



LEGAL ESTABLISHMENT OF THE CONTRACT OF INTERNATIONAL SALE OF GOODS BY INCOTERMS 2010 RULES

(ПРАВНА УРЕДБА НА ДОГОВОРА ЗА МЕЖДУНАРОДНА ПРОДАЖБА НА СТОКИ
СЪГЛАСНО ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС 2010)

Diana MARINOVA*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Diana Marinova (2012): "Legal establishment of the contract of international sale of goods by INCOTERMS 2010 rules", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, n.º 28 (octubre 2011), pp. 19-34. Ver <http://www.eumed.net/rev/rednma/28/dm.pdf> en línea.

ABSTRACT: The INCOTERMS rules of the ICC – Paris on the use of domestic and international trade terms facilitate the conduct of global trade. Reference to an INCOTERMS 2010 rule in a sale contract clearly defines the parties' respective obligations and reduces the risk of legal complications and legal deals. The INCOTERMS rules describe mainly the tasks, costs and risks involved in the delivery of goods from sellers to buyers. The chosen INCOTERMS rule needs to be appropriate to the goods, to the means of transport and to whether the parties intend to put additional obligations, for example the obligation to organize carriage or insurance. INCOTERMS rules do say which party to the sale contract has the obligation to make carriage or insurance arrangements, when the seller delivers the goods to the buyer and which costs each party is responsible for. But they do not establish anything about the price or about the method of payment, neither about the transfer of ownership of the goods or the consequences of a breach of contract. All these matters are arranged in the contract or in the law governing the contract. The number of INCOTERMS rules has been reduced from 13 to 11. Two new rules – DAT and DAP – have replaced the 2000 rules DAF, DES, DEQ and DDU. Under both new rules delivery occurs at a named destination: in DAT...delivered at terminal – at the buyer's disposal unloaded from the arriving vehicle (as under the former DEQ rule); in DAP...delivered at place, likewise at the buyer's disposal, but ready for unloading (as under the former DAF, DES and DDU rules). The 11 INCOTERMS 2010 rules are presented in two distinct classes: I class – Rules for any mode or modes of transport: EXW – Ex works, FCA – Free carrier, CPT – carriage paid to, CIP – carriage and insurance paid to, DAT – delivered at terminal, DAP – delivered at place and DDP – delivered duty paid. In the second class the rules are as follows: Rules for sea and inland waterway transport – FAS – Free alongside ship, FOB – Free on Board, CFR – Cost and freight and CIF – Cost, insurance and freight. INCOTERMS rules have traditionally been used in international sale contracts. But in various areas of the world trade blocs, like the European Union, have made borders formalities less significant. Consequently, the subtitle of the INCOTERMS 2010 rules formally recognizes that they are available for application to both international and domestic sale contracts. Previous versions of INCOTERMS rules have specified those documents that could be replaced by EDI messages. INCOTERMS 2010 rules give electronic means of communication the same effect as paper communications. The INCOTERMS 2010 rules clarify the sale's parties' obligations in the regard of insurance. The new rules represent more information about the security in the movement of goods and the terminal handing charges. INCOTERMS 2010 recommend also the rules about so named "string sales" where cargo is frequently sold several times during transit "down a string". As in the INCOTERMS 2000 rules, the seller's and buyer's obligations are presented in mirror fashion, reflecting under column A the seller's obligations and under column B the buyer's obligations.

KEY WORDS: INCOTERMS, International sale, Goods, ICC- Paris, Delivery, Cost, risk, Seller's obligations, Buyer's obligations, Carriage, Insurance, e-commerce.

* International private law professor at the Law faculty of University of national and world economy, University of Sofia (Bulgaria).

РЕЗЮМЕ: ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС НА МТК – ПАРИЖ ОТНОСНО ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ВЪТРЕШНИТЕ И МЕЖДУНАРОДНИТЕ ТЪРГОВСКИ ТЕРМИНИ УЛЕСНЯВАТ РАЗВИТИЕТО НА СВЕТОВНАТА ТЪРГОВИЯ. ПОЗОВАВАНЕТО НА ПРАВИЛО ИНКОТЕРМС В ДОГОВОР ЗА ПРОДАЖБА ОПРЕДЕЛЯ ЯСНО ЗАДЪЛЖЕНИЯТА НА СТРАНИТЕ И НАМАЛЯВА РИСКА ОТ УСЛОЖНЕНИЯ И ПРАВНИ СПОРОВЕ. ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС УРЕЖДАТ ОСНОВНО ЗАДЪЛЖЕНИЯТА, РАЗХОДИТЕ И РИСКОВЕТЕ, СВЪРЗАНИ С ДОСТАВКАТА НА СТОКИТЕ ОТ ПРОДАВАЧА НА КУПУВАЧА. ИЗБРАНОТО ИНКОТЕРМС ПРАВИЛО ТРЯБВА ДА БЪДЕ ПОДХОДЯЩО С ОГЛЕД НА СТОКИТЕ, НАЧИНИТЕ НА ПРЕВОЗ И С ТОВА ДАЛИ СТРАНИТЕ ИМАТ НАМЕРЕНИЕ ДА ПОСТАВЯТ ДОПЪЛНИТЕЛНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ, НАПР. ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ДА СЕ ОРГАНИЗИРА ПРЕВОЗА ИЛИ ЗАСТРАХОВКА. ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС УСТАНОВЯВАТ КОЯ СТРАНА ПО ДОГОВОРА ЗА ПРОДАЖБА ИМА ЗАДЪЛЖЕНИЕ ДА ОСИГУРИ ПРЕВОЗА ИЛИ ЗАСТРАХОВКАТА, КОГАТО ПРОДАВАЧЪТ ДОСТАВЯ СТОКИТЕ НА КУПУВАЧА И КАКВИ СА РАЗХОДИТЕ ЗА ВСЯКА ОТ СТРАНИТЕ. НО ИНКОТЕРМС НЕ УРЕЖДАТ ЦЕНАТА, НИТО НАЧИНА НА ПЛАЩАНЕ, НИТО ПРЕХВЪРЛЯНЕТО НА СОБСТВЕНОСТТА ВЪРХУ СТОКИТЕ ИЛИ ПОСЛЕДИЦИТЕ ОТ НАРУШАВАНЕТО НА ДОГОВОРА. ВСИЧКИ ТЕЗИ ВЪПРОСИ СЕ УРЕЖДАТ В ДОГОВОРА ИЛИ В ПРИЛОЖИМОТО КЪМ ДОГОВОРА ПРАВО.

БРОЯТ НА НОВИТЕ ИНКОТЕРМС ПРАВИЛА Е НАМАЛЕН ОТ 13 НА 11. ДВЕ НОВИ ПАВИЛА – DAT И DAP ЗАМЕНЯТ ПАВИЛАТА ОТ 2000 Г. – DAF, DES, DEQ И DDU. СЪГЛАСНО ДВЕТЕ НОВИ ПРАВИЛА, ДОСТАВКАТА СЕ ИЗВЪРШВА ПО ОПРЕДЕЛЕНО МЕСТОНАЗНАЧЕНИЕ: ПРИ DAT...ДОСТАВЕНО ОТ ТЕРМИНАЛ – НА РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА КУПУВАЧА, РАЗТОВАРЕНО ОТ ПРИСТИГАЩОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО (КАКТО ПО ПРЕДИШНОТО ПРАВИЛО DEQ); ПРИ DAP...ДОСТАВЕНО НА МЯСТО, СЪЩО НА РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА КУПУВАЧА, НО ГОТОВО ЗА РАЗТОВАРВАНЕ (КАКТО ПО ПРЕДИШНИТЕ ПРАВИЛА DAF , DES И DDU). 11-ТЕ ПРАВИЛА ИНКОТЕРМС 2010 СА РАЗДЕЛЕНИ НА ДВЕ ГРУПИ: I ГРУПА – ПРАВИЛА ЗА ВСЯКАКЪВ ВИД ИЛИ ВИДОВЕ ПРЕВОЗ; EXW - Франко завода; FCA - Франко превозвача; CPT...ОСНОВЕН ПРЕВОЗ ПЛАТЕН ДО...; CIP...ПРЕВОЗ И ЗАСТРАХОВКА ПЛАТЕНИ ДО...; DAT...ДОСТАВЕНО НА ТЕРМИНАЛ...; DAP...ДОСТАВЕНО НА МЯСТО...И DDU...ДОСТАВЕНО, МИТО ПЛАТЕНО. II ГРУПА – ПРАВИЛА ЗА МОРСКИ ПРЕВОЗ И ПРЕВОЗ ПО ВЪТРЕШЕН ВОДЕН ПЪТ – FAS...Франко протежение на кораба; FCA...Франко борда...; CFR...Стойност и навло...; CIF...Стойност, застраховка и навло... ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС ТРАДИЦИОННО СЕ ИЗПОЛЗВАТ В ДОГОВОРИТЕ ЗА МЕЖДУНАРОДНА ПРОДАЖБА. НО В РАЗЛИЧНИТЕ РАЙОНИ НА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ В СВЕТА, КАТО НАПР. В ЕС, ГРАНИЧНИТЕ ФОРМАЛНОСТИ СА ВСЕ ПО-НЕЗНАЧИТЕЛНИ И РОЛЯТА НА ТЕЗИ ПРАВИЛА ВСЕ ПОВЕЧЕ СЕ УВЕЛИЧАВА. ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС ИЗРИЧНО УСТАНОВЯВАТ, ЧЕ ТЕ СЕ ОТНАСЯТ КАКТО ЗА МЕЖДУНАРОДНИТЕ, ТАКА И ЗА ВЪТРЕШНИТЕ ПРОДАЖБИ. ПРЕДХОДНИТЕ РЕДАКЦИИ НА ИНКОТЕРМС СА ОПРЕДЕЛЯЛИ ДОКУМЕНТИТЕ, КОИТО МОГАТ ДА БЪДАТ ЗАМЕНЯНИ С ЕЛЕКТРОННИ ДОКУМЕНТИ, НАПР. ЕЛЕКТРОННАТА БАЗА-ДАНИИ EDI . ЗА РАЗЛИКА ОТ ТЯХ ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС 2010 ДАВАТ НА ЕЛЕКТРОННИТЕ ДОКУМЕНТИ СЪЩАТА СИЛА, КАТО НА ХАРТИЕНИЯ ИМ АНАЛОГ. ПРАВИЛАТА ИНКОТЕРМС 2010 ДОИЗЯСНЯВАТ ЗАДЪЛЖЕНИЯТА НА СТРАНИТЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЗАСТРАХОВКАТА. НОВИТЕ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЯТ И ПОВЕЧЕ ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО СИГУРНОСТТА ПРИ ДВИЖЕНИЕТО НА СТОКИ И ОТНОСНО РАЗХОДИТЕ НА ТЕРМИНАЛА. ИНКОТЕРМС 2010 ОПРЕДЕЛЯТ СЪЩО ПРАВИЛАТА ОТНОСНО Т.НАР. “ВЕРИЖНИ ПРОДАЖБИ”, ПРИ КОИТО ТОВАРЪТ ЧЕСТО СЕ ПРОДАВА НЯКОЛКО ПЪТИ ПО ВРЕМЕ НА ПРЕВОЗА ПО ВЕРИГАТА. КАКТО ПРИ ИНКОТЕРМС 2000, ТАКА И ПРИ ИНКОТЕРМС 2010 ЗАДЪЛЖЕНИЯТА НА ПРОДАВАЧА И КУПУВАЧА СА ПРЕДСТАВЕНИ ОГЛЕДАЛНО, КАТО В КОЛОНА А СА ПОСТАВЕНИ ЗМАДЪЛЖЕНИЯТА НА ПРОДАВАЧА, А В КОЛОНА В – ЗАДЪЛЖЕНИЯТА НА КУПУВАЧА.

Ключови думи: ИНКОТЕРМС, МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВСКА ПРОДАЖБА, СТОКИ, МТК – ПАРИЖ, ДОСТАВКА, СТОЙНОСТ, РИСК, ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОДАВАЧА, ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КУПУВАЧА, ПРЕВОЗ, ЗАСТРАХОВКА, ЕЛЕКТРОННА ТЪРГОВИЯ (И-ТЪРГОВИЯ).

1. Общи положения

1.1. Необходимост от новата редакция на ИНКОТЕРМС 2010.

ИНКОТЕРМС са предназначени да подкрепят премахването на пречките и диспропорциите пред международната търговия и инвестиции. Те популяризират свободната стопанска инициатива и свободната икономика, основани на принципите на свободна и честна конкуренция между отделните търговски предприятия. Правилата спомагат за икономическия разтеж както на развитите икономики в света, така и на нововъзникващите икономики.

Нарастването на обема и сложността на глобалните продажби води до увеличаване на риска от неразбирателства и скъпоструващи спорове, когато договорите за международна продажба на стоки не са изрядно изготвени.

В тази ситуация ИНКОТЕРМС – правилата на МТК – Париж за тълкуване на търговските термини относно договора за международна продажба на стоки, улесняват глобалната търговия. Включването им в конкретния договор за международна продажба ясно определя правата и задълженията на страните по договора и намалява риска от правни спорове.

Промените на отделните редакции на ИНКОТЕРМС се налагат от появата на нови безмитни зони, увеличаването на електронната търговия, необходимостта от по-голяма сигурност на свободното движение на стоки и промените в условията на превозите. Тези са и основните причини за появата на последната, най-нова редакция на правилата ИНКОТЕРМС от 2010 г.

Следва да се подчертае, че страните по договора за международна продажба на стоки трябва да вземат предвид обстоятелството, че императивните местни законови разпоредби могат да отменят всяка договорна клауза, включително и избраното ИНКОТЕРМС правило. Това важи и за правилата от последната редакция на ИНКОТЕРМС.

1.2. Обща характеристика на измененията в правилата ИНКОТЕРМС 2010.

Последната редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г. актуализира и консолидира съществуващите правила, нато намалява общия им брой в сравнение с предходните две редакции (от 1990 г. и от 2000 г.) от 13 на 11 правила и предлага по-опростено и ясно представяне на всички правила.

Две нови ИНКОТЕРМС правила – “DAT – delivered at terminal” (Доставено на терминал) и “DAP – delivered at place” (Доставено на място) – заменят ИНКОТЕРМС 2000 правилата DAF, DES, DEQ и DDU. Съгласно двете нови правила доставката на стоката се счита за осъществена в посоченото местоназначение. При правилото “DAT” доставката се счита за извършена, когато стоката е доставена на разположение на купувача след разтоварването ѝ от превозното средство (както е при предишното правило “DEQ”), а при правилото “DAP” доставката се счита за извършена,

когато стоката е доставена на разположение на купувача, но без да е разтоварена (както е при предишните правила “DAF”, “DES” и “DDU”).

Посоченият терминал в правилото “DAT” може да бъде и пристанище, а превозното средство може да бъде и кораб. Аналогично, съгласно правилото “DAP” местоназначението може да бъде и пристанище, а превозното средство – и кораб.

При тези две нови правила, както и при предходните, които се заместват от тях, продавачът поема всички разходи, освен разходите, свързани с митническо освобождаване за внос, където това е приложимо¹. Продавачът носи риска по време на превоза до местоназначението.

При тази ситуация предишните правила DAF, DES, DEQ и DDU, установени в редакциите на ИНКОТЕРМС от 1990 г. и 2000 г. стават излишни.

Правилата ИНКОТЕРМС 2010 са представени в две отделни групи:

- правила за всякакъв вид или видове превоз;
- правила за превоз по море или вътрешен воден път.

Правилата за всякакъв вид или видове превоз са следните:

- “EXW” – Франко завода;
- “FCA” – Франко превозвача;
- “CPT” – Основен превоз платен до...;
- “CIP” – Основен превоз и застраховка платени до...;
- “DAT” – Доставено на терминал...;
- “DAP” – Доставено на място...;
- “DDP” – Доставено мито платено...

Правилата за превоз по море или вътрешен воден път (каботаж)² са следните:

- “FAS” – Франко протежение на кораба...;
- “FOB” – Франко борда...;
- “CFR” – Стойност и навло...;
- “CIF” – Стойност, застраховка и навло...

Първата група включва седем правила, които се използват за всички видове превоз и всякакви превозни средства. Важното, което следва да се подчертае в случая е, че всички тези правила могат да се използват и когато се извършва превоз с кораб изцяло или за част от превоза.

¹ Изразът “където това е приложимо” се използва в новата редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г. многократно при описанието на всяко от правилата, за да се подчертае, че продажбите, при които се използват правилата, може да бъдат и вътрешни. Очевидно е, че разходите за митническо освобождаване за внос и за износ се отнасят само за договорите за международна продажба на стоки.

² Авторите на най-новата редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г. считат за идентични понятията “вътрешен воден път” и “каботаж”, което по мое мнение е погрешно. Поради тази причина по-нататък в изложението се говори само за “вътрешен воден път”.

За втората група правила е характерно, че и мястото на предаването на стоката за превоз, и местоназначението на стоката е пристанище. При правилата “FOB”, “CFR” и “CIF” се счита, че доставката е осъществена едва когато стоките са на борда на кораба, а не както беше в предходните едноименни правила – при преминаване на корабния борд. Това изменение отразява по-точно и по-ясно съвременната търговска практика.

Правилата ИНКОТЕРМС традиционно се използват в договори за международна продажба, при които стоките преминават националните граници. В съвременния свят съществуват и обединения от държави, и други държавоподобни образувания, като например Европейският съюз, при които граничните формалности са значително облекчени. Поради тази причина подзаглавието на новата, последна редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г. официално посочва, че те могат да се прилагат както към договорите за международна продажба на стоки, така и към договорите за вътрешна продажба. В редакциите на отделните правила неколккратно се пояснява, че задължението за спазване на формалностите за внос и износ съществува, доколкото е приложимо. И при новата редакция на ИНКОТЕРМС практиката на търговците е в тази насока. Наред с това, някои държави, като например САЩ, предпочитат тези правила пред условията по вътрешното им право (напр. условията на доставка съгласно Еднообразния търговски кодекс (ЕТК) на САЩ).

Предидните редакции на ИНКОТЕРМС посочват кои документи могат да бъдат заменени с електронни съобщения. В последната редакция от 2010 г. на електронните съобщения вече се придава същата сила като на документите на хартиен носител, доколкото страните са се уговорили така

Или където това е обичайно. Тази формулировка улеснява еволюцията на новите електронни процедури за срока на действие на правилата ИНКОТЕРМС 2010.

Най-новата редакция на ИНКОТЕРМС е първата, която поставя задължения за информация, свързана със застраховките. Условията на застраховките са преместени от по-общите условия, като е променен и изказът с цел по-ясно формулиране на задълженията на страните.

Уредбата, свързана с проверките за безопасност при движението на стоките, също е изменена, като е дадена по-детайлизирана правна уредба. Целта е да се извършват по-прецизни проверки, за да се установи, че стоките не представляват заплаха за живота или имуществото по причини, различни от тяхната свойствена природа. ИНКОТЕРМС 2010 определят задължения продавачът и купувачът да оказват или получават съдействие при получаването на документи за премината проверка за безопасност (например информация за хронологията на доставките).

Изменения са налице и при таксите на терминала за обработка на стоките. Съгласно ИНКОТЕРМС правилата CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP и DDP продавачът следва да осигури превоза на стоките до уговореното местоназначение. Макар навлото да се заплаща от продавача, то реално се заплаща от купувача, тъй като продавачът обикновено включва разноските за навло в общата продажна цена. Цената на превоза понякога

включва разноските за пренасяне на стоките в рамките на пристанището или контейнерния терминал, но превозвачът или операторът на терминала може също да начислят тези разноски на купувача. При тези обстоятелства, купувачът би предпочел да избегне двойното плащане за една и съща услуга: веднъж на продавача като част от цената и втори път - на превозвача или оператора на терминала. Новата редакция на ИНКОТЕРМС е съобразена с това и се стреми да се избегнат подобни ситуации, като ясно се разпределят разноските на страните по договора за продажба.

Изменения са настъпили и с оглед уредбата на т.нар. верижни или транзитни продажби. За по-голяма яснота правилата ИНКОТЕРМС 2010 включват задължението “да се осигури натоварена стока” като алтернатива на задължението за натоварване на стока по съответните ИНКОТЕРМС правила. Това изменение е уместно, тъй като продавачите по средата на веригата при верижните продажби не товарят стоката, защото тя вече е била натоварена от първия продавач.

Известни промени е претърпяла и уредбата на документите за доставка. Това са документи за доказване на извършената доставка. В повечето случаи документът за доставка е превозният документ или съответстващият му електронен запис. При правилата EXW, FCA, FAS и FOB документът за доставка може да бъде само квитанция. Документът за доставка може да осъществява и други функции, например да бъде част от механизма за плащане. По новите правила ИНКОТЕРМС 2010 е уреден по-детайлно електронният запис или процедура като обем от информация, състоящ се от едно или повече електронни съобщения. Той е функционално еквивалентен на съответния хартиен документ, където това е приложимо.

В настоящото изложение ще се уточнят само измененията и особеностите, настъпили при уредбата на правилата от 2010 г. По-подробно ще бъдат анализирани само двете нови правила DAT и DAP, които не са съществували по предходните редакции и заместват правилата DAF, DEQ, DES и DDU.

2. Правила за всякакъв вид или видове превоз³

2.1. EXW – Франко завода...уговорено място за доставка

Правилото EXW – Франко завода...уговорено място за доставка⁴ не е претърпяло съществени изменения в последната редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г., но с оглед на систематиката на изложението то следва да бъде посочено в настоящото изложение, и то в началото. Това е необходимо, тъй като и по новите правила то съдържа минимални

³ Тук се налага уточнение, че правилата ИНКОТЕРМС 2010, както и предходните редакции, не се отнасят за договора за превоз, а за договора за продажба на стоки. Превозът може да доведе до двусмислия и неточности в това отношение. Тези продажби се изпълняват чрез всякакъв вид или видове превоз.

⁴ Тук са посочени и анализирани само измененията и особеностите, настъпили с последната редакция. Систематиката на изложението обаче изисква да се посочат отделните правила.

задължения за продавача и максимални – за купувача. И в последната редакция това правило заема първо място и има същото значение като в предходните редакции. Подредено е в началото на групата от правила, които се използват при договорите за продажба, извършвани посредством всякакъв вид превоз. Това правило е подходящо и за вътрешни продажби.

При използване на правилото “Франко завода” следва да се има предвид, че продавачът няма задължение за натоварване на стоката, а ако го извърши, това ще бъде за сметка и на риск на купувача. Продавачът не е длъжен да освобождава стоката за износ.

Както бе посочено по-горе, в сравнение с правилата ИНКОТЕРМС 2000, следва да се посочи, че в новата редакция в правилото “Франко завода” е установено, че всеки документ (напр. търговска фактура), може да бъде заменен с еквивалентен електронен запис или процедура, ако страните по договора са се уговорили така или това е обичайният начин.

Поради факта, че това правило често се използва и при вътрешните продажби, навсякъде в новата редакция се посочва изразът “където това е приложимо”, особено когато става въпрос за освобождаване на стоките за износ или за внос.

2.2. FCA – Франко превозвача...уговорено място за доставка

Правилото FCA – Франко превозвача...уговорено място за доставка също не е претърпяло съществени изменения в сравнение с предходните редакции на ИНКОТЕРМС. И тук прави впечатление изричното подчертаване на възможността всеки изискуем документ да бъде еквивалентен електронен запис или процедура, ако страните са се уговорили или това е обичайният начин.

Продавачът е длъжен да предаде стоката на превозвач или друго лице, посочено от купувача в уговорения пункт, на посоченото място, на уговорената дата или в рамките на уговорения срок.

Продавачът носи риска от погиване или повреждане на стоката до момента на доставката, която обикновено се извършва на първия превозвач или на уговорено от страните по договора лице. Това е и моментът, след който разносните преминават от продавача върху купувача.

2.3. CPT – Превоз платен до... уговорено място в местоназначението

Съгласно това правило продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато предаде стоката на избран от него превозвач и заплати разносните за превоза до посоченото местоназначение.

И това правило не е претърпяло съществени изменения в най-новата редакция на правилата ИНКОТЕРМС.

Следва да се отбележи установената в новата редакция изрична забележка, че когато се използват правилата CPT, CIP, CFR и CIF, се счита, че продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато

предаде стоката на превозвач, а не когато стоката достигне местоназначението.

Правилото СРТ съдържа два съществени момента, тъй като преминаването на риска и прехвърлянето на тежестта на разноските се извършва на различни места. На страните по договора се препоръчва да посочат точно мястото за предаване, където рискът преминава върху купувача, както и местоназначението, до което продавачът трябва да договори и заплати превоза.

2.4. СІР – Превоз и застраховка платени до...уговорено място в местоназначението.

По това правило продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато предаде стоката на превозвач или на друго лице, избрано от него, на уговорено място, както и да сключи договор за превоз и договор за застраховка срещу риска на купувача от погиване или повреждане на стоката по време на превоза. Купувачът следва да има предвид, че по това правило продавачът е длъжен да осигури застраховка само с минимално покритие. Ако купувачът предпочита застраховка с по-широко покритие, той следва или да се уговори с продавача за това, или сам да сключи допълнителен договор за застраховка.

И тук следва да се отбележи изричното подчертаване в новата редакция на ИНКОТЕРМС, че продавачът изпълнява задължението си за доставка, когато предаде стоката на превозвач, а не когато стоката достигне местоназначението. Поради тази причина страните по договора следва да посочат изрично и точно мястото за предаване, където рискът преминава върху купувача, и местоназначението, до което продавачът трябва да договори превоза.

На страните по договора се препоръчва да посочат възможно най-точно пункта в договореното местоназначение, защото разноските до този пункт са за сметка на продавача.

2.5. DAT – Доставено на терминал...уговорен терминал в пристанището или местоназначението

2.5.1. Обща характеристика

Правилото DAT – Доставено на терминал...уговорен терминал в пристанището или местоназначението е ново и за първи път се установява в последната редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г. То може да се използва за продажбите, осъществявани чрез всички видове превоз, както и в случаите, при които има повече от един начини на транспорт.

Правилото DAT означава, че продавачът е изпълнил доставката, когато стоката след разтоварване се постави на разположение на купувача в уговорения терминал, в уговореното пристанище или в уговореното място в местоназначението.

“Терминал” е всяко място, покрито или не, като например кей, склад, контейнерен терминал или път, железопътен терминал и др.

Продавачът носи риска, свързан с докарването на стоката и разтоварването ѝ на терминала в уговореното пристанище или в уговореното място в местоназначението.

Страните по договора следва да посочат точно и ясно терминала и по възможност – конкретното място в терминала в уговореното пристанище или местоназначение, тъй като рискът до това място е за продавача, а след това – за купувача.

Правилото DAT изисква от продавача да освободи стоката за износ, където това е приложимо (т.е. когато става въпрос за договор за международна продажба на стоки, а не за вътрешна продажба).

Продавачът няма задължение да освободи стоката за внос, да плати мито за внос или да уреди митническите формалности за внос.

2.5.2. Задължения на продавача

Продавачът е длъжен да достави стоката и търговската фактура съгласно договора за продажба, както и всяко друго доказателство за съответствие.

Всеки документ може да бъде еквивалентен електронен запис или процедура.

Където това е приложимо, продавачът е длъжен да осигури на свои разноси и риск всички разрешения за износ и други официални документи и да уреди всички митнически формалности, необходими за износа на стоката и превоза ѝ през други държави преди предаване.

Продавачът е длъжен да сключи за своя сметка договор за превоз на стоката до уговорения терминал в уговореното пристанище или местоназначение.

Ако в договора не е посочен или не е определен от практиката конкретен терминал, продавачът може да избере терминала в уговореното пристанище или място в местоназначението, който най-добре отговаря на неговите цели.

Продавачът е длъжен да разтовари стоката и да я предаде, като я постави на разположение на купувача в уговорения терминал в пристанището или в мястото в местоназначението, на уговорената дата или в рамките на уговорения срок.

Продавачът носи риска от погиване или повреждане на стоката до момента на доставката ѝ на уговорения терминал. До този момент продавачът е длъжен да заплати и всички разноси.

Продавачът е длъжен да заплати онези операции за проверка (проверка на качеството на стоката, измерване, претегляне, преброяване), които са необходими, за да бъде предадена стоката в съответствие с договорените изисквания, както и с изискванията на това правило от ИНКОТЕРМС. За сметка на продавача са и разноските за задължителна проверка – инспекция преди натоварване, наложена от властите в държавата на износа.

Продавачът е длъжен да осигури за своя сметка опаковката на стоката, освен ако в конкретния случай е обичайно стоката да се превозва неопакована.

Най-сетне, продавачът е длъжен своевременно да окаже съдействие за получаването на стоката от купувача, както и за получаването на документи и информация (например за безопасност).

2.5.3. Задължения на купувача

Купувачът е длъжен да плати цената на стоката, както е предвидено в договора за продажба.

Всеки документ може да бъде еквивалентен електронен запис или процедура.

От купувача зависи да получи, на свой риск и разноски, разрешение за внос или друго официално разрешение и да уреди всички метнически формалности за внос на стоката.

Купувачът е длъжен да приеме доставката на стоката, когато тя е предадена в съответствие с договорните изисквания, както и с изискванията по настоящото правило.

Купувачът носи риска от погиване или повреждане на стоката от момента на доставката ѝ по надлежния начин. От този момент купувачът поема и всички разноски по договора.

Купувачът дължи и всички разноски за уреждане на митническите формалности, данъци, такси и други разходи, платими при вноса на стоката. И в редакцията на това правило се подчертава, че подобни разходи може да не се дължат, като се взема предвид, че продажбата може да бъде вътрешна.

Купувачът дължи и всички допълнителни разноски на продавача, в случай че купувачът не изпълни задълженията си.

Ако си е запазил правото да определи момента за изпращане на стоката в рамките на уговорен срок и/или пункт за предаване в уговорения терминал, купувачът е длъжен да даде на продавача навременно и точно известие за тях.

Купувачът има и задължения, свързани с инспекция на стоката, съдействие с информация за продавача с оглед на различни изисквания (за безопасност на стоката, за получаване на документи и др.).

2.6. DAP – Доставено на място...уговорено място в местоназначението

2.6.1. Обща характеристика

Правилото “DAP” – Доставено на място...уговорено място в местоназначението е второто ново правило, което е установено за първи път в новата редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г. И това правило, както и по-горе анализираният вариант “DAT” може да се използва за продажби, осъществявани чрез всички видове превоз, както и в случаи, при които има повече от един вид превоз.

Правилото "DAP" означава, че продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато стоката бъде доставена на разположение на купувача на пристигащото превозно средство, готова за разтоварване в уговореното място в местоназначението.

Продавачът носи всички рискове, свързани с превоза на стоката до уговореното място. Страните по договора следва да посочат ясно и точно пункта в уговореното местоназначение, тъй като рискът до това място е за сметка на продавача. Ако продавачът направи разноски, свързани с разтоварване в уговореното място в местоназначението, той няма право да иска възстановяване на тези разноски от купувача, освен ако страните не са уговорили друго.

Правилото "DAP" изисква продавачът да освободи стоката за износ, където това е приложимо (т.е. когато продажбата е международна). Продавачът обаче няма задължение да освободи стоката за внос, да плати вносно мито и да уреди метническите формалности за внос.

2.6.2. Задължения на продавача

Продавачът е длъжен да достави стоката и търговската фактура в съответствие с договора, както и всяко друго доказателство за съответствие, което може да се изисква от договора.

Всеки документ може да бъде еквивалентен електронен запис или процедура.

Продавачът е длъжен да осигури на свой риск и разноски всички разрешения за износ и други официални пълномощни и да уреди всички митнически формалности, необходими за износа на стоката и превоза ѝ през други държави преди доставката ѝ.

Продавачът е длъжен да сключи за своя сметка договор за превоз на стоката до уговореното място в местоназначението.

Продавачът доставя стоката, като я поставя на разположение на купувача на пристигащото превозно средство, готова за разтоварване в уговорения пункт в местоназначението, на уговорената дата или в рамките на уговорения срок.

Продавачът носи риска от погиване или повреждане на стоката до момента на доставката ѝ.

Останалите задължения, свързани с разпределението на разноските, уведомяване на купувача за приемане на стоката, документите за доставка, проверката на опаковката и маркировката, както и задължението за информация и свързаните с това разноски, са като по анализираното по-горе правило "DAT".

2.6.3. Задължения на купувача

Купувачът е длъжен да плати цената на стоката, както е предвидено в договора за продажба.

Всеки документ може да бъде еквивалентен електронен запис или процедура, ако страните са се уговорили така или това е обичайният начин.

От купувача зависи да получи на свой риск и разноски разрешение за внос или друго официално разрешение и да уреди всички митнически формалности за внос на стоката.

Купувачът е длъжен да приеме доставката на стоката, когато тя е предадена в съответствие с изискванията на договора и на споменатото правило от ИНКОТЕРМС.

Купувачът носи риска от погиване или повреждане на стоката от момента на доставянето ѝ. От този момент той дължи и всички разноски, свързани със стоката. Това са всички разноски за разтоварване, необходими за приемането на стоката от пристигащото превозно средство в посоченото местоназначение, освен ако според договора за превоз тези разноски са за сметка на продавача.

Купувачът дължи и всички допълнителни разноски, направени от продавача, ако купувачът пропусне да изпълни задълженията си.

Купувачът дължи разноските за уреждане на митническите формалности, данъци, такси и други разходи, платими при вноса на стоката (когато такива се дължат).

Купувачът е длъжен, в случай че си е запазил правото да определи момент в рамките на уговорен срок и/или пункт в местоназначението, да даде на продавача навременно известие за тях.

Задълженията за приемане на превозния документ за доставка, за инспекция на стоката, както и за съдействие с информация за безопасност на стоката, са както при по-горе анализираното правило "DAT".

2.7. DDP – Доставено мито платено...уговорено място в местоназначението

Това правило е единственото, останало от група D на правилата ИНКОТЕРМС от 1990 г. и от 2000 г. То също може да се използва за продажби, извършвани чрез всякакъв вид или видове превоз.

Правилото "DDP" означава, че продавачът е изпълнил доставката, когато стоката бъде поставена на разположение на купувача, освободена за внос на пристигащото превозно средство, готова за разтоварване в уговореното място в местоназначението.

Продавачът поема всички разноски и носи всички рискове, свързани с превозването на стоката до посоченото местоназначение, и има задължение да освободи стоката не само за износ, но и за внос, да заплати мито за износ и за внос, както и да уреди всички митнически формалности.

"DDP" е правилото, което се характеризира с най-големи, максимални задължения на продавача. Това е характерно за правилото "DDP" и по предходните редакции на ИНКОТЕРМС.

На страните по договора се препоръчва да посочат точно пункта в уговореното местоназначение, тъй като разноските и рискът до този пункт са за сметка на продавача.

3. Правила за превоз по море или вътрешен воден път.

3.1. FAS – Франко протежение на кораба...уговорено пристанище за натоварване

Това е първото правило, което може да се използва само при продажби, които се осъществяват чрез превоз по море или по вътрешен воден път. То съществува и при предходните редакции на ИНКОТЕРМС и не е претърпяло значителни изменения.

Правилото “FAS” означава, че продавачът е изпълнил доставката, когато постави стоката по протежение на кораб (например на кей или върху шлеп), посочен от купувача в уговореното пристанище за натоварване. Рискът от погиване или повреждане на стоката преминава от продавача върху купувача, когато стоката е по протежение на кораба. От този момент в тежест на купувача са и всички разноски.

Страните по договора следва да посочат точно пункта за натоварване в посоченото пристанище. Рискът и разноските до този пункт са за сметка на продавача. Разходите и таксите за пренасяне може да варират според практиката на пристанището.

Продавачът трябва или да предаде стоката по протежение на кораба, или да осигури така предадена вече стока за натоварване. Изразът “да осигури така предадена вече стока” се отнася за случаите на т.нар. “верижни продажби”, които често се срещат при търговията със стоки за широко потребление.

Когато стоката е в контейнери, продавачът я предава на превозвача на терминал, а не по протежение на кораба. При тези случаи правилото “FAS” не е подходящо, а следва да се използва правилото “FCA”.

Правилото “FAS” изисква продавачът да освободи стоката за износ, където това е приложимо. Продавачът няма задължение да освободи стоката за внос, да плати мито за внос или да уреди митническите формалности за внос.

3.2. FOB – Франко борда ...уговорено пристанище за натоварване

Правилото FOB – Франко борда ...уговорено пристанище за натоварване е второто правило, което може да се използва само при продажби, които се осъществяват чрез превоз по море или по вътрешен воден път.

Правилото “FOB” означава, че продавачът е изпълнил задълженията си за доставка, когато стоката е на борда на плавателния съд, посочен от купувача в уговореното пристанище за натоварване или осигури така предадена вече стока. Изразът “осигури така предадена вече стока” е нововъведение в правилото след последната редакция на ИНКОТЕРМС и се отнася за верижните продажби, при които стоката вече е била натоварена от първия продавач.

Рискът от погиване или повреждане на стоката преминава, когато стоката е на борда на плавателния съд. Всички разноски от този момент са за сметка на купувача.

Правилото FOB може да се окаже неподходящо, когато стоката се предава на превозвача, преди да бъде на борда на плавателния съд, например стока в контейнери, която обикновено се предава на терминал.

“FOB” изисква от продавача да освободи стоката за износ, където това е приложимо. Продавачът няма задължение да освободи стоката за внос, да плати мито за внос или да уреди митническите формалности за внос.

3.3. CFR – Стойност и навло...уговорено пристанище в местоназначението

Това правило също е предназначено само за продажби, които се извършват чрез превоз по море или по вътрешен воден път. То съществува и при предходните редакции на ИНКОТЕРМС и не е претърпяло съществени изменения.

Правилото “CFR” означава, че продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато стоката е на борда на плавателния съд или осигури така предадена вече стока.

Рискът от погиване или повреждане на стоката преминава, когато стоката е на борда на плавателния съд.

Продавачът е длъжен да уговори и плати разноските и навлото, необходими за превоза на стоката до уговореното пристанище в местоназначението.

Важно изменение е, че когато се използват правилата “CPT”, “CIP”, “CFR” и “CIF”, продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато предаде стоката на превозвач по начина, посочен в избраното правило, а не когато стоката достигне до местоназначението.

Това правило съдържа два съществени момента, тъй като преминаването на риска и прехвърлянето на тежестта на разноските се извършват на различни места.

Договорът винаги посочва пристанището по местоназначението, но не винаги посочва пристанището по натоварване, където рискът преминава върху купувача.

Страните по договора следва да посочат точно пункта в уговореното пристанище в местоназначението, тъй като разноските до този пункт са за сметка на продавача.

Продавачът трябва или да предаде стоката на борда на плавателния съд, или да осигури така предадена вече стока. От продавача се изисква или да сключи договор за превоз, или да осигури такъв договор. И при това правило изразът “да осигури” се отнася за случаите на верижни продажби, които често се срещат.

Правилото “CFR” може да не е подходящо, когато стоката се предава на превозвача преди да бъде на борда на плавателния съд, например стока в

контейнери, която обикновено се предава на терминал. В тези случаи трябва да се използва правилото "СРТ", анализирано по-горе.

Правилото "CFR" изисква от продавача да освободи стоката за внос, да плати мито за внос или да уреди митническите формалности за внос.

3.4. CIF – Стойност, застраховка и навло... уговорено пристанище в местоназначението

Това е последното правило от новата редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г., което може да се използва само при продажби, които се осъществяват чрез превоз по море или вътрешен воден път. Правилото "CIF" съществува и по предходните редакции на ИНКОТЕРМС и при това е едно от най-често използваните от търговците.

Правилото "CIF" означава, че продавачът е изпълнил задължението си за доставка, когато стоката е на борда на плавателния съд или осигури така предадена вече стока.

Рискът от погиване или повреждане на стоката преминава, когато стоката е на борда на плавателния съд.

Продавачът е длъжен да плати разноските и навлото, необходими за превоза на стоката до уговореното пристанище в местоназначението.

Продавачът сключва задължително договор за застраховка срещу риска на купувача от погиване или повреждане на стоката по време на превоза. Това е една от особеностите на правилото "CIF". Купувачът обаче следва да има предвид, че при "CIF" от продавача се изисква да осигури застраховка само с минимално покритие. Ако купувачът иска да има защита с по-широко покритие, той или трябва да се уговори за това с продавача, или сам да сключи допълнителен договор за застраховка.

И тук следва да се подчертае, че съгласно новата редакция на ИНКОТЕРМС от 2010 г., когато се използват правилата "СРТ", "СIP", "CFR" и "CIF", продавачът изпълнява задължението си за доставка, когато предаде стоката на превозвач, а не когато стоката достигне местоназначението.

И това правило съдържа два съществени момента, тъй като преминаването на риска и понасянето на разноските се осъществяват на различни места.

Договорът винаги посочва пристанището на местоназначението, но невинаги установява пристанището на натоварването, където преминава рискът върху купувача. Поради тази причина страните по договора следва да посочат и пристанището по натоварване на стоката. На страните по договора за продажба се препоръчва да посочат точно пункта в уговореното пристанище в местоназначението, защото разноските до този пункт са за сметка на продавача.

Продавачът трябва или да предаде стоката на борда на плавателния съд, или да осигури така предадена вече стока. Продавачът следва или да сключи договор за превоз, или да осигури такъв договор. И тук, при

правилото “CIF”, изразът “да осигури такъв договор” се отнася за случаите на верижни продажби.

Правилото “CIF” изисква от продавача да осигури стоката за износ, където това е приложимо, но няма задължение да освободи стоката за внос, да плати мито за внос или да уреди митническите формалности за внос.

Продавачът е длъжен на свои разноси да осигури застраховка на стоката (“карго” застраховка) поне за минималното покритие, предвидено в “Институтските карго клаузи” (LMA/UA) или други подобни клаузи. Застраховката трябва да бъде сключена със застраховател или застрахователно дружество с добро име, така че купувачът или друго лице със застрахователен интерес към стоката, да може да предяви пряк иск към застрахователя. Минималната застраховка трябва да покрива стойността, предвидена в договора, плюс 10 % (т.е. 110 %) и да бъде сключена във валутата на договора. Застраховката покрива стоките от пункта на предаване поне до посоченото пристанище в местоназначението. Продавачът трябва да предостави на купувача застрахователната полица или друго доказателство за застрахователно покритие. Наред с това, продавачът е длъжен при поискване, на риск и на разноси на купувача, да предостави на последния информация за осигуряване на допълнителна застраховка.

Recibido el 13 de septiembre de 2011 y aceptado el 14 de abril de 2012.