



09.12.2010.

Laikrakstu arhivs: 

Meklēt

Paplašināt  
Paiņis


 Abonēšana | Jaunumi | Lasi jaunāko! | WAP ziņas | Cenrādis |  
 Publicitāte | Laikrakstu aģents | Statistika | Apraksts

News.lv -&gt; Телеграф -&gt; 2010/12/09 -&gt; Новые правила для транзита

Info: Vikmane Elīna (ZABSOR) ip:  
87.110.190.149; 09.12.2010 08.49.21
 Laikraksta redakcija atrodas Rīgā, Elijas ielā 17  
 Redakcijas e-pasta adrese: [telegraf@telegraf.lv](mailto:telegraf@telegraf.lv)  
 Lursoft laikrakstu bibliotēkā pieejami raksti no 05.11.2001

## Новые правила для транзита


[More](#)
**Datums:** 09.12.2010**Autors:** Анастасия АМАЛИНА**Rubrika:** Деловой Телеграф

INCOTERMS 2010 устранил недосказанность между продавцом и покупателем

Международная торговая палата представила новые правила условий перевозок товара от продавца к покупателю Incoterms 2010. Правила стали понятнее и избавились от некоторых устаревших типов договоров.

Десять лет спустя

Первый вариант Incoterms появился в далеком 1936 году, хотя работа над ним шла с 1919го, когда была создана Международная торговая палата. Если изначально правила касались только морских перевозок, то постепенно в них добавлялись и другие виды транспорта, и новые тонкости передачи ответственности за груз от продавца к покупателю. С 1980 года Incoterms пересматриваются с промежутком в 10 лет — примерно за такое время транзит "вырастает" из старых правил.

Как рассказал Деловому Телеграфу Лаури Райлас, участник создания новой редакции правил, представлявший Incoterms 2010 в Риге, "мы продолжили начатые в 2000 году изменения, которые должны сделать условия более понятными для бизнесменов из всех стран. С ростом глобализации становится все более важным наличие определенных общих правил транзита. Также нужно было отметить в Incoterms тонкости электронной коммерции, которая играет огромную роль в современном бизнесе".

Кто отвечает?

Основное разделение типов контрактов по Incoterms базируется на том, где ответственность за груз переходит от продавца к покупателю. От группы E, в которой покупатель берет на себя все расходы и всю ответственность за происходящее в ходе транзита, до группы D, в которой доставкой в полной мере ведает продавец.

Именно группы D коснулись самые серьезные изменения — целых три типа контрактов из пяти были признаны устаревшими и заменены двумя более современными моделями. "На самом деле за изменения проголосовали сами бизнесмены, не выбирая эти типы контрактов, — объясняет Лаури Райлас. — К примеру, DAF — доставка на границу остался от времен существования Советского Союза, когда на таких условиях в СССР везли западные товары. Сейчас проблем с железным занавесом нет, и бизнесменам намного удобнее либо доставка груза на место (напрямую на склад), либо на терминал, где уже покупатель примет его и перевезет по своему усмотрению".

В группе морских перевозок F новые правила убрали "момент безответственности". Раньше в одном из типов контрактов ответственность продавца заканчивалась с началом погрузки, а покупатель брал на себя ответственность за купленный товар после того, как товар погрузили на судно. Таким образом, за саму погрузку, во время которой груз подвергается немалому риску, никто не отвечал. Теперь этот момент входит в ответственность продавца. "Конечно, все зависит от желания обоих бизнесменов, — комментирует Л.Райлас. — Они могут договориться, что покупатель берет товар "на себя" с начала погрузки. Но в любом случае, у нас больше не будет ситуации, что погрузка оказывается вне ответственности обеих сторон".

Ничего революционного

Деловой Телеграф задал вопрос Агрису Репшу, представителю юридической компании Sorainen Law Firm в Латвии, повлияют ли изменения в международных правилах на латвийский транзит?

— В принципе революционных изменений в Incoterms 2010 нет, основные различия с прежним вариантом — в деталях и тонкостях. Так что латвийским бизнесменам важно изучить эти нюансы. Не думаю, что изменения окажут значительное положительное или отрицательное влияние на наш транзит.

Какие типы контрактов чаще всего применяются в Латвии? Заметно более или менее популярных нет. Но учитывая, что значимая часть нашего транзита идет через порты, изменения в условиях морских перевозок нам стоит отметить, — рассказал Агрис Репш.

Макса par pakalpojumu: **0.02** LVL

### Pievienot komentāru

vārds:

komentārs:

---

[ [Iziet](#) | [Konts](#) | [Lursoft](#) | [Pakalpojumi](#) | [Sakari](#) | [Abonēšana](#) | [Norēķini](#) ]

© Lursoft, Lursoft IT 1997-2010. Lietotājs, lietojot sistēmas, apņemas ievērot Fizisko personu datu aizsardzības likumu, Autortiesību likumu un Lursoft sistēmas izmantošanas noteikumus. Lietotājam aizliegts izmantot jebkādas automatizētas sistēmas vai iekārtas (robotus) piekļuvei sistēmai bez rakstiskas saskaņošanas ar Lursoft. Datu bāzei ir izziņas raksturs, un tai nav juridiska spēka. Lursoft neņes nekādu atbildību par darbībām vai lēmumiem, kas balsīti uz saņemto pakalpojumu.