрати термін. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/55826221.pdf>

38. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / [А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко]; за ред. М. М. Мороз, Є. С. Альошинський / Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова Х. : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018 – 182 с.

39. Мудріч М. Інкотермс 2010: визначення ризиків і витрат. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bib.irb.hr/datoteka/538266.Incoterms_2010_-_Risks_and_Costs_Defined.pdf

40. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / Кол. авт.: Г. В. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербина та ін.; За заг. ред. В. К. Мамутова. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 326 с.

41. Нові правила Інкотермс 2020: що потрібно знати покупцям і продавцям феросплавів і металів : [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://www.metals-hub.com/blog/Incoterms-2020-rules-what-purchasers-sellers-ferroalloys-metals-should-know/>

42. Основні особливості змін до правил Інкотермс 2010: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/29030640_MAIN_FEATURES_OF_CHANGES_IN_INCOTERMS_2010

43. Офіційний сайт Асоціації експортерів і імпортерів «ЗЕД». : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zed.com.ua/ua/index.php?id=5>

44. Перевезення та страхування: оновлені правила Incoterms 2020 : [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/cip-carriage-insurance-paid-to/>

45. Перепелиця В. І. : Основи міжнародної торгівлі: посібник для починаючих експортерів: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://export-ua.com/files/dataplace/InternationalTrade_ver2015.pdf

46. Поставка зі сплатою мита (назва місця призначення) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://internationalcontracts.net/contract/incoterms-ddp-en>

47. Пояснення Інкотермс 2020: повне керівництво : [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <https://incodocs.com/blog/incoterms-2020-explained-the-complete-guide/>

48. Правива Інкотермс 2010 [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <https://iccwbo.org/publication/incoterms-rules-2010/>

49. Правила Інкотермс 2020 (Умови міжнародної торгівлі) : [Електронний ресурс] / Trade Finance Global, Inc. – Режим доступу: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/>

50. Правила Інкотермс 2020: рекомендації ICC. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/>

51. Правила Інкотермс для будь-якого виду транспорту. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dcsealandllc.com.ua/en/incoterms/>

52. Правила Інкотермс: історія розвитку: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://anvay.ru/incoterms-history>

53. Правила СОЛАС 2016 : [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <https://www.unigroupworldwide.com/>

54. Представлення Інкотермс 2020 Міжнародною торговою палатою : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/>

55. Про ICC-Ukraine : [Електронний ресурс] / Український національний комітет міжнародної торгової палати. – Режим доступу :

56. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок: Закон від 5 липня 2012 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5060-17#n6>

57. Про правила Інкотермс: що потрібно знати : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.logisticsplus.com/incoterms-heres-know/>

58. Томоля Т. С. Використання правил Інкотермс 2010 при укладанні зовнішньоекономічних договорів. : [Електронний ресурс] / Міжнародна торгова палата. – Режим доступу: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/3961/1/%D0%A2%D0%9E%D0%9C%D0%90%D0%9B%D0%AF.pdf>