

ИНКОТЕРМС 2000 МЕЖДУНАРОДНИ ПРАВИЛА ЗА ТЪЛКУВАНЕ НА ТЪРГОВСКИТЕ ТЕРМИНИ

Въведение

□

1. ЦЕЛ И СФЕРА НА ПРИЛОЖЕНИЕ НА ИНКОТЕРМС

□

Предназначението на INCOTERMS е да предостави комплект от международни правила за тълкуване на най-широко използваните търговски термини в областта на външната търговия. По този начин могат да се избегнат или в краен случай в значителна степен да се ограничи неопределеността в различните интерпретации на такива термини в различните страни.

Често страните, сключващи договор, не са запознати с различната търговска практика в съответната страна. Това може да послужи като причина за недоразумения, разногласия и съдебни дела с произтичащите от това губене на време и пари. За разрешение на всички тези проблеми Международната търговска камара в Париж публикува за първи път в 1936 г. сборник от международни правила за тълкуване на практикуваните търговски термини, известни като "INCOTERMS 1936". По-късно са направени поправки и допълнения в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 и понастоящем в 2000 година за привеждане на тези правила в съответствие със съвременната практика на международна търговия.

Следва да се отбележи, че областта на действие на INCOTERMS е ограничена до въпросите свързани с правата и задълженията на страните по договора за покупко-продажба по отношение на доставката на продадената стока (под думата **стока**

тук се разбира "материални стоки", изключвайки "нематериалните стоки", такива като компютърното програмно осигуряване).

Най-често в практиката се срещат два варианта на неправилно разбиране на INCOTERMS

. Първо, за INCOTERMS погрешно

се възприемат и разбират като имащи отношение към договора за превоз, а не като към договор за покупко-продажба. Второто заблуждение се явява понякога в неправилната представа за това, че те са длъжни да обхванат всички задължения, които страните биха искали да включат в договора за покупко-продажба

Както и Международната търговска камара (ICC) нееднократно подчертава, INCOTERMS

имат работа само при отношенията между продавачите и купувачите в рамките на договорите за покупко-продажба, най-вече, само в определени аспекти.

В същото време е важно износителите и вносителите да отчитат фактическите отношения между различните договори, необходими за осъществяване на международна сделка за продажба - където е необходим не само договор за покупко-продажба, но и договори за превоз, застраховане и плащания (финансиране) - INCOTERMS

се отнасят само към един от тези договори, а именно към договор а за покупко-продажба.

При това споразумението на страните да използват определен термин ще има последици за другите договори. Ще приведем няколко примера: продавач дал съгласие за договор

при условията

CFR

или

CIF

, не може да изпълни този договор по никакъв друг режим на транспорт освен морски, тъй като при тези условия трябва да се представят на купувача коносамент или друг морски транспортен документ, което не е възможно при използването на друг вид транспорт. Освен това, платежният/кредитният

т

документ, непременно ще зависи от

вида на

използваното транспортно средство.

Второ, INCOTERMS се занимава с доста определени задължения на страните, като задължението на продавач

разположение на купувач

или да я предаде на превозвача, или да я достави в местоназначението, като се разпределя и риск

ът

между страните в тези случаи.

После, те са свързани със задълженията за изчистването на стоките за износ и внос, опаковката на стоките, задължението на купувач а да получи (приеме) доставката, както и задължението да се предоставят доказателства

, че съответните задължения са своевременно изпълнени. Въпреки че

INCOTERMS

са извънредно важни за реализацията на договор

а

за покупко-продажба, голяма част от проблемите,

които мо

гат

да възникнат при такъв договор изобщо не се разглеждат, например, предаването на правото на владение, други права на собственост, нарушаване на договореностите и последствията от такива нарушения, както и освобождаване от отговорност при дадени положения (ситуации). Следва да се отбележи, че

INCOTERMS

не са предназначени да заменят условията на договора, които са

необходими

за целия договор за покупко-продажба, било посредством включването на обичайните

нормативно-правни условия или пък специфично уговорени условия.

INCOTERMS изобщо не се занимава с последствията от нарушаване на договора и каквото и да е освобождаване от отговорност поради различни пречки.

Тези въпроси

следв

а да бъдат решени от други условия в договора за покупко- продажба и съответните закони.

Поначало INCOTERMS е предназначен за използване главно в случаите, където стоките се продават за доставка през национални граници: следователно, това са

международни търговски термини.

Н

а практика

INCOTERMS

често се включват и в договори за продажба на стоки и на вътрешните пазари. В т

акива

случаи,

при използването на

INCOTERMS

, клаузите

А

2 и Б 2 и всяко друго условие, касаещо износ и внос, стават излишни.

2. ЗАЩО INCOTERMS се ПРЕРАЗГЛЕЖДА?

Основната причина за последователните редакции на INCOTERMS е необходимостта от адаптирането им към съвременната търговска практика. Така, в редакцията от 1980 е въведен терминът "Франко превозвача" (сега

FCA

) предназначен да обслужва честите случаи, когато пунктът за получаване на стоката

в морска търговия вече не е традиционният пункт

FOB

- (ФРАНКО БОРД -

уговорено пристанище на натоварване), а по-скоро

пункт на суша, преди натоварване на кораба, където стоките се поставят в контейнер за последващ транспорт по море или в комбинация с различни транспортни средства (така нареченият смесен или мултимодален транспорт)

По-нататък, в редакцията на INCOTERMS от 1990г. клаузите, отнасящи се до задължението на продавач

а

да предостави доказателство за доставката, позволяват заместване

на книжната документация с електронно потвърждение чрез EDI

- съобщенията, при положение, че страните по-рано са се договорили да комуникират електронно. Излишно е да се споменава че, постоянно са полагат усилия

за подобряване на средствата за комуникация

,
съставящи и представящи

INCOTERMS

, с цел улесняване

на

тяхната практическа реализация.

3. INCOTERMS 2000

За процеса на редакция, който трае около два години, ICC (Международната търговска камара) прави всичко възможно за да привлече за становища и отзиви за последващи проекти, широк кръг от търговци в цял свят, представляващи различни сектори на националните търговски камари, чрез които Международната търговска

камара (

ICC

) работи. Действително, удоволствие е да се види,

че този начин за редакция получи и привлече много повече реакции

и

сред потребители от цял,

в сравнение с

предишните редактирания на INCOTERMS . Резултатът от този диалог е INCOTERMS 2000, версия която на пръв поглед и в сравнение с INCOTERMS 1990 постига по-малко промени. Разбираемо е,

че INCOTERMS сега се радва на световно признание и затова Международната търговска камара (ICC) реши да укрепва това признание и да избягва промени заради самите изменения. От друга страна, бяха положени сериозни усилия да се осигурят ясни и точни формулировки, използвани в INCOTERMS 2000 , които по-пълно да отразяват търговската практика. Освен това, значителни промени са направени в дв е области :

- митническото приключване и плащане на митните задължения по термините FAS и D EQ ,
- задължения по товаренето и разтоварването по термина FCA .

Всички изменения, независимо съществени или формални, са създадени на базата на щателно проучване сред потребителите на INCOTERMS . Особено внимание е отделено на запитванията, получени от Групата експерти на

INCOTERMS

от 1990, организирана като допълнителна служба за потребителите на INCOTERMS

4. ВКЛЮЧВАНЕ НА INCOTERMS В ДОГОВОР ЗА ПОКУПКО - ПРОДАЖБА

Предвид промените, които са правени INCOTERMS, е важно да се гарантира, че във всеки случай, когато страните предвиждат да включат INCOTERMS

в свой договор за покупко-продажба, винаги да се прави изрична препратка към текущата версия на INCOTERMS

. Това лесно може да бъде недогледано или пропуснато, когато, например се прави препратка към по-ранна версия в стандартен договор или в бланките за поръчка използвани от търговците. Липсата на препратка към текущата версия може да доведе до разногласия, относно това дали страните са смятали да включат тази или по-ранна версия,

като част от своя договор. Търговците желаещи да използват INCOTERMS

2000 ясно трябва да посочат, че техният договор за покупко-продажба следва

разпоредбите на

INCOTERMS

2000".

5. СТРУКТУРА НА INCOTERMS

За леснота и разбиране в INCOTERMS 1990 термините са групирани в четири съществено различни категории; именно започващи с термин

а

където продавачът само предоставя наличната стока на купувач

а

на собствената територия на продавач

а

("

Е

”- термин -

EX WORKS

), следвани от втората група където продавачът е длъжен да достави стоката на превозвача, определен от купувач

а

(“

F

”- термините

FCA

,

FAS

и

FOB

), следвани от”

C

”- термините, в съответствие с които продавачът

е длъжен

да сключи договор за превоз (транспорт), но без да поема риск

а

от загуба или повреда на стоката или допълнителни разходи

,

дължащи се на събития

, настъпили с

лед разтоварване и експедиране (

CFR

,

CIF

,

CPT

и

CIP

) и

накрая,”

D

”- термини с които продавачът се задължава да поеме всички разходи и рискове, нужни за доставката на стоките до местоназначението им (

DAF

,

DES

,

DEQ

,

DDU

и

DDP

). Следващата таблица представя тази класификация на термините за търговия.

ИНКОТЕРМС 2000

Group E Departure

EXW Ex Works

(... named place)

ФРАНКО ЗАВОДА

(... уговорено място)

Group F Main carriage unpaid

FCA Free Carrier

(... named place)

ФРАНКО ПРЕВОЗВАЧА

(... уговорено място)

FAS Free Alongside Ship

(...named port of shipment)

ФРАНКО ПРОТЕЖЕНИЕ НА КОРАБА (... уговорено пристанище за натоварване)

FOB Free On Board

(... named port of shipment)

ФРАНКО БОРД

(... уговорено пристанище за натоварване)

Group C
Main carriage paid

CFR Cost and Freight

(... named port of destination)

СТОЙНОСТ И НАВЛО

(... уговорено пристанище в местоназначението)

CIF Cost, Insurance and Freight

(... named port of destination)

СТОЙНОСТ, ЗАСТРАХОВКА И НАВЛО

(... уговорено пристанище в местоназначението)

CPT Carriage Paid To

(... named place of destination)

ПРЕВОЗ, ПЛАТЕН ДО

(... уговорено местоназначение)

CIP Carriage and Insurance Paid To

(... named place of destination)

ПРЕВОЗ И ЗАСТРАХОВКА, ПЛАТЕНИ ДО

(... уговорено местоназначение)

**Group D
Arrival**

DAF Delivered At Frontier

(... named place)

ДОСТАВЕНО НА ГРАНИЦА

(...уговорено място)

DES Delivered Ex Ship

(... named port of destination)

ДОСТАВЕНО ОТ КОРАБ

(... уговорено пристанище в местоназначението)

DEQ Delivered Ex Quay

(... named port of destination)

ДОСТАВЕНО ОТ КЕЙ

(... уговорено пристанище в местоназначение)

DDU Delivered Duty Unpaid

(... named place of destination)

ДОСТАВЕНО, МИТО НЕПЛАТЕНО

(... уговорено местоназначение)

DDP Delivered Duty Paid

(... named place of destination)

ДОСТАВЕНО, МИТО ПЛАТЕНО

(... уговорено местоназначение)

По нататък, подобно на INCOTERMS 1990, под всички термини съответните задължения на страните са групирани в 10 клаузи, където всяко заглавие на страната на продавач а "отр азява"позицията на купувач а във връзка с същата тема .

6. ТЕРМИНОЛОГИЯ

При разработването на INCOTERMS 2000 са положени значителни усилия за достигане максимално възможната компактност и необходимата съгласуваност във връзка с разнообразните изрази, които са използвани в тринадесетте термина. Така се избягва използването на различни формулировки за едно и също значение. Освен това, където е възможно , са използвани същите изрази, употребявани в конвенцията на ООН от 1980 за договорите по международната продажба на стоки (CISG).

"спедитор"(shipper)

В някои случаи за изразяването на две различни значения се налага използването на един и същ термин, просто поради липса на подходяща алтернатива. Търговците са запознати с такава

двузначност на термините като приложими, както в договори за покупко-продажба, така също и при договори за превоз. Така, например, терминът "спедитор"/товародател/ (shipper

) означава

както лицето,

предаващ

о

продуктите за превоз,

така

и

лицето, което

сключва договор

а

с превозвач

а.

Все пак, тези два "спедитор

а

"могат да бъдат различни

лица

, например под термина

FOB

, където продавачът предава стоката за превоз, а купувачът сключва договор

а

с превозвач

а

.

"доставка"(delivery)

Особено важно е да се отбележи, че терминът "доставка" се използва с две различни значения.

Първо

се използва за определяне моментът, когато продавачът е изпълнил своите задължения за доставка, определени в клауза A4. на

INCOTERMS

.

Второ

, терминът "доставка" се използва също и при определяне

на

задължението на купувач

а

да получи или приеме доставката на стоката, задължение което се явява съгласно клауза Б4

на
INCOTERMS

. Използувана в този втори контекст, думата "доставка" значи *първо*

че купувачът "приема" самата природа на"

С
"- термините, именно това, че продавачът изпълнява своите задължения да изпрати стоката и,

второ

, това че купувачът е длъжен да получи/приеме стоката.

П
оследното задължение е важно

,
за да се избегнат ненужни задължения/плащания за съхранение на стоките

,
докато те бъдат

вдигнати
от купувач

а

.
Така например

,
в съответствие с термините

CFR

и

CIF

, купувачът е

длъжен да приеме доставката на стоката и да я получи от превозвач

а

дори ако

купувачът не изпълни това свое задължение, то той може да

се

задълж

и

да възмезди загубите на продавача, който е сключил договор с превозвача, или, алтернативно, купувачът е принуден да плаща

DEMURRAGE

за това че превозвачът му е предал стоката.

Когато казваме, че купувачът е длъжен да "приеме доставка", това не означава,

че купувачът удовлетворява задължение по договора за покупко-продажба,

а само факт

а,

че продавачът е осъществил своето задължение да предаде стоката за превоз в съгласие с договор

а

за превоз, който той трябва да сключи в съответствие със задълженията по клауза А.3

а) на”

С

”- термини

те

. Така, ако купувачът

,

след като получи стоката в пункта на назначението

,

открие, че стоката не отговаря на условията в договора за покупко-продажба, той може да приложи обичайните мерки

,

предоставени му от договора за покупко-продажба и съответните закони против продавача. Както вече казахме, тези въпроси

не се покриват от

действие

то

на

INCOTERMS

.

Където е подходящо в INCOTERMS 2000 се използва изразът”предоставя стоката в разпореждане на купувач а”в

определено място. Този израз има същото значение както това на израз”

предава стоката”, използвана

от

1980 в Конвенцията на

ООН за договор

а

по международната продажба на стоки.

”обичаен”(usual)

Понятието "обичаен" се появява в няколко термина, например в EXW (Франко Завода) във връзка с времето на доставка (А. 4) и в

С
", клаузи относно

документите които продавачът е длъжен да предостави,
както и в
договор
а

за превоз, който продавачът трябва да осигури (А. 8., А.3). Разбира се, трудно е да се каже какво значи думата "обичайно", но в много случаи е възможно да се определи какво обикновено

извършват

търговските работници и тогава тази практика да стане ръководна и определяща. В този смисъл, думата "обичаен" е по-по

дходяща

отколкото думата "разумно/приемливо", която изисква оценка не толкова от гледна точка на световната практика, а относно по-трудния за определяне принцип на

добросъвестност и честност. При някои обстоятелства и при определена

информационна технология, може да се даде необходимото решение за значението на думата "разумно/приемливо". Все пак, поради ред причини, в

INCOTERMS

думата "обичаен" е общо взето предпочитана пред думата "разумно/приемливо".

"сборове" (charges) □

Във връзка със задължението за изчистване на стоките за внос е необходимо да се определи какво се разбира под "сборове", които трябва да бъдат платени при внос

на стоката. В
INCOTERMS

1990 се използваше изразът "платими официални задължения при износ и внос на стоките". В

INCOTERMS
2000

,
съгласно термина
DDP

в клауза А. 6 думата "официален" е изпусната, поради това, че тази дума дава неопределеност и

някаква несигурност при определянето на това, дали сборовете се явяват "официални" или не.

Заличаването на тази дума не предполага съществени изменения в значението.

"Сборове" които

следва

да бъдат платени, засягат само

онези

сборове, които се явяват необходими следствие на вноса като такъв и за това трябва да се платят съгласно съответните правила за вноса. Всички допълнителни вземания/сборове, явяващи се като частна страна във връзка с внос

а,

не

следва

да

бъдат включвани в тези сборове

-

такива

са напр.

сборовете за съхранение на склад, несвързани със задължението за изчистване на стоката

и те не се

включват в тези сборове. Все пак, в резултат на изпълнение

то

на това задължение, могат да

възникнат

и някои разходи за митническите брокери или експедиторите на стоката (такса FORWARDERS

), ако страната

, задължена с тези дейности не ги извърши сама и за своя сметка

.

"пристанища", "места", "пунктове" и "помещения"

□ ("ports", "places", "points" and "premises")

За указване на мястото, където трябва да се достави стоката в INCOTERMS са използвани различни изрази. В термините

,
предназначени за използване

изключително за превоз на стоки по море, като
FAS

,
FOB

,
CFR

,
CIF

,
DES

и
DEQ

- са използвани изразите като "пристанище на изпращане/отправно пристанище" и "пристанище на предназначение". Общо в други случаи се използва

думата "място". В някои случаи се налага също да се указва "пункт" в пристанището или мястото, тъй като

за

продавач

а
може да бъде важно да знае не само че стоката трябва да бъде доставена в определен район

или град, но и това,
къде

на територията на
този град

следва

д

а

се достави стоката и да се предаде на разположение на купувач

а

. В договорите за продажба често
липсва

такава информация и затова

INCOTERMS

предвижда,

че

ако не е уговорен такъв конкретен пункт вътре в назованото място, и ако там има няколкото такива пунктове, продавачът може да избере пункта който най-добре го устройва (като пример вижте термин

FCI

клауза A.4). Там където пунктът за доставка се явява "мястото" на продавач

а

, се използва изразът "помещения на продавач

а

"(термин

FCI

клауза A.4).

"кораб" и "съд" ("ship" and "vessel")

В термините предвидени за използване при превоз на стоки по море, "кораб" и "съд" са изрази, използвани като синоними. Ненужно е да се споменава, че терминът "съд/платателен съд" следва да се използва, когато съставлява търговски термин, като "Франко протежение на кораба

- уговорено пристанище на натоварване" (

FAS

) и "Доставено от кораб... - уговорено пристанище в местоназначението" (

DES

). Също

така

, с

оглед

на традиционното използване на израз

а

"Франко борд (уговорено

пристанище на натоварване)" в термина

FOB

, думата "съд/платателен съд" трябва да се използва

именно в

тази връзка.

"проверка" и "оглед" ("checking" and "inspection")

В клаузите А.9. и В.9. на сборника INCOTERMS заглавията "проверка - опаковка и маркировка" и "оглед на стоката" се използват според съответното им значение. Въпреки че думите "проверка" и "оглед" са почти синоними, прието е за целесъобразно да се използва първата дума във връзка с задължението за доставка на продавач в съответствие с клауза А.4 и да се остави втората дума за конкретния случай когато се изпълнява "огледът преди изпращане", тъй като такъв оглед обикновено е необходим само, когато купувачът или властите на страната на износа или вноса могат да гарантират че продуктите съответствуват на договорените или официално утвърдените условия преди стоките да са експедирани.

7. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОДАВАЧА ПРИ ДОСТАВКА

INCOTERMS са фокусирани върху задължението на продавача за доставка. Прецизното разпределение на функции и разходи по отношение на доставката на стоката от продавача обикновено не предизвиква проблеми, когато страните имат дългосрочни търговски отношения. При това те установяват помежду си практика ("линия на търговски отношения"), която те следват в следващите сделки. Все пак, при установяване на нови търговски отношения, или сключване на договор чрез брокер, което е разпространена практика при продажба на стоки,

следва

да се прилагат условията на договорите за покупко-продажба, а

в случаите когато се прилагат
INCOTERMS
2000

в този договор, да се използва произтичащото от тях разпределение на функции, цени и рискове.

8. ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА РИСКОВЕТЕ, СВЪРЗАНИ СЪС СТОКАТА

Рискът от загуба или повреда на стоката, както и задължението да се поемат разходите, свързани със стоката, се предава от продавач а на купувача, когато продавачът изпълни своето задължение да достави стоката. Тъй като купувачът не е в правото си да отлага или забавя преминаването на рискове и загуби, всички условия предвиждат, че прехвърляне то на риска и загуби те има място даже и при доставка, когато купувачът не поема доставката, както е договорено или не дава съответните инструкции и указания (във връзка с времето за освобождаване /разтоварване/ на пратката и/или мястото за доставка), които продавачът да използва за да изпълни своето задължение за доставка на стоките. Необходимо изискване за такова предварително прехвърляне на риск и загуби се явява определянето на стоката като предназначена за купувач а , което е уговорено в договора.

Това изискване е особено важно за термина EXW, тъй като при всички други термини стоките обикновено са определени като предвидени за купувач а , когато са взети мерки за тяхното разтоварване или експедиране (термини” F ”- и” C ”термини) или тяхната доставка до местопредназначението (термини -” D ”). В изключителни случаи стоките могат да бъдат изпратени от продавач а без опаковка , без точното определяне на количеството за всеки купувач. В такъв случай предаването на риска и загубите няма да има място, ако преди това стоката не е определена по гореспоменатия способ (вижте също чл. 69.3 на Конвенции на ООН от 1980”За договори за международната продажба на стоки)

AS

9. ТЕРМИНИ (THE TERMS)

9.1 "E" (EX) - терминът възлага минимални задължения: продавачът е длъжен само да предостави стоката в разпореждане на купувача в договореното място - обикновено собствените помещения на продавача. От друга страна, както често става в практиката, продавачът помага на купувача при товаренето на стоката върху превозното средство, предоставено от купувача. Въпреки че термин

ът
EXW

би отразявал това по-добре, ако задълженията на продавач

а биха разширени така, че да включват товарене, бе прието решението да се запази традиционния

т
принцип за минималното задължение на продавач

а
в съответствие с условията на термина под EXW

, така че те могат да бъдат използвани в случаите когато продавачът не желае

да приема н
и

какво задължение за товарене на стоката. Ако купувачът желае

продавачът да направи повече, това трябва да бъде изяснено и уговорено в договора
а
на покупко-продажба.

9.2 "F" (Free)- терминът означава, че продавачът е длъжен да предаде стоката на посочения от купувача превозвач. Пунктът, в който страните предвиждат доставката да се осъществи съгласно терминът "FCA" поражда трудности поради голямото разнообразие на обстоятелства, които

могат да се срещнат в договори

,

в които се използва този термин. Така, стоките могат да бъдат натоварени на транспортното превозно средство, изпратено от купувач

а

, за вдигане стоката от помещенията на продавач

а

, а от друга страна стоката да бъде разтоварена от превозното средство, изпратено от продавач

а

в

терминал

,

определен от купувач

а

.

INCOTERMS

2000 отчита тези алтернативи чрез уговаряне на това, че когато мястото на доставка, посочено в договора, е помещението на продавач

а

, доставката е осъществена, когато стоките са натоварени на превозното средство на купувач

а

, а в други случаи доставката е осъществена, когато стоките са предоставени в разпореждане на купувач

а

без разтоварването им от превозното средство на продавач

а

.

Пунктът на доставка по смисъла на термина FOB, който съвпада с термините CFR и CIF

, остава непроменен в

INCOTERMS

2000

,

въпреки значителните спорове. Въпреки че понятието на термина

FOB

-"доставка на стоката до борда на кораб

а

"("

across the ship

,

s rail

"), днес може да изглежда неуместно в много случаи, то въпреки всичко се разбира и се използва от търговците с отчитане

на
обстоятелството за наличието на товарно-разтоварно оборудване. Усещаше се, че
промяна на пункта за доставка по смисъла на термина
FOB
, създава ненужно объркване, особено във връзка с продажба на стоки които са
превозени по море, обичайно
посредством
чартър-парти.

За съжаление, думата "FOB" се използва от някои търговци просто за да се даде
някакъв пункт за доставка, като "FOB фабрика", "FOB завод",
FOB
от завода на продавач
а
"или други вътрешни пунктове, при това пренебрегвайки значението на абревиатурата
FOB
(
Free On Board
) Франко борд. Остава положението, че

при такова използване на термина"
FOB
"се създава объркване и
следва
да бъде избягвано.

Важна промяна има терминът FAS, която се отнася се до задължението за изчистванет
о на стоките за износ, като обикновено в практиката това задължение се възлага на
продавач а, а
не на купувач
а
. За да се обърне дължимото внимание върху тази промяна,
тя
е маркиран
а
с главни букви в предисловието на термина
FAS
.

9.3 "С" - терминът възлага на продавача задължението за сключи договор за превоз при

обичайните условия за своя сметка. Затова, пункта до който той трябва да плаща транспортните разходи, непременно следва да бъде указан след съответният "С" термин. В съответствие

с термините

CIF

и

CIP

продавачът е длъжен да застрахова стоката и

да

поеме разходите по застраховката. Тъй като точката за разделянето на разходите е фиксирана в страната на предназначение,"

С

"- термин

ът

често се смята погрешно за договор за пристигане, при който продавачът поема всички рискове и загуби, докато стоките действително не пристигнат в договорения пункт. Все пак,

следва да се отбележи

, че"

С

"- термини

те

имат

същата природа като"

F

"- термините по отношение на това, че продавачът изпълнява договор

а

в страната на изпращане или експедиране. Така, договорите за покупко-продажба съгласно"

С

"-термини

те

, подобно на договорите под"

F

"-термините, попадат в категорията на договорите за изпращане.

В природата на договорите на изпращане е заложено това, че докато продавачът е длъжен да плаща обичайните транспортни разходи за превоза на стоките по обичаен маршрут и начин до договореното място, то рискът от загуба или повреда на стоките, както и допълнителни те разходи, произлизащи от събития, случващи се след като стоките са предоставени за транспорт, се поемат от купувач

а

. Следователно,"

C
"-термини
те
се различават от всички други термини по това, че те съдържат две "критични" точки.
Едната показва точката до която продавачът е длъжен да организира транспорта и
поема разходите съгласно договора за транспорт, а другата служи за разпределението
на риска. Затова
се изисква
максимално внимание при добавяне на задължения към продавача, които му
прехвърлят риска отвъд гореспоменатата "критична" точка за разпределението на риск.

Същността на"

C
"-термини
те
с
е
крие в
освобождаване
то
на продавача от
всякакви
следващи рискове и разходи, след като в

изпълнението на задължението си по договора за покупко-продажба, той е сключ
ил
договор за транспорт, предавайки стоката на превозвача и осигурявайки застраховка в
съответствие с термините
CIF
и
CIP
.

Същността на "С"-термините като договори за изпращане също може да се илюстрира от
общо разпространеното използване на документарните акредитиви,
като предпочитан начин на плащане, използван при такива условия. В случаите, когато
страните по договора за покупко-продажба

са се договорили така, че

продавачът да получи дължимото плащане при представ
яне
в банката
на

съгласуваните документи за експедиране като документ

арен акредитив

, то щеше напълно да противоречи на основното предназначение на документ

арния а

кредит

ив

, ако продавачът поеме и по-нататъшни рискове и загуби след като плащането вече е извършено по документ

ар

ния

а

кредит

ив

или след изпращането и експедиране на стоките. Разбира се, продавачът ще поеме всички разходи по договор

а

за транспорт, независимо от това,

дали товарът е предплатен след изпращането или е платим (

следва

да се плати)

в

местоназначението (навлото подлежи на плащане от товарополучателя в пристанището на назначението); като и

допълнителните разходи които мо

гат

да възникнат от последващи събития

след доставката и експедиране

то

, непременно са за сметка на купувач

а

.

Ако продавачът следва да предостави договор за превоз, който да включва плащане на мита, данъци и други сборове, тези разходи естествено

задължават

продав

ач

а до

размер

а

и в степента

, които са му

предписани

в

договора. Това сега е ясно
формулирано
в клауза
А
6 за всички”
С
”
-т
ермини.

Ако обикновено се сключват няколко договора за превоз, свързани с претоварване на стоките в междинни пунктове за достигане на договореното местоназначение, продавачът следва да плаща всичките тези разходи, включвайки всеки разход , възникнал при претоварването на стоките от едно превозно средство на друго.

Ако, все пак, превозвачът упражни своите права съгласно договора за превоз
TRANSSHIPMENT

- или подобна клауза, за избягване на непредвидени препятствия (като лед, задръстване, стачки, трудови нарушения, правителствени постановления, война или военни действия), тогава всеки допълнителен разход, произтичащ от това, ще бъде за сметка на купувач
а
, тъй като задължението на продавач
а
е ограничено до осигуряването на обичайния договор за транспорт.

Често страните по договора за покупко-продажба желаят да уточнят до каква степен и размер продавачът е длъжен да обезпечава (покрива) договора за доставка, включително разходите за разтоварване. Тъй като такива разходи са обикновено покрити от навлото, когато стоките са превозени по обикновени сухопътни линии за експедиране, договорът за покупко-продажба често предвижда стоките да бъдат превозени по такъв начин или поне да бъдат превозени в съответствие с ”условия за превоз на товари с лайнер/рейсов транспортен съд”. В други случаи, след термините CFR или CIF

се добавя думата "включително разтоварване". Все пак, препоръчително е да не се използват съкращения и абревиатури, добавени след"

C

"- термини

те

,

освен ако в съответната област на търговия значението на абревиатурите се разбира еднозначно и се приема от договарящите се страни или от съответното приложимо право или обичай на търговия.

Продавачът не следва, а и не може без да изменя природата на "C" термините, приемайки и каквото и да е задължение във връзка с пристигането на стоките в местоназначението, тъй като рискът от

забавяне при превоза се носи от купувач

а

.

Поради това

всяко задължение във връзка с време и срокове, задължително следва

да се отнася към мястото на изпращане или експедиране, например, "изпращане (експедиране) не по-късно от . . .".

Като пример д

оговор

от вида "

CFR

Хамбург не по-късно. . ." на практика се явява неправилен

ен

и

може да доведе до всевъзможни интерпретации. Може да се предположи, че страните имат предвид било стоката да стигне в Хамбург в определен ден и в този случай договорът се явява като договор за получаване, а не за изпращане

,

или

в друг случай, когато продавачът трябва да изпрати стоката в такова време, че да пристигне в Хамбург до определената дата,

освен ако превозът не се забави заради непредвидени събития.

В търговията се случва стоките да се купуват докато те са на море, и в такива случаи, след търговските условия се прибавя думата "при плаване". Тогава в съответствие със термините

CFR

и

CIF

,

рискът от загуби или повреди на стоките вече е преминал от продавача върху

купувача и могат да възникнат недоразумения и интерпретации в тълк

у

ванията. Една от възможностите е да се запази и поддържа обикновеното значение на CFR

и

CIF

-термините във връзка с разпределението на риска между продавач и купувач, именно онзи риск

,

следващ от изпращане на стоката: това би означавало че на купувач

а

може да се наложи да

приеме последствията от събития, които биха имали значение в този момент, ако договорът за покупко-продажба е в сила. Другата възможност е да се уточни, че преминаването на риск

а

съвпада с времето когато договорът за покупко-продажба е осъществен. Първата възможност е по-реална и практична, тъй като обикновено е невъзможно да се установява състоянието на стоките по време на превоза. Поради тази причина член 68 от Конвенцията на ООН от 1980 година за договорите за международната продажба на стоки предвижда, че "ако обстоятелствата налагат, рискът се п

оема

от купувач

а

от момента на предаване на стоката на превозвача, който е издал документите, включени в договор

а

за превоз". Все пак, има изключение към това правило когато "продавачът е известен (знаел е) или трябва да знае че стоките са изгубени или повредени и не е уведомил за това купувач

а

". Така, тълк

у

ванието на термините

CFR

или

CIF

, с добавянето на думата "при плаване", ще зависи от приложимото (действащото) право към договор

а

за покупко-продажба. На страните се препоръчва да изясняват приложимото право (действащото законодателство) и решенията които мо

гат

да последват оттам. В случай на съмнение, на страните се препоръчва да изяснят този въпрос в своя договор.

На практика, страните често продължават да използват традиционният израз C&F

(или

C

и

F

,

C

+

F

). Въпреки всичко

,

в повечето случаи се оказва, че те разглеждат тези изрази като еквивалент на CFR

. За да избягват трудностите при тълкуване на своя договор, страните следва

да използват правилния термин на

INCOTERMS

, а именно

CFR

, който е единствено приет в целия свят като стандартна аббревиатура на термина

"Стойност и навло" (. ... уговорено пристанище на местоназначение).

Термините CFR и CIF в клауза A.8 от сборника INCOTERMS 1990 задължават продавача да предоставя копие на

договор за чартиране

/

CHARTERPARTY

/, винаги когато неговият транспортен документ (обикновено товарителница/коносамент)

съдържа препратка към
договор за чартиране

/

CHARTERPARTY

/, например, посредством частното означение
”всички други клаузи и условия отнасящи се до
договор за чартиране

/

CHARTERPARTY

!”. Въпреки че, договарящата страна винаги
следва да бъде в състояние
точно да установи всички условия на своя договор - за предпочитане когато се сключва
договорът за покупко-продажба - на практика се оказва, че

за предоставянето на
договор за чартиране

/

CHARTERPARTY

/

в съответствие с гореспоменатото,

възникват проблеми, особено във връзка с транзакции и операции по документ
арния а
кредит

ив

. Задължението на продавач

а

в съответствие с термините

CFR

и

CIF

да предоставя копие на
договор за чартиране

/

CHARTERPARTY

/

заедно с други транспортни документи е изпуснато в
INCOTERMS
2000.

Въпреки че клауза А.8. от сборника INCOTERMS прави опит да гарантира, че
продавачът осигурява на

купувач

а
"доказателство за доставка", то
следва
да се подчертае, че продавачът изпълнява това изискване когато предостави
"обичайното"
доказателство.

В съответствие

с термините
CIP
и
CIF
това ще
бъде
"обичайният документ за транспорт"
и съгласно термините
CFR
и
CIF
това
са
коносамент
ът или
товарителница
та
. Транспортните

документите
следва
да бъдат "чисти", което значи, че те не
съдържат клаузи или условия

,
констатиращи лошо състояние на стоката или опаковката. Ако такива клаузи или
указания се съдържат в документа, той се разглежда като "нечист" и тогава не се
приема от банките за транзакции по документ
арен акредитив.

Все пак, трябва да се отбележи, че дори без такива клаузи или указания документ
ът
за транспорт
обикновено не предоставя на купувач
а

неоспоримо доказателство по отношение на превозвача, че стоката е експедирана в
съответствие с условията на договор
а за

покупко-продажба. Обикновено превозвачът, в стандартен текст на първата страница на документ

а
за "транспорт", се отказва да поема отговорност за информацията относно стоките, уточнявайки, че подробностите включени в документа за "транспорт", представляват сами по себе си изявления на спедитор

а
/товародателя. В съответствие с повечето приложими закони и принципи, превозвачът в крайна сметка трябва да използва разумни средства за проверка на достоверността на информацията и неговата невъзможност да направи това, може да го направи отговорен към товарополучателя. Все пак, в контейнерната търговия, превозвачът няма възможност и методи за провер

ка на
съдържанието в контейнер

а
, освен ако той лично не отговаря за натоварване
то
на контейнерът.

Съществуват само два термина, свързани със застраховка, а именно CIF и CIP. Под тези термини продавачът е длъжен да направи застраховка в полза на купувач

а
. В други случаи страните сами решават дали да се застраховат и в каква степен на покритие да бъде тя. Тъй като продавачът сключва застраховка в полза на купувач

а
, той не знае точните изисквания на купувач

а
. В съответствие с условията за застраховане на товари на Обединението на лондонските застрахователи, застраховането се осъществява с

”

минимално покритие

”

по клауза

”

C

”

,

”

средно покритие

”

по клауза

”

В

”

и

”

пълно покритие

”по клауза

А

. Тъй както

при

продажбата на стоки по

клауза

CIF

купувачът

би желал

да продава

товарите

по

време на

път на последващ купувач,

който на свой ред

също

желае да препродаде стоките отново, невъзможно е да се знае размерът на застраховката

,
подходяща

за

такива последващи купувачи и затова, традиционно се избира минимално п

о

критие по

CIF

, което при необходимост позволява на купувача да поиска от продавача допълнителна застраховка. Застраховка с

миним

ално

покритие, все пак е неподходяща за продажба на промишлени стоки където рискът от кражба, злоупотреба,

неправилна транспортна обработка или съхранение изисква много повече отколкото покритието при условието

С

. Тъй като за разлика от термина

CIF

,

термин

ЪТ

CIP

обикновено се използва за продажбата на промишлени стоки, целесъо

б

разно

би било да

се

сключва

застраховка с

пълно

п

о

критие по

CIP

, вместо покритието за минимум по

CIF

. Но различните варианти в задължението за застраховка на продавач

а

по

CIF

и

CIP

водят до объркване, защото и двата термина ограничават задължението за застраховката на продавач

а

до прикритието за минимум застраховка.

З

а купувач по термина

CIP

е о

собено важно да знае следното: ако се наложи да поиска допълнителна застраховка, той

следва

да се договори с продавач

а

, че последният може да му издаде допълнителна застраховка или, алтернативно, сключва самолично застраховка за разширено покритие.

Съществуват и

определени случаи, когато купувачът може да поиска повече защита, отколкото се дава съгласно

застрахователната

клауза

А

“пълно покритие”

, например застраховка срещу война, бунтове, гражданско въълнение, стачка или други

нарушения на работата. Ако купувачът
желае
продавачът да
склучи

такава застраховка, той трябва съответно да го уведоми, и в този случай продавачът е
длъжен да направи такава застраховка, ако е възможно.

9.4 "D"- термините по природа се отличават от "C"- термините, тъй като в съответствие
с термина "D",

продавачът е отговорен за пристигането на стоките при договорения
пункт или местоназначение
на

границата или в страната на внос. Продавачът е длъжен да поеме всички рискове и
разходи на стоките до това място. Следователно,"

D
"-термини

те
означават договори за пристигане, докато"

C
"- термини

те
означават договори за изпращане .

В съответствие с термините "D", с изключение термин DDP, продавачът не е длъжен да
доставя стоките след
митническа обработка
за внос в страната на предназначение.

Обичайно в съответствие с термина DEQ продавачът би бил длъжен да оформя
митнически сто
ките за внос, тъй като стоките трябва да се получат в страната на вноса в
същия
вид
, в който се
натовар
ват
от кея на пристанището. Но
поради
промени в процедурите за
митническа обработка

в повечето страни, то сега е по-подходящо страната

-

домакин (

или местно лице в страната на получаване

) да осъществява

митническите формалности

и да

внося

митата и други

те

сборове. Така, в термина

DEQ

бе внесена промяна по същата причина като промяната в термина

FAS

, за която се спомена по-горе. Както в термина

FAS

, така

и в термина

DEQ

,

промяната е маркирана с главни букви в предисловието.

Оказва се, че в много страни търговските термини, които не са включени в INCOTERMS,

с

е и

зползва

т

основно

при

железопътните превози ("

FRANCO

границата",

"

FRANCO

-

FRONTIERE

" "

,

FREI GRENZE

"). Все пак, при такива термини обикновено не се подразбира, че продавачът

следва

да п

о

ема риск

а
от загуби или повреди на стоките при транспорт
а
до границата. За предпочитане
при такива
обстоятелства
е
да се използва термин
ът
СРТ
с посочване на границата. От друга страна, ако страните предвиждат, че продавачът
следва
да носи риск
а
при транспорт
а
,

подходящо ще
бъд
е

използва
нето на
термина
DAF
с посочване на границата.

Терминът "DDU" бе добавен във версията на INCOTERMS от 1990 г. Терминът изпълнява важна функция в случаите, когато продавачът е готов да достави стоките в страната на предназначение без осъществяване на митническите формалности по стоките за внос и плащане то на митата. В страни , където митническите формалности представляват определена трудност и загуба на време , за продавач а би било рисковано да поеме задължението да достави стоките след митническото учреждение . Въпреки че, в съответствие с клаузите В

Б и

В

Б на термина

DDU

, купувачът е длъжен да поеме допълнителните рискове и разходи, които могат да възникнат

от невъзможността му да изпълнява своите задължения за митническото оформяне на

внос

а

, на продавач

а

се препоръчва да не използва термин

DDU

в страни, където могат да се очакват трудности

В

митническото оформяне на

внос

а

.

10. "ИЗРАЗЪТ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ" /"NO OBLIGATION"/

Както се вижда изразите "задължения на продавача" и "задължения на купувача" на INCOTERMS

се отнасят

единствено

към

задълженията

на

страните една

към

друга. Затова думите

"без задължение" са в

ключени

за всеки случай, когато едната страна няма задължение към другата страна. Така

например, ако в съответствие с клауза А 3 от съответния термин продавачът

следва

да сключи

договор

и

да за
плати разходите
за превоз
, думите
”без задължение”
се срещат
под заглавието
”договор за превоз”
в клауза
В
3.а), определяйки позицията на купувач
а
. Отново, когато никоя страна не е задължена на другата, думите
”без задължение”
ще се появяват във връзка с двете страни, например, във връзка със застраховка
та
.

В двата случая е важно да се подчертае, че дори когато едната страна е в състояние ”
без задължение”
към другата, при изпълнение на определена задача, това не значи че изпълнението на
тази задача не е в неин интерес. Така, например, само защото купувач
ът
в съответствие с термина
CFR
няма никакво задължение към продавача за сключване
на
договор за застраховка по клауза
В
4, е ясно, че в негов интерес е да сключи такъв договор, тъй като по клауза А.4.
продавачът няма такова задължение да открие застраховка.

11. ВАРИАНТИ НА ИНКОТЕРМС /VARIANTS OF INCOTERMS /

В търсене на по-голяма точност на термина страните често добавят думи към
INCOTERMS
. Трябва да се подчертае, че
INCOTERMS
не дава указания за такива допълнения. Така, ако страните не могат при традиционната

търговия да намерят сигурен начин за тълкование на такива допълнения, те могат да срещат сериозни проблеми, когато не могат да постигнат еднозначното им тълкуване.

Ако например при използване на общите изрази "FOBнатоварен/stowed/" или "EXW включително натоварен/loaded/" е невъзможно да се установи общо понятие в целия свят във връзка с това, че задълженията на продавача са разширени не само относно стойността на фактическото натоварване на стоката в кораб или на съответното превозно средство, но също включва и риск от случайна загуба или повреда на стоките в процес на натоварването. Поради тези причини, настоятелно се препоръчва на страните точно да изясняват дали само имат предвид, че задълженията или стойността на операциите по натоварването и зареждане трябва да се поемат от продавач или дали той също трябва да носи риск до фактическото извършване на натоварването. На този въпрос INCOTERMS не дава отговор: следователно, ако договорът не описва точно намеренията на страните, те могат да се сблъскат с много жество трудности и загуби.

Въпреки че INCOTERMS 2000 не предвижда много от обикновено използваните варианти, предисловията към някои търговски термини, наистина предупреждават страните за необходимостта от специални договорни условия, ако те желаят

да
се отклонят
от условията на
INCOTERMS

EXW - добавя се задължението на продавача да натовари стоката на транспортно средство на купувача.

CIF/CIP - купувачът се нуждае от допълнителна застраховка

DEQ - добавя се задължението на купувача да плати разходите след разтоварването

В някои случаи продавачите и купувачите се препращат към търговската практика с контейнери и търговия а нает чартър /charter party trade/. При тези обстоятелства е необходимо точно да се разграничат задълженията между страните по договор

а
за транспорт и задължения

та
им един към друг по договор

а
за покупко-продажба . За съжаление, няма авторитетни определения за изрази като "контейнерни условия

/
liner terms

/"
и
"сборове за транспортна обработка на терминал

/
terminal handling charges

/"
THC
) . Разпределение

то
на разходите в съответствие с такива термини може да
бъд

е различно в различни места и да се изменя периодически. Препоръчва се на страните да изяснява

т
в договор
а
за покупко-продажба как такива разходи
следва
да
се
разпредел
ят
помежду им.

Често използвани изрази в чартърните договори /CHARTERPARTIES/ като "FOB-Франк о борд натоварено",
”

FOB

- Франко борд, натоварено и приведено в готовност", понякога се използват в договори
те
за покупко-продажба

,
за да изяснят до каква степен продавачът
е длъжен

да
организира
натоварване

то
и подгот

о
в
ката

на стоките в състояние на готовност на борда на кораба.

При добавяне на
такива думи в договор

а
за продажба
следва да се пояснява

дали до
пълнителните
задължения се отнасят само за загуби

те
или
и за

двете - разходи и рискове.

Както вече споменахме термините на INCOTERMS отразяват обичайната търговска практика. Все пак, в някои случаи - особено където INCOTERMS 2000 се различава от INCOTERMS 1990 - страните могат да решат, че търговските условия се проявяват различно.

В предисловието на термините се напомня за такива варианти, които са отбелязани с думата "However -Обаче".

12. ОБИЧАИ НА ПРИСТАНИЩЕТО ИЛИ НА КОНКРЕТНАТА ТЪРГОВИЯ /CUSTOMS OF THE PORT OR OF A PARTICULAR TRADE /

Откакто INCOTERMS предлага набор от термини за използване в различни сфери на търгови я и райони, не винаги е възможно задълженията на страните да се формулират с точност.

З атова в някаква степен е необходимо да се отнесем към обичая на пристанището или конкретната търговска практика или практиките които страните сами са могли да установят в своите предишни сделки (вижте член 9 на Конвенцията на ООН от 1980 за договори за международната търговия със стоки). Разбира се, желателно е продавачите и купувачите взаимно и своевременно

да се информират

за такава обичаи при обслужването на своя договор и при възникване на неяснота да изясняват своята законова позиция чрез съответните и подходящи клаузи в договора си за покупко-продажба. Такива специални условия в конкретния договор могат да

заменят или изменят всичко, което бе формулирано като правило за тълкование на различните термини INCOTERMS

13. ВЪЗМОЖНОСТИ НА КУПУВАЧА ОТНОСНО МЯСТОТО НА ТОВАРЕНЕ /THE BUYER OPTIONS AS TO THE PLACE OF SHIPMENT

'S

В определени ситуации е невъзможно в момента на сключване на договора за покупко-продажба да се приеме прецизно решение относно точния пункт или дори мястото където продавачът следва да достави стоките за превоз. Например

може да бъде

посочена само територията или достатъчно голямо място - примерно, пристанище и то обикновено с уговорката, че купувачът има право или задължение по-късно да посочи конкретен пункт от тази територия или място. Ако купувачът има задължение да посочи конкретен пункт, в съответствие с гореказаното, в резултат на неизпълнение на това задължение

поема

отговорн

ост

за рискове и извършени допълнителни разходи (клаузи

В

5 /

В

7 за всички термини). Освен това, отказът на купувач

а

да ползва правото си да посочи конкретния пункт

/място/, може да даде право на продавач

а

да избере най-подходящото за него място (

FCA

клауза A.4).

14. МИТНИЧЕСКО ОФОРМЯНЕ /CUSTOMS CLEARANCE/

Терминът "митническо оформяне" предизвиква недоразумения. Така, всеки път

позовавайки се на задължение
или купувач

то на продавача

а
да поеме задължението си във връзка с преминаване на стоките през митницата на страната на износа или вноса, следва пояснението, че това задължение включва не само плащането на мита и всякакви други сборове, но също изпълнението на всички

административни процедури и действия, свързани с преминаването на стоките през митницата и информацията на властите в тази връзка.

В
някои
географски
области се смята, макар и съвършено неправилно,
че е
неуместно

да

се използват термини относно задължението за митническо
оформяне

,

както в търговията
в рамките на Европейското икономическо пространство и
други области за свободна търговия,
където
отсъства

задължение да се плащат митнически сборове
и са премахнати
всякакви ограничения

за внос или износ. За

изясняване на това положение в клауза А.2. и Б.2., А.6. и Б.6. в съответните термини са
добавени, думите

"където трябва/ако се наложи

/

where applicable

"

за използването им без каквото и да е двусмислие в случаите, когато митническите
процедури не са необходими.

Обикновено е желателно митническото оформяне да се урежда от страната "домакин" /

DOMICILED

/

, в страната, където такава
оформяне следва

да става или поне чрез някой действащ от нейно име. Така, износителят обикновено
следва да оформя стоките за
износ, докато вносителят
следва да оформя стоките
за внос.

INCOTERMS 1990 се разминават с този принцип при търговските термини EXW и FAS
(задължение за митническо

оформяне
на купувач

а
) и
DEQ

(задължение за митническо о
формяне
на продавач

а
) , но в редакцията на
INCOTERMS

2000 термините
FAS

и
DEQ
възлагат

задължението за митническо
оформяне
на стоките за износ

на
продавач
а

,
а
сток

ите
за внос съответно на купувач
а

, докато терминът
EXW

- представляващ минимум задължения за продавача, е оставен неизменен
(задължението за митническо о

формяне

за износ се възлага на купувач

а

). В съответствие с термина

DDP

продавачът отделно се съгласява да извърши това, което следва от наименованието на термина - Доставено, Мито Платено - именно да

оформя

стоките за внос и заплаща произтичащите от това митни сборове.

15. ОПАКОВКА /PACKAGING /

В повечето случаи, страните знаят предварително какво опаковане е необходимо за безопасно

ТО

транспортиране на стоките към местоназначението.

Но тъй като

задължението на продавач

а

да опакова стоките добре, може да варира в зависимост от вид

а

и времетраенето на предвидения транспорт, уместно

е

да се

предвидят задължения

за

продавач

а

да опакова стоките в съответствие с условията

за транспортиране, но единствено дотолкова, доколкото

обстоятелствата

по транспортирането и вида на транспорта

са му известни преди договорът за покупко-продажба да

бъд

е изпълнен (вижте

чл.

35.1. и 35.2.

В

. от Конвенцията на ООН от 1980 за договори за международна

продажба на стоките, където стоките, включително опаковката, трябва да
"съответстват на всяка конкретна цел, пряко или косвено известна на продавача в
момента на сключване на договора, освен в случаите, когато обстоятелствата
свидетелстват, че на купувач

а
не се е налагало или не е било целесъобразно да разчита на знанието и съждението на
продавача.") .

16. ОГЛЕД НА ТОВАРА /INSPECTION OF GOODS/

В много случаи на купувача се препоръчва да договори преглед на стоките преди или в
момента на предаването им за транспорт от продавач

а
(така наречения оглед преди
експедиция

или

PSI

). Ако договорът не предвижда друго, купувачът сам плаща стойността за такъв оглед,
който се провежда в негов собствен интерес. Все пак, ако огледът се прави

,
за да позволи на продавач

а
да изпълни някои свои задължителни правила, прилагани за износ

а
на стоките в неговата

страна, продавачът трябва сам да плати за този оглед, освен ако не е използван
термин

ът

EXW

и в този случай разходите на такъв оглед са за сметка на купувач

а

.

17. ВИД ТРАНСПОРТИРАНЕ И СЪОТВЕТНИЯ ТЕРМИН НА INCOTERM 2000 /MODE OF TRANSPORT AND THE APPROPRIATE INCOTERM 2000

Any mode of transport

Group E

EXW Ex Works (... named place)

ФРАНКО ЗАВОДА (... уговорено място)

Group F

FCA Free Carrier (... named place)

ФРАНКО ПРЕВОЗВАЧА (... уговорено място)

Group C

CPT Carriage Paid To (... named place of destination)

ПРЕВОЗ, ПЛАТЕН ДО (... уговорено местоназначение)

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

ПРЕВОЗ И ЗАСТРАХОВКА, ПЛАТЕНИ ДО (... уговорено местоназначение)

Group D

DAF Delivered At Frontier (... named place)

ДОСТАВЕНО НА ГРАНИЦА (...уговорено място)

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

ДОСТАВЕНО, МИТО НЕПЛАТЕНО (... уговорено местоназначение)

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

ДОСТАВЕНО, МИТО ПЛАТЕНО (... уговорено местоназначение)

Maritime and inland waterway transport only

Group F

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

ФРАНКО ПРОТЕЖЕНИЕ НА КОРАБА (... уговорено пристанище за натоварване)

FOB Free On Board (... named port of shipment)

ФРАНКО БОРД (... уговорено пристанище за натоварване)

Group C

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

СТОЙНОСТ И НАВЛО

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

СТОЙНОСТ, ЗАСТРАХОВКА И НАВЛО (... уговорено пристанище в местоназначението)

Group D

DES Delivered Ex Ship (... named port of destination)

ДОСТАВЕНО ОТ КОРАБ (... уговорено пристанище в местоназначението)

DEQ Delivered Ex Quay (... named port of destination)

ДОСТАВЕНО ОТ КЕЙ (... уговорено пристанище в местоназначение)

18. ПРЕПОРЪКИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ/THE RECOMMENDED USE

В някои случаи в предисловието се препоръчва използването или не, на определен термин. Това е особено важно във връзка с избора между термините FCA и FOB. За съжаление, търговските работници продължават да използват

FOB

там, където

той е

напълно неумест

е

н, като при това принуждава

т

продавачът да поема рискове вследствие предаването на стоките на превозвача, определен от купувач

а

.

FOB

е подходящ за използване само когато стоките са предназначени за доставка

”през борда на кораб

а

”или

в краен случай на кораб

а, а

не когато стоките се предават на превозвача за последващо претоварване на кораба,

например натоварени в контейнери или прехвърлянето им с камиони или вагони в така нареченият

”ро-ро”транспорт.

Поради това

в предисловието на термина

FOB

се прави настоятелно предупреждение за това, че терминът не трябва да се използва

,
когато страните нямат намерение да доставят стоките през борда на кораба.

Случва се страните погрешно да използват термини, предвидени за транспорта на стоките по море, когато се предполага друг вид транспорт. Това може да

породи невъзможност за

продавач

а

да изпълни своето задължение да предостави на купувач

а

съответния документ (например коносамент/сметка на товар, морска товарителница

или електронен еквивалент).

Горната таблица показва ясно кой търговски термин в INCOTERMS 2000 е подходящ да се използва

при всеки вид

транспорт.

В

предисловието на всеки термин

е у

казано

също

дали

съответният термин

може да бъде използван за всички

видове

транспорт или само за транспорт на стоки по море.

19. КОНОСАМЕНТ И ЕЛЕКТРОННА ТЪРГОВИЯ /THE BILL OF LADING AND ELECTRONIC COMMERCE /

Обичайно, бордовият коносамент/товарителница на пратката е единственият приемлив документ, който продавачът може да представи в съответствие на термините

CFR

и

CIF

.

Коносамент

ът

/товарителницата изпълнява три важни функции, а именно:

- доказателство че стоката е доставена на кораба,
- свидетелство за сключването на договора за превоз, и
- средство за прехвърляне на права на транзитни стоки при преминаване към другата страна посредством предаването на нейния документ.

Други транспортни документи, с изключение на коносамента/товарителницата биха изпълнили първите две споменати функции, но не могат да контролират транзитната доставка на стоките в местоназначението или не предоставят възможност на купувача

да продава транзитната стока чрез предаване на документите на новия купувач. Вместо това, други

те транспортни документи определят страната, имаща право да получи стоките в местоназначението. Фактът че притежанието на коносамента/товарителницата е необходимо условие за получаването на стоките от превозвач в местоназначението, прави особено трудна задачата за заместването му с електронен документ.

Обикновено се издават коносамент/товарителници в няколко оригинала, но за купувача или банката,

действаща под неговите инструкции при плащане
е особено
важно да се
гарантира че продавач
а
е предал
всички оригинали (т
. нар.
"пълнен набор"). Това също
пр
е
доставява
изискване

на
ICC
/
Rules for Documentary Credits
– Еднообразни правила за документарните акредитиви
/ на Международната търговска камара, текущата версия
на които
излиза в деня на публич
уването на
INCOTERMS
2000 : публикация № 500 на
ICC
) .

Транспортните документи трябва да свидетелстват не само за доставката на стоките от превозвача, но също и че стоките, доколкото превозвачът може да го потвърди, са получени в пълна изправност, добър вид и състояние. Всяко записване в транспортните документи, показващо, че стоките не са получени в необходимото състояние, прави документ а "нечист" и по този начин неприемлив в съответствие с правилата за документарните акредитиви.

Въпреки особената правна природа на коносаментата се предполага, че в близко

бъдеще
ще бъде заменен
с електронен документ. Още във версия
та на
INCOTERMS

той

от
1990
г.
е о
тбелязано
това очаквано развитие. Според клаузите

А
8, термините за хартиени документи могат да бъдат заменени с електронни съобщения
при положение, че страните се договорят да комуникират електронно. Такива
съобщения мо

гат
да бъдат предадени направо на заинтересованата страна или чрез трета страна

,
предоставяща и осъществяваща допълнителни услуги. Една такава полезна услуга,
която може да бъде предоставена от трета страна, е вписване на последователни
бенефициенти

на коносамент/товарителница. Системи

,
предоставящи такива услуги, като така наречената услуга БОЛЕРО, могат да изискват
по-нататъшна поддръжка от съответните юридически норми и принципи, както това
утвърждава

СМІ

1990 с правилата за електронни товарителници/коносамент /

СМІ

1990

Rules for Electronic Bills of Lading

/

и клаузи 16 - 17 от 1996 /

UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce

– Проект на

закон за

електронна търговия

/

.

20. НЕПРЕДАВАЕМИ ТРАНСПОРТНИ ДОКУМЕНТИ ВМЕСТО КОНОСАМЕНТ/ТОВАРИТЕЛНИЦА/ NON-NEGOTIABLE TRANSPORT DOCUMENTS

INSTEAD OF BILLS OF LADING

В последните години значително се опростиха документарните практики.

Коносаменти
арителници
те
често се заменят с непредаваеми
/
NON-
NEGOTIABLE
/ документи, подобни на тези
,
които се използват за други
видове
транспорт освен
морския
. Тези документи с
е
нарича
т
”морск
и
товарителниц
и
/
sea waybill
/”,
”товарителници на лайнер
за контейнери
/
liner waybills
/”,
”разписки за товар/
freight receipts
/”, или варианти на такива изрази. Непредаваемите
/
NON
-
NEGOTIABLE
/ документи са напълно задоволителни и се използват, освен когато купувачът
желае
да продава стоки
по време на път
чрез предаване

те/тов

на
хартиен документ на новия купувач. За да е възможно това, трябва да е запазено задължението на продавач
а
да предоставя коносамент/товарителница в съответствие с
CFR
и
CIF
. Все пак, ако договарящите страни знаят, че купувачът не е замислил да продава транзитно стоките, те могат да се договорят специално за освобождаване на продавач
а
от задължението да предоставя коносамент/товарителница или, в друг случай,

могат да използват термините
CPT
и
CIP
където няма изискване да се предоставя коносамент/товарителница.

21. ПРАВО ЗА ИНСТРУКЦИИ НА ПРЕВОЗВАЧА /THE RIGHT TO GIVE INSTRUCTIONS TO THE CARRIER /

Купувач, плащаш стоките в съответствие с термина "С" следва да бъде сигурен, че
получава
и плащанет
о ,
продавачът няма да разпорежда на превозвача нова инструкции за стоката. Някои
транспортни
документи, използвани
при
определени видове транспорт (въздушен, автомобилен или железопътен)
,
пред
оставят
на договарящите страни възможност да се възпрепятства продавачът да издава нови
инструкции на превозвача, снабдявайки купувач
а
с определен оригинал или дубликат на товарителницата.
Д
окументите които с
е
използва

Т
вместо коносамент/товарителница за морски транспорт обикновено не съдържат такава
"възпрепятстваща"
функция. Международн
ият м
орски комитет
по
правя този недостатък на горепосочените документи като въвежда
през
1990г
.
"Единни правила за морски товарителници"
/
Uniform Rules for Sea Waybills
/
,
позволявайки на страните да включват клауза
"без разпореждане", според която продавачът, чрез инструкцията предава на
превозвача право на разпореждане със стоката по отношение на доставката на товара,
на никой друг или на друго място, освен уговореното в товарителницата.

22. Арбитражен съд към Международната търговска камара /ICC ARBITRATION/

Договарящите страни, които в случай на разногласие със своя партньор по
договора за покупко-продажба допускат възможността да
се обръщат към
Арбитраж
ния съд
на Международната търговска камара /
ICC
/,
следва
ясно и точно договорят
това в
своя договор за покупко-продажба
, а
в случай

на липса на единен договорен документ, при размяната на кореспонденция
,
която
също

представлява своео
бразно
споразумение между тях. Фактът на включването на един или повече варианти на
INCOTERMS
в договор

,
или свързаната с това кореспонденция сам по себе си НЕ представлява споразумение
за възможността до прибягване към арбитраж на
ICC

Международната търговска камара (ICC) препоръчва следното стандартно
условие за арбитраж:

**"Всички разногласия, произтичащи от/или във връзка с настоящия договор,
окончателно следва да се разрешат в съответствие с Правилата на Арбитражния
съд на
Международната търговска камара от един или повече арбитри,
□
назначени в съответствие указаните Правила ."**

□

EXW - EX Works (... named place)

ФРАНКО ЗАВОДА (... уговорено място)

Терминът "Франко завода" означава, че продавачът е изпълнил задължението си по
доставката, когато е предоставил стоките в разпореждане на купувач
а
в своето предприятие или друго уречено място (завод, фабрика, склад и т.н.), не е
извършено митническото
оформяне
за износ и не е

за
д
ъл
жен
с
натоварването
на стоките
на превозно средство.
Този термин
предполага минимум задължения за продавач
а
и купувачът
следва
да поеме всички разходи и рискове във връзка с превозването на стоките от
предприятието на продавача до местоназначението им.
В случай, че
страните

се споразумеят
продавачът да поеме задължението
по
натоварването на стоките за изпращане/експедиция и да поеме всички разходи и

рискове за
натоварването
, това
следва
да бъде ясно уговорено със съответното допълнение към договор
а
за покупко-продажба (вж.
т.
11.

ВАРИАНТИ НА ИНКОТЕРМС

на Въведението
) . Този термин не може да се прилага, когато купувачът не е в състояние да изпълни
пряко или косвено експортните/износните
митнически
формалности. В такива случаи,
следва
да
се
използва термин
ът
FCA
, при положение, че продавачът се съгласи да поеме разходите и риска по

натоварването.

A. □ ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОДАВАЧА

Б. □ □ ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КУПУВАЧА

A.1. Предоставяне на стоката в съответствие с договора

Б.1. Заплащане на

Продавачът е длъжен в съответствие с договора за покупко-продажба да предостави на

Купувачът е длъжен да заплати предвидената в договора за покупко-продажба ц

A.2. Други изисквания

Б.2. Други изисквания

Продавачът е длъжен да предостави на купувача действителна информация за риска, който носи

Купувачът е длъжен да предостави на продавача информация за условията на продажбата

A.3. Договор превоза и страхования

Б.3. Договор превоза и страхования

А) Договор превоз

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪГ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

Б) Договор страхования а

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪГ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

а) Договор превоз

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪГ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

б) Договор страхования а

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪГ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

A.4. Доставка

Б.4. Приемане на доставка

Продавачът е длъжен да предостави на купувача всички необходими документи, свързани с доставката, в съответствие с условията на договора.

Купувачът е длъжен да приеме доставката на стоката, когато тя е осъществена в съответствие с условията на договора.

А.5. Преминаване на риска

Б.5. Преминаване на риска

Продавачът е длъжен да поеме всички рискове от загуби и повреди на стоката в съответствие с условията на договора.

Купувачът е длъжен да поеме всички рискове от загуби и повреди на стоката от момента,

- от уговорената дата или съгласувания срок за приемане на доставката, които възникват при

А.6. За определяне на заложените

Б.6. За определяне на заложените

Купувачът е длъжен да плати предвидените в условията на продажбата разходи, свързани с

Купувачът е длъжен:

- да поеме всички разходи, свързани със стоката от момента на доставката под негово ра

- да поеме всички допълнителни разходи, възникващи вследствие на посто

- да плати всички мита, налози и други разходи, а също и разходите з

A.7. Известие за купувача

B.7. Известие за продавача

Продавачът е длъжен да извести купувача за датата и мястото, когато и където стоката п

В случай, че купувачът трябва да определи в рамките на определения срок, датата и/или м

A.8. Доказателства за доставка, транспортни документи или еквивалентни електро

B.8. Доказателства за доставка, транспортни документи или еквивалентни електрон

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪТ"БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ"

Купувачът е длъжен да изпрати на продавача подходящо доказателство за приета сток

A.9. Проверка на маркировка

B.9. Оглед на стоката

Продавачът трябва да поеме разходите свързани с проверката на стоката (например, про

Продавачът е длъжен за своя сметка да осигури опаковката (с изключение на случаите к

Купувачът е длъжен да поеме, ако не е уговорено друго, разходите, свързани с обичайни

A.10. Задължения

B.10. Задължения

Продавачът придобива на обичайните документи и му дава електронни е-ваалерции

Продавачът, трябва да предостави формуляр за получаването на застраховка.

Купувачът е длъжен да поеме всички разходи и да заплаща сборовете, свързани с набав

FOB - Free On Board (... named port of shipment)
Франко борд (... уговорено пристанище за натоварване)

Терминът "Франко борд" означава, че продавачът е осъществил задълженията си по доставката, когато стоката е преминала

п

рез/над

борда на посочен от купувача

съд/

кораб в уговореното пристанище за натоварване.

Това значи, че от този момент всички разходи и рискове от загуби и повреди на стоката се понасят от купувача. При условията на термина

FOB

на продавача се възлага задължението по митническото оформяне на стоката за износа. Даденият термин може да се използва само при превоз на стоки по морски или вътрешно-воден транспорт. Ако страните нямат намерение да доставят стоката през борда на съда/кораба, следва да приложат термина

FCA

.

A. □ ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОДАВАЧА

B. □□ ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КУПУВАЧА

A.1. Предоставяне стоката в съответствие с договора

B.1. Плащане на цената

Продавачът е длъжен в съответствие с договора за покупко-продажба да представи на к

Купувачът е длъжен да заплати предвидената в договора за покупко-продажба ц

A.2. Друеизиформатива и

B.2. Друеизиформатива и

Продавачът е длъжен за своя сметка и риск да получи обичайният износен лиценз (разре

Купувачът е длъжен да предостави своите документи, които са формално обичайно необходими за износ и раз

A.3. Договори за превоз и застраховка

B.3. Договори за превоз и застраховка

a) Договор превоз.

Няма задължение т 10. "ИЗРАЗЪГ"БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

б) Договор страхования .

Няма задължение т 10. "ИЗРАЗЪГ"БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ) .

а) Договор превоз.

Купувачът е длъжен за своя сметка да сключи договор за превоз на стоката от уговоре

б) Договор страхования .

Няма задължение т 10. "ИЗРАЗЪГ"БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ) .

A.4. Доставка

Б.4. Понятие за доставка

Продавачът е длъжен да натовари стоката на борда на съда/кораба, посочен от купувача

Купувачът е длъжен да приеме стоката когато тя е осъществена в съответствие

A.5. Преминаване на риска

Б.5. Преминаване на риска

Продавачът, в съответствие с клауза Б.5., е длъжен да поеме всички рискове и загуби или

Получателят е длъжен да поеме всички рискове от загуби или повреди на стоката

- от момента на преминаването ѝ през/над борда на съда/кораба в уговореното

-Тот съвасуваща, а е да по ала и зя бвана у б е д р е а д л е с р о в и д д о л т ф и к а ц и о н а , о т в ъ з н и р е д е , б и о

A.6. Разпределения заходите

Б.6. Разпределения заходите

Зачитайки уговорките на клауза Б.6., продавачът е длъжен да заплати:

- всички разходи, свързани със стоките, до момента на преминаването им през/над борда

(ако това е необходимо. "ИЗРАЗЪТ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ) , всички разходи, свър

Купувачът е длъжен да заплати

- всички разходи, свързани със стоките от момента на преминаването им през/над борда на кораба

- всички допълнителни разходи, възникващи било вследствие това, че посочения му съд/кораб не е в състояние да приеме стоката

- 14 ако МТО не е избрано (вижте), всички митни тарифи, налози и други сборове, а също и разходите за транспорт до пристанището

A.7. Извещание за купувача

B.7. Извещание за купувача

Продавачът е длъжен да извести купувача по подобаващ начин, че стоката е поставена в кораба

Купувачът е длъжен да извести продавача по подобаващ начин за наименованието на съда

A.8. Доказателства за транспортни документи или еквивалентни електронни съобщения

B.8. Доказателства за транспортни документи или еквивалентни електронни съобщения

Продавачът е длъжен да представи на купувача, за своя сметка, в качеството на доказателство

В случай, че такова доказателство, споменато по-горе, не се явява транспортен документ,

В случай, че продавача и купувача се договорят за използването на средствата за електро

Купувачът е длъжен да приеме доказателствата за доставката в съответствие с

A.9. Проверка на маркировка

B.9. Оглед на стоката

Продавачът е длъжен да плати разходите, свързани с проверката на стоката (например,

Продавачът е длъжен за своя сметка да заплати разходите, свързани с опаковката, необ

Купувачът е длъжен да плати разходите, свързани с обичайният оглед на стоката, с изкл

A.10. Други задължения

B.10. Други задължения

Продавачът е длъжен по молба на купувача да му оказва, за негова сметка и риск, пълно

Продавачът е длъжен да осигури на купувача по негово искане цялата информация, необ

Купувачът е длъжен да плати всички разходи и плащания на сборове, свързани с получав

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

СТОЙНОСТ, ЗАСТРАХОВКА И НАВЛО (... уговорено пристанище в местоназначението)

Терминът "Стойност, Застраховка и Навло" означава, че продавачът е осъществил доставката, когато стоката е преминала над/през борда на съда/кораба в отправното пристанище.

Продавачът следва да заплати разходите и навлото, необходими за доставка на стоката в уговореното пристанище в местоназначението, **НО** рискът от загуби или повреди на стоката, както и обичайните допълнителни разходи, възникващи след доставката на стоката се прехвърлят от продавача на купувача. Обаче, при условието на термина

CIF

на продавача се възлага също задължението по придобиването на морска застраховка

В полза на купувача срещу рискове от загуби и повреди на стоката по време на превоза

Следователно, продавачът е длъжен да сключи договор за застраховка и да заплати застрахователните вноски. Получателят е длъжен да вземе предвид, че съгласно условията на термина CIF, от продавача се

изисква застрахователно осигуряване само с минимално покритие (вж. Въведение т.9.3).

Ако купувачът _____ желае

да има застраховка с по-голямо покритие, той би трябвало изрично да се договори с
продавач

а

за това или сам да предприеме мерки за сключване на

допълнителна застраховка .

Терминът "GIF" изисква продавачът да поеме митническото оформяне на стоките за износ. Този термин може да бъде използван при превоз на стоки само за морски и вътрешен воден транспорт. Ако страните не предвиждат да доставят стоката през/над борда на кораб

а

, би трябвало да бъде използван термина

CIP

.

A. □ ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОДАВАЧА

Б. □ □ ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КУПУВАЧА

A.1. Предоставяне на стоката в съответствие с договора

Б.1. Заплащане на

Продавачът е длъжен в съответствие с договора за покупко-продажба да представи на к

Купувачът е длъжен да заплати предвидената в договора за покупко-продажба ц

A.2. Други из форми деловна и

B.2. Други из форми деловна и

Продајна из форма се одређује сваког пута када се купује или продаје из форми деловна и / за рен

Купујача из форма се одређује сваког пута када се купује или продаје из форми деловна и / за рен

A.3. Договор превоза и осигурања

B.3. Договор превоза и осигурања

а) Договор превоз

Продајач се обавезује да обезбеди превоз путника и њиховог пратеничарства (уколико је потребно) до одређеног места одређеном врстом превоза.

б) Договор за застраховку

Нема задужења т 10. "ИЗРАЗЪТ" БЕЗ ЗАДЪЖЕЊИЈА).

а) Договор превоз

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪГ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

б) Договор страхос а

Няма задължения т 10. "ИЗРАЗЪГ" БЕЗ ЗАДЪЛЖЕНИЯ).

A.4. Доставка

Б.4. Приемане на доставка

Продавачът е длъжен да натовари стоката на борда на съда/кораба в отправното пристанище.

Купувачът е длъжен да приеме доставката на стоката, когато тя е осъществена в съответствие с условията на договора.

A.5. Преминаване на риска

Б.5. Преминаване на риска

Продавачът е длъжен, съгласно уговорките на клауза Б.5., да поеме всички рискове от за

Купувачът е длъжен да поеме всички рискове от загуби и повреди на стоките от момента

Купувачът е длъжен при неизпълнение на задълженията си да извести в съответствие с

A.6. Разходи за транспорт

B.6. Разходи за транспорт □

Продавачът, зачитайки уговорките на клауза B.6., трябва да заплати:

- всички разходи, свързани със стоката, до момента на нейната доставка в съответствие с

- навлото и всички произтичащи от клауза A.3a) разходи, включително разходите по натов

- разходите по издаването на застраховка в съответствие с клауза A.3б), и

- обичайните издръжки при разтоварване на стоката в договореното пристанище за разто

- 14. Ако стоката е предмет на митническите формалности за

Купувачът трябва, зачитайки уговорките в клауза A.3a), да плати:

- всички разходи, свързани със стоката от момента на доставката ѝ в съответствие с условията на Incoterms.
 - всички разходи и сборове, свързани със стоките по време на транзитното им превозване.
 - разходите по разтоварване на стоката, включително лихтерните (LIGHTERAGE) и кейовите такси.
 - всички допълнителни разходи вследствие неизпълнение на задължението си да даде съдействие за получаване на стоката.
- 14 ако INCOTERMS (всичко), всички разходи и сборове, свързани със стоката са през разходите на продавача.

A.7. Извещие за купувача

B.7. Извещие за продавача

Продавача, не е длъжен да предоставя на купувача всякакви сведения относно стоката, която дава АФЗ.

Ако продавачът е изведен да пореди стоката за експедирането на стоката и/или пристанието.

A.8. Доказателства за транспортни документи или еквивалентни електронни съобщения

B.8. Доказателства за транспортни документи или еквивалентни електронни съобщения

Продавачът да предоставя обичайния си собствен транспортен документ издаден за уговорен

Този документ (например, оборотна товарителница/коносамент, необоротна морска товарителница)

Когато продавачът и купувачът се договорят да комуникират електронно, документите, уговорени

Купувачът е длъжен да приеме предвидения според клауза А.8. транспортен документ, ако

A.9. Проверка, овина маркировка

B.9. Оглед на стоката

Продавачът трябва да поеме разходите свързани с проверката на стоката (например, про

Продавачът е длъжен за своя сметка да осигури опаковката (с изключение на случаите ко

Купувачът е длъжен да поеме всички разходи, свързани с обичайния преди натоварване

A.10. Задължения

B.10. Задължения

Продавачът е длъжен по искане на купувача за своя сметка и риск да му оказва пълно съдействие.

Продавачът трябва да осигури на купувача по негово искане цялата информация, необходима за изпълнение на договора.

Купувачът е длъжен да поеме всички разходи и плащания на сборове, свързани с получаване на стоката.

Купувачът трябва да осигури на продавача по негово искане цялата информация, необходима за изпълнение на договора.