

# JAUNIE INCOTERMS® 2020 UN PUŠU MODIFICĒTIE TERMINI

## NEW INCOTERMS® 2020 AND VARIANTS OF TERMS

**Inga Kačevska, Dr. iur.**

Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes asociētā profesore

### Summary

This article provides a brief overview on new ICC Incoterms® 2020 and analyzes its impact on the codifications of international trade law and development of the relevant case law. The article also aims to illustrate some of the issues and the consequences that arise if the parties modify classical trade terms.

**Atslēgvārdi:** *Incoterms*® 2020, tirdzniecības terminu modifikācija, pušu nodoma interpretācija

**Keywords:** ICC Incoterms® 2020, modification of trade terms, interpretation of the intention of the parties

### Ievads

Tirdzniecības paražām, principiem un praksei ir ļoti liela loma starptautiskajās tirdzniecības tiesībās, jo paši tirgotāji jau izsenis ir aktīvi ietekmējuši šīs tiesības, piedalījušies to veidošanā un pat radišanā. Starptautiskie tirdzniecības termini ir tam spilgts piemērs.

Lai gan mūsdienās tirdzniecības veidi, metodes un rīki atšķiras, tirdzniecības termini, tādi kā FOB un CIF, bija pazīstami jau 18. gadsimtā.<sup>1</sup> Tomēr 1923. gadā Starptautiskā Tirdzniecības kamera (*ICC*) savā pētījumā konstatēja, ka dažādās valstīs un komercnozārēs šie tirdzniecības termini tiek saprasti un piemēroti atšķirīgi,<sup>2</sup> tāpēc *ICC* sāka kodificēt šos terminus, pirmo *Incoterms*® versiju sastādot 1936. gadā. Šobrīd *ICC* šo terminu apkopojumu regulāri maina un papildina,<sup>3</sup> pielāgojoties reālajai tirdzniecībai, izmaiņām transportēšanas praksē un tehnoloģijās. Tas ir iespējams, jo šī kodifikācija ir pašu tirgotāju veidota,

<sup>1</sup> Coetzee J. INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk. Stellenbosch University, 2010, p. 12.

<sup>2</sup> Sk.: Incoterms rules history. Pieejams: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> [aplūkots 15.03.2020.].

<sup>3</sup> Līdz šim ir izstrādātas šādas redakcijas: 1936., 1953., 1967., 1976., 1980., 1990., 2000., 2010. un jaunā 2020. gadā. Katra redakcija tapusi, lai pielāgotu terminus konkrētai transporta jomas attīstībai, piemēram, 1953. gadā tie tika pielāgoti dzelzceļa transportam, 1974. gadā – aviotransportam, 1980. gadā – konteineru pārvadājumiem utt. 2010. gada *Incoterms*® versijā terminu skaits tika samazināts no 13 līdz 11 un tika ņemta vērā elektronisko saziņas līdzekļu izmantošana.

neatkarīga no jebkāda nacionālā likuma, tomēr tā ir saskaņota ar 1980. gada Vīnes konvenciju par starptautiskajiem preču pirkuma-pārdevuma līgumiem (turpmāk – Vīnes konvencija).<sup>4</sup>

Jāatgādina, ka *Incoterms*<sup>®</sup> ir tirdzniecības termini, kas nosaka pircēja un pārdevēja pienākumu, izdevumu un riska sadali attiecībā uz pārvadājuma līguma slēgšanu, preču piegādi, apdrošināšanu, eksporta un/vai importa licencēm. Katrs termins ir akronīms, izteikts ar trim burtiem, aiz kuriem seko precīza ģeogrāfiska vieta un adrese. Tie piemērojamas gan nacionālajiem, gan starptautiskajiem darījumiem. *Incoterms*<sup>®</sup> termini neietver pilnīgu pārdevuma līgumu.

Šī raksta mērķis ir īsi iepazīstināt ar būtiskākajām izmaiņām jaunajos *Incoterms*<sup>®</sup> 2020 un analizēt, vai jaunā terminu redakcija samazinās iespēju, ka puses modificēs tirdzniecības terminus, tādējādi riskējot ar līgumu iztulkošanas problēmām, papildu izmaksām un garām tiesvedībām.

### ***Incoterms*<sup>®</sup> 2020<sup>5</sup>**

*Incoterms*<sup>®</sup> 2020 ir saglabāti 11 termini, iedalot tos divās atšķirīgās grupās: termini jebkuram transporta veidam<sup>6</sup> un termini transportēšanai pa jūru un iekšējiem ūdensceļiem.<sup>7, 8</sup> *Incoterms*<sup>®</sup> 2010 iekļautais termins DAT (angļu val. – *delivered at terminal*, latv. val. – piegādāts līdz terminālam) ir nomainīts pret jaunu terminu DPU (angļu val. – *delivered at place unloaded*, latv. val. – piegādāts vietā neizkraujot). *Incoterms*<sup>®</sup> 2010 vienīgā atšķirība starp DAT un DAP bija tā, ka pārdevējs novieto preces pircēja rīcībā, izkrautas no pienākošā transportlīdzekļa “terminālā”,<sup>9</sup> bet DAP noteic, ka pārdevējs novieto preces pircēja rīcībā, sagatavotas izkraušanai. Jaunajā redakcijā, pirmkārt, DPU, kas agrāk bija DAT, tiek pārcelts pirms DAP, ņemot vērā, ka parasti katram nākamajam terminam pieaug pārdevēja saistību apjoms, tādējādi DPU, kas paredz izkraušanu, seko DAP.

Pārdevēja un pircēja pienākumu izkārtojums nav mainījies – spoguļattēlā ar burtu A ir atzīmēti desmit pārdevēja pienākumi un ar burtu B ir atzīmēti desmit pircēja pienākumi. Tomēr pienākumu secība ir būtiski grozīta šajā pēdējā

<sup>4</sup> Latvijas Vēstnesis, 03.07.1997., Nr. 170.

<sup>5</sup> *Incoterms*<sup>®</sup> 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC), ICC Publication: 723E, 2019. Jaunā redakcija vēl nav tulkota latviešu valodā.

<sup>6</sup> EXW (angļu val. – *ex works*, latv. val. – no rūpnīcas), FCA (angļu val. – *free carrier*, latv. val. – franko pārvadātājs), CPT (angļu val. – *carriage paid to*, latv. val. – transportēšana apmaksāta līdz), CIP (angļu val. – *carriage insurance paid to*, latv. val. – transportēšana un apdrošināšana apmaksāta līdz), DAP (angļu val. – *delivered at place*, latv. val. – piegādāts vietā), DPU (angļu val. – *delivered at place unloaded*, latv. val. – piegādāts vietā izkraujot) un DDP (angļu val. – *delivered duty paid*, latv. val. – piegādāts ar nodevas samaksu).

<sup>7</sup> FAS (angļu val. – *free alongside ship*, latv. val. – franko gar kuģa bortu), FOB (angļu val. – *free on board*, latv. val. – franko uz kuģa klāja), CFR (angļu val. – *cost and freight*, latv. val. – cena un frakts), CIF (angļu val. – *cost insurance and freight*, latv. val. – cena, apdrošināšana un frakts).

<sup>8</sup> *Incoterms*<sup>®</sup> 2000 termini tika izkārtoti vienā grupā no E, F, tad C un D grupā – no pārdevēja minimālajām saistībām līdz maksimālajām attiecībā uz preču piegādi, tomēr bieži vien tirgotāji terminus, kas attiecas uz transportēšanu pa jūru, izmanto attiecībā uz citiem transportēšanas veidiem, tādējādi radot problēmas pirkuma līguma izpildē, jo termini, kas piemērojami jebkuram transporta veidam, nav piemēroti transportēšanai pa ūdeni.

<sup>9</sup> “Termināls” ietvēra jebkuru vietu, nosegtu vai nenosegtu, kā, piemēram, piestātņi, noliktavu, konteineru laukumu vai ceļu, dzelzceļu vai lidostas kravu terminālu. Sk.: *Incoterms*<sup>®</sup> 2010 ICC Publication No. 715. Tulkojuma izdevējs un izplatītājs: Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, 2010, 34. lpp.

redakcijā,<sup>10</sup> un svarīgākie pienākumi tiek izvietoti prioritārā kārtībā, t. i., piegādes pienākums un riska pāreja tiek pacelti uz augšu. Ir papildināti jautājumi par apdrošināšanu, izmaksām, tostarp drošības izmaksām. Jaunajos *Incoterms*<sup>®</sup> 2020 ir iekļauti izsmeltoši paskaidrojumi par termiņiem, lai tirgotāji varētu izdarīt pareizo izvēli.

Šajā redakcijā tieši nav noteikta temporālā piemērojamība,<sup>11</sup> kas ļauj tikai minēt, vai visiem līgumiem, kuri noslēgti pēc 2020. gada un kuros nav minēta redakcija, tiek piemērota jaunākā versija.

Būtībā nav veiktas revolucionāras izmaiņas jaunajos terminos, tomēr, izdodot jaunu redakciju, ICC vēlreiz akcentē, ka šādas ieteikuma tiesības ir visefektīvākais veids, kā operatīvi atainot jauninājumus tirdzniecībā un jaunu tehnoloģiju izmantošanu. Vienlaicīgi tirgotāji ātri vien pieņem jaunus grozījumus, izsakot uzticību ICC. Būtībā šī kodifikācija ir kā dabiskās tiesības, kas rodas tirgotāju vidū un pielāgojas to pašreizējām vajadzībām.

Latvijā komersanti bieži izmanto *Incoterms*<sup>®</sup>, tomēr anonimizēto nolēmumu datubāzē ir pieejami tikai daži Latvijas tiesu nolēmumi, kur ir pieminēti, bet ne analizēti *Incoterms*<sup>®</sup>. Turklāt bieži vien nav konstatējams, kura apkopojuma redakcija tiek izmantota. Viens nolēmums īpaši piesaistīja autores uzmanību. Savā spriedumā tiesa konstatē, ka “Incoterms 2000 ar tā jaunāko pielikumu lietā nav iesniegts, līdz ar ko tiesa strīda izšķiršanā vadās no citiem lietā esošajiem materiāliem”. Vienlaicīgi tiesa šajā lietā piemēroja “Anglijas normatīvos aktus un citus Anglijas tiesību avotus”.<sup>12</sup> Šeit rodas retorisks jautājums: ja tiesa zina likumu, vai tai būtu jāzina arī kodificētie un nevalstiski veidotie tirdzniecības principi?

Autores atbilde ir jā, un tā balstīta uz vairākiem apsvērumiem. Bieži vien pirkuma-pārdevuma līgumos, kuros nav iekļauta jurisdikcijas atruna, tirdzniecības termins var norādīt uz kompetento tiesu. Piemēram, pirkuma-pārdevuma līgumā starp Latvijas pārdevēju un Somijas pircēju ir noteikts, ka piegāde jāveic EXW Rīga. Pircējs preces saņem, bet samaksu neveic. Atbilstoši Briseles Ibis regulas 7. panta pirmās daļas b) punkta pirmajam ievilkumam pārdevējs var iesūdzēt pircēju tās dalībvalsts tiesā, kur saskaņā ar līgumu preces piegādāja vai tās būtu bijis jāpiegādā (vai alternatīvi – atbildētāja domicila dalībvalsts tiesā atbilstoši regulas 4. panta pirmajai daļai).<sup>13</sup> Tātad šajā gadījumā akronīms palīdz noteikt jurisdikciju.

Arī Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi: “Starptautiskās Tirdzniecības palātas izstrādātie Incoterms, kuros definēti un kodificēti parasti starptautiskajā tirdzniecībā lietotu konkrētu noteikumu un klauzulu saturs, tiek atzīti un praktiski īpaši plaši izmantoti. Tādējādi, analizējot līgumu, lai noteiktu piegādes vietu [Briseles I] regulas 5. panta [tagad 7. panta] 1. punkta b) apakšpunkta pirmā

<sup>10</sup> A1/B1 Vispārējās saistības; A2/B2 Piegāde (bija: Licences, atļaujas, drošības pārbaudes un citas formalitātes), A3/B3 Riska pāreja (bija: Pārvadājuma un apdrošināšanas līgumi), A4/B4 Pārvadājums (bija: Piegāde), A5/B5 Apdrošināšana (bija: Atbildības pāreja par risku), A6/B6 Piegāde/transporta dokumenti (bija: Izdevumu sadalījums), A7/B7 Eksporta/Importa noformēšana (bija: Paziņošana), A8/B8 Pārbaude/iepakojums/markēšana (bija: Piegādes dokumenti), A9/B9 Izdevumu sadale (bija: Pārbaude, iepakojums, markēšana), A10/B10 Paziņojumi (bija: Palīdzības informācijas iegūšanā un saistītie izdevumi).

<sup>11</sup> Piemēram, *Incoterms*<sup>®</sup> 2010 sāka piemērot no 2011. gada 1. janvāra.

<sup>12</sup> 18.05.2017. Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas spriedums lietā Nr. C32370115.

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komercietās). OVL, 20.12.2012., Nr. 351, 1.–32. lpp.

ievilkuma izpratnē, **valsts tiesai** [autore's izcēlums] ir jāņem vērā visi šī līguma atbilstošie noteikumi un klauzulas, tostarp, ja nepieciešams, tādi noteikumi un klauzulas, kas ir vispārēji atzīti un paredzēti starptautiskās tirdzniecības praksē, kā Incoterms, tiktāl, ciktāl tie ļauj skaidri noteikt šo vietu.”<sup>14</sup>

Turklāt šajā lietā Eiropas Savienības Tiesa pati interpretēja pušu izdomātu tirdzniecības terminu “*Resa: Franco ns. [nostra] sede*” (“Piegade: no mūsu juridiskās adreses”), nosakot, kas tas pilnībā atbilst ICC *Incoterms*<sup>®</sup> EXW terminam. Te var secināt, ka pat tad, ja puses nav konkrēti izdarījušas atsauci uz kādu no *Incoterms*<sup>®</sup> terminiem, līguma noteikums var tikt iztulkots atbilstoši kādam no ICC kodificētajiem tirdzniecības nosacījumiem, tādējādi šo konkrēto terminu padarot par starptautisku tirdzniecības paražu. Proti, atbilstoši Vīnes konvencijai paraža ir tā, par kuru puses zināja vai tām vajadzēja zināt, kura starptautiskajā tirdzniecībā ir plaši pazīstama un kuru šāda veida līgumos attiecīgajā tirdzniecības jomā puses pastāvīgi ievēro.<sup>15</sup>

Ņemot vērā to, ka *Incoterms*<sup>®</sup> ir viens no starptautisko tirdzniecības tiesību avotiem, atsevišķi termini ir ar paražu spēku un to iekļaušana līgumā var ietekmēt arī strīda izšķiršanas vietu, ne tikai pašiem tirgotājiem, bet arī tiesām un šķīrējtiesām ir jāprot tos piemērot.

## Terminu modifikācija un interpretācija

*Incoterms*<sup>®</sup> 2020 ievada 78. punktā ir norādīts, ka dažkārt puses vēlas pārveidot kādu no termina noteikumiem, un, lai gan *Incoterms*<sup>®</sup> 2020 to neaizliedz, kādā brīdī tas var radīt nepatīkamus pārsteigumus. Neskatoties uz to, cik rūpīgi tiek strādāts pie *Incoterms*<sup>®</sup>, terminu modifikācija ir ikdiena un tik tiešām var radīt līguma izpildes grūtības un palielināt izmaksas, tādēļ autore apskatīs atsevišķus piemērus.

Pirmkārt, *Incoterms*<sup>®</sup> ir vispārīgi noteikumi, bet katrai tirdzniecības nozarei ir sava specifika.<sup>16</sup> Proti, termini transportēšanai pa jūru un iekšējiem ūdensceļiem ir pielāgoti tieši beramkravām (nevis konteineriem), tomēr puses parasti vēl papildina šos terminus. Piemēram, terminam FOB pievieno “noblīvēt” vai “sakārtot” (angļu val. – FOB *stowed*, FOBS), “izlīdzināt” (angļu val. – FOB *trimmed*, FOBT) vai “sakārtot un izlīdzināt” (angļu val. – FOB *stowed and trimmed*, FOBST), kas nozīmē, ka pārdevējam ir ne tikai jāpiegādā preces, novietojot tās uz pircēja nosauktā kuģa klāja norādītajā nosūtīšanas ostā, bet arī jānodrošina preču vienmērīgs un stabils izkārtojums, par to arī samaksājot. Piemērojot klasisko FOB, šīs izmaksas sedz pircējs, un risks par preču zaudējumu vai bojājumu pāriet ar piegādes brīdi. Bet kad piegāde ir veikta, un kad pāriet risks FOBST termina gadījumā? Kas atbild, ja preces nav sakārtotas akurāti un ja tādēļ rodas zaudējumi?

<sup>14</sup> 09.06.2011. Eiropas Savienības Tiesas spriedums lietā Nr. C-87/10 Electrosteel Europe SA pret Edil Centro SpA., 21.–22. §.

<sup>15</sup> Vīnes konvencijas 9. panta 2. daļa.

<sup>16</sup> Piemēram, pārvadājot naftas produktus pa jūru, CIF terminam pievieno “out-turn” vai “landed weight”, kas ļauj pārdevējam nemaksāt jūras konosamentā norādīto cenu, bet norēķināties par reāli piegādāto precī, jo šajā nozarē ir dabiski produkta masas zudumi.

Teorijā un praksē domas dalās. Ir autori, kas uzskata, ka šāda FOB termina modificēšana neietekmē riska pāreju un piegādes brīdi.<sup>17</sup> Citi norāda, ka ar pušu vienošanos šis termins tiek papildināts, atliekot piegādi un riska pāreju līdz brīdim, kad preces ir sakārtotas.<sup>18</sup> ICC ir labi informēta par šo praksi, pārvaldājot šīs specifiskās preces, bet to nav risinājusi arī jaunajā redakcijā, tādējādi šāda prakse vēl turpināsies.

Pēc autores domām, ja vien līgumā nav vēl kādi citi šo terminu pārveidojoši noteikumi, ņemot vērā pušu autonomiju, var uzskatīt, ka risks pāriet kopā ar kontroli pār precēm, t. i., kad pārdevējs ir arī sakārtojies preces uz kuģa. Šāds secinājums saskanētu arī ar Vīnes konvenciju, kas noteic, ka ikvienā lietā ir jāizvērtē pušu nodoms, bet, ja tas nav noskaidrojams, piemērojams saprātīgas personas tests. Gan nosakot pušu nodomu, gan piemērojot saprātīgas personas<sup>19</sup> testu, jāņem vērā visi lietas atbilstošie apstākļi, ieskaitot pārrunas, un jebkura prakse, kuru puses noteikušas savstarpējās attiecībās, paražas un jebkura sekojoša pušu uzvedība.<sup>20</sup> Tāpat šajā gadījumā var tikt piemērots starptautiskajās tirdzniecības tiesībās vispārēji atzīts *contra proferentem* princips, t. i., līgums (vai tā punkts) ir jātulko par sliktu tai pusei, kas to sastādījusi.<sup>21</sup> Lai neradītu papildu neskaidrības, šo modificēto terminu varētu papildināt ar nosacījumiem, kad risks pāriet.

Otra izplatītākā kļūda ir tā, ka paši komersanti papildina tirdzniecības terminu ar saviem, īpašiem noteikumiem, nevis ar tiem, kas jau praksē vai konkrētajā nozarē pazīstami (kā iepriekš minētajā gadījumā). Piemēram, pārdevējs no Ķīnas noslēdz līgumu ar pircēju no Ukrainas, paredzot preču piegādi CIP *Incoterms*<sup>®</sup> 2020 Kijeva un papildus nosakot, ka pārdevējam ir pienākums samaksāt arī visus citus izdevumus, kas saistīti ar precēm līdz to piegādei. Pārdevējs nolīgst pārvadātāju, kas ar kuģi no Ķīnas nogādā preces Klaipēdā, kur tālāk ar vilcienu vai autotransportu tās būtu jānogādā Kijevā. Saskaņā ar Līgumu (arī CIP B10 noteikumu) pircējam jāpaziņo preču saņemšanas punkts, bet pircējs kavējās nodot šīs instrukcijas, jo uzskatīja, ka prece ir neatbilstoša, tādējādi Klaipēdā tika uzrēķināta prāva dīkstāves (angļu val. – *demurrage*) un aizturēšanas (angļu val. – *detention*) maksa. Strīds radās starp pusēm par to, kas ir atbildīgs par šiem izdevumiem.

Saskaņā ar CIP pārdevējam ir divi kritiskie punkti, t. i., pārdevējam ir jāpiegādā preces pirmajam pārvadātājam (A2), kad pāriet risks, un viņam ir jāslēdz arī pārvadājuma un apdrošināšanas līgumi līdz pat galamērķa vietai (A4). CIF A9 un B9 noteikumos ir sadalīti izdevumi, kas jāmaksā pircējam un pārdevējam. Piemēram, pārdevējam ir jāmaksā visi izdevumi, kas saistīti ar precēm, līdz tās ir piegādātas atbilstoši A2 noteikumam, bet pircējam ir pienākums segt visus ar precēm saistītos izdevumus no brīža, kad tās ir piegādātas atbilstoši A2. Tātad transporta izdevumi iekļauj arī visus tos izdevumus, kas saistīti ar

<sup>17</sup> Raty A. Variants of INCOTERMS. Incoterms in practice. Ed. by C. Debattista. ICC Publishing SA, 1995, p. 161.

<sup>18</sup> Reynolds B. Stowing, trimming and their effects on delivery, risk and property in sales “f.o.b.s.”, “f.o.b.t.” and “f.o.b.s.t.”. Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 1994, pp. 121–122.

<sup>19</sup> Sk.: Viļķis R. Saprātīgas personas institūts starptautiskajās tirdzniecības tiesībās. Grām.: Aktuālas tiesību realizācijas problēmas. Latvijas Universitātes 69. konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2011, 158. lpp.

<sup>20</sup> Vīnes konvencijas 8. pants.

<sup>21</sup> UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2016. UNIDROIT, 2016, Art. 4.67.

pārkraušanu, glabāšanu, sakārtošanu, dokumentiem, ostas izmaksām, bet par citām izmaksām puses var tieši vienoties savā līgumā.<sup>22</sup>

Šajā hipotētiskajā lietā ir jautājums, vai puses ir modificējušas klasisko CIP un vai pārdevējam ir jāmaksā arī šis soda naudas vai tomēr nav? Proti, parasti izmaksas, kas ir ārpus pārdevēja saprātīgas kontroles (streiki, vīrusi, sadursmes u. c.), un soda naudas nav iekļautas pārdevēja noligtajā transporta cenā.<sup>23</sup> Šajā gadījumā ir pieligts, ka pārdevējs sedz arī “visus citus izdevumus”, bet vai šie izdevumi iekļauj arī dīkstāves un aizturēšanas maksas? Juridiskajā literatūrā ir norādīts, ka jebkura līgumiskā vienošanās prevalē pār *Incoterms*<sup>®</sup>, uz kuriem ir atsauce līgumā,<sup>24</sup> tātad pircēja arguments varētu būt, ka puses ir modificējušas terminu, kas uzliek pienākumu pārdevējam samaksāt par pilnīgi visu. Tomēr vai tas nebūtu pretrunā ar biznesa “veselo saprātu”?<sup>25</sup> Viennozīmīgas atbildes nav, bet, ja puses līdz galam nesaprot un būtiski atkāpjas no klasiskajiem ICC kodificētajiem terminiem, tas paaugstinās domstarpību risku, darījuma cenu un izmaksas.

Vēl puses bieži vien nepareizi izvēlas<sup>26</sup> vai nepareizi piemēro konkrēto terminu, piemēram, visvienkāršāko un pirmo terminu – EXW. EXW nosaka pārdevēja minimālās saistības, t. i., pārdevējs ir izpildījis savas piegādes saistības, kad preces ir novietotas pircēja rīcībā pārdevēja telpās vai citā norādītā vietā (rūpnīcā, noliktavā, veikalā u. c.), neiekraujot tās pircēja transportlīdzeklī. Risks par preču bojājumu un zudumu pāriet ar šo piegādes brīdi. Tomēr bieži vien puses vienkārši vienojas, ka pārdevējs palīdzēs precī iekraut pircēja atsūtītajā transporta līdzeklī, jo pārdevējam visdrīzāk ir pieejamas visas iespējas, līdzekļi un tehnika, lai sniegtu tādu atbalstu (angļu val. – EXW *loaded*, EXWL).<sup>27</sup> Bet ja pārdevēja palīgstrādnieki vienkārši samet pircējam pārdotās olas viņa kravas auto? Atbilstoši klasiskajam terminam risks jau ir pārgājis uz pircēju, un preces nozaudēšana vai bojājums pēc tam, kad risks pārgājis pircējam, neatbrīvo viņu no pienākuma samaksāt cenu, ja vien nozaudēšanu vai bojājumu neizraisīja pārdevēja darbības vai nolaidība.<sup>28</sup> Tātad šajā strīdā vislielākais akcents būtu tieši uz šo konvencijas panta pēdējo daļu, t. i., ir jāpierāda pārdevēja nolaidība. Tā komercattiecības pārtop juridiskajā cīņā.

## Secinājumi

1. *Incoterms*<sup>®</sup> ir viens no starptautisko tirdzniecības tiesību avotiem, un ICC turpina aizsākt *Incoterms*<sup>®</sup> kodifikāciju, pielāgojot tirdzniecības terminus

<sup>22</sup> ICC Guide on Transport and the Incoterms 2010 Rules. ICC Publication No. 775 E, 2010, Question 4 for CPT.

<sup>23</sup> Saskaņā ar Vīnes konvencijas 74. pantu šādas soda naudas būtu kvalificējamas kā zaudējumi.

<sup>24</sup> Schlechtriem & Schwenzer Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG). 3<sup>rd</sup> ed. by I. Schwenzer. Oxford University Press, 2010, p. 106, para 8.

<sup>25</sup> “Business common sense”. Sk.: Lorenzon F.C.I.F. and F.O.B. Contracts. Sweet & Maxwell, 2012, p. 9.

<sup>26</sup> Piemēram, FOB, kas paredzēts transportam pa ūdensceļiem, piemēro preču pārvadāšanai ar lidmašīnu, vai arī multimodālu konteineru pārvadājumu gadījumā tiek piemēroti termini transportam pa ūdensceļiem (FCA vietā FOB).

<sup>27</sup> Šādos gadījumos būtu jāpiemēro FCA termins, saskaņā ar to risks pāriet ar brīdi, kad pārdevējs ir iekrāvis preces transportlīdzeklī. Ņemot vērā, ka šādu EXW terminu regulāri piemēro nepareizi, kuluāros pat ir dzirdēts, ka ICC vispār nevēlējās šo terminu iekļaut jau 2010. gada redakcijā, bet pret to iebilda biznesa sabiedrība.

<sup>28</sup> Vīnes konvencijas 66. pants.

komerciālajai realitātei, tomēr jaunajā 2020. gada redakcijā nav izdarītas būtiskas izmaiņas.

2. Tirdzniecības termini tiek piemēroti tikai attiecībās starp pārdevēju un pircēju. Tie nosaka pienākumu sadalījumu starp pusēm attiecībā uz pārvaldījuma līguma slēgšanu, riska par preču bojājumu un zudumu pāreju, izdevumu sadali.
3. Tirdzniecības terminu modifikācija ir komerciālā realitāte, tomēr jebkuri pārveidojumi, papildinājumi vai neprecīza *Incoterms*<sup>®</sup> termina piemērošana var paaugstināt izmaksas, radīt zaudējumus un novest līdz sarežģītām un dārgām tiesvedībām, tāpēc līgumos būtu ietverams klasisks termins.
4. ICC apzinās modificēto terminu plašo piemērošanu praksē, tomēr pat visbiežāk izmantotie modificētie termini, kā FOBT, netiek standartizēti un iekļauti jaunajos *Incoterms*<sup>®</sup>.
5. Modificēto terminu tulkošanā ir jāizvērtē pušu nodoms, bet, ja tas nav noskaidrojams, piemērojams saprātīgas personas tests. Gan nosakot pušu nodomu, gan piemērojot saprātīgas personas testu, jāņem vērā visi lietas atbilstošie apstākļi, ieskaitot pārrunas, jebkura prakse, kuru puses noteikušas savās savstarpējās attiecībās, paražas un jebkura sekojoša pušu uzvedība. Praksē šāda tulkošana ir juridiski sarežģīta.