

## Инкотермс 2020: основные изменения для заключения и исполнения договоров международной купли-продажи товаров

УДК 347.75/.76:339.5  
ББК 67.404.2:65.428  
Х-737

*Константин Владимирович ХОЛОПОВ,  
доктор экономических наук, профессор,  
Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,  
Воробьевское шоссе, 6А), кафедра технологии внешнеторговых сде-  
лок - зав. кафедрой, тел. 8(499) 147-94-37*

### Аннотация

Автор рассматривает и анализирует основные изменения, внесённые в Инкотермс 2020 по сравнению с предыдущей редакцией документа. Акцент сделан на те изменения, которые существенно влияют на процессы заключения и процедуры исполнения договоров международной купли-продажи товаров. Особое внимание уделяется вопросам транспортно-логистического и документарного обеспечения внешнеторговых контрактов. Комментируются возможности подтверждения поставок товаров на термине FCA бортвыми коносаменами, доставка товаров во внутреннем и международном сообщениях своими силами без привлечения перевозчиков, последствия изменения уровня страхового покрытия на термине CIF, изменения аббревиатуры термина DAT на DPU, а также новые обязательства и расходы сторон при поставках товаров морем в контейнерах в международных сообщениях.

**Ключевые слова:** Правила ICC по использованию национальных и международных торговых терминов, Инкотермс 2020, Инкотермс 2010, изменения в Инкотермс, термины (базисные условия) поставки товаров, бортвой коносамент, страховое покрытие по транспортному страхованию грузов, DPU, международная поставка товаров в контейнерах морем, СОЛАС.

### **Incoterms 2020: main changes regarding conclusion and execution of international sales contracts**

*Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy  
(6A Vorobëvskoe shosse, 119285, Moscow), Department of foreign trade and international  
transactions - Head of the Department, phone: 8(499) 147-94-37*



### Abstract

The author reviews and analyzes the main changes made in Incoterms 2020 compared to the previous edition. The author focuses on the changes with an obvious impact on conclusion and execution of international sales contracts. Particular attention is paid to the issues of transportation and logistics as well as of international trade paperwork. The author comments on the possibilities to confirm the delivery of goods under FCA with on-board bills of lading, domestic and international delivery of goods by one's own facilities not resorting to carriers, the consequences of changing the level of insurance coverage under CIP, the renaming of DAT term to DPU and new obligations and expenses of the parties in international container shipping.

**Keywords:** ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Incoterms 2020, Incoterms 2010, changes in Incoterms, terms of delivery, on-board bill of lading, insurance coverage, DPU, international container shipping, SOLAS.

Правила Инкотермс ICC по использованию национальных и международных торговых терминов вступили в свою девятую, начиная с 1936 года, редакцию. Иными словами, с 1 января 2020 года вступил в силу Инкотермс 2020.

Отличительной чертой новой редакции Инкотермс стало Вступительное слово Генерального секретаря ICC John W.H. Denton, АО и последовавшее за ним обстоятельное по содержанию и внушительное по объёму Введение к документу. Введение разбито на 10 глав и содержит в итоге 78 статей. Первостепенный интерес имеют содержательные различия в документе по отношению к документу предыдущей редакции.

Глава IX. Введения к Инкотермс 2020 называется «Различия между Инкотермс 2010 и 2020». Статья 62 Введения к Инкотермс 2020 указывает на семь видов изменений, которые поименованы литерами от [a] до [g]. Перечислим их полностью:

- [a] Коносамент с бортовой пометкой и термин FCA Инкотермс.
- [b] Расходы, там, где они перечислены.
- [c] Различный уровень страхового покрытия по терминам CIF и CIP.
- [d] Организация перевозки средствами транспорта, принадлежащими продавцу или покупателю, по терминам FCA, DAP, DPU and DDP.
- [e] Изменение аббревиатуры с DAT на DPU.
- [f] Включение требований по безопасности в обязательства и расходы по перевозке.
- [g] Пояснения для пользователей.

Некоторые из изменений непосредственно относятся и касаются транспортных обязательств сторон, процедур исполнения договоров международной купли-продажи товаров или последствий исполнения таких договоров.

Первым изменением под литерой [a] определено новое документарное обеспечение поставки товара по термину (базисному условию, базису) FCA (Free carrier) – Франко перевозчик. Изменение именуется как «Коносамент с бортовой пометкой и термин FCA Инкотермс». <sup>1</sup> Данный термин может быть использован при поставке товаров любыми видами транспорта, а также в мультимодальных сообщениях.

В ст. 63 – 66 Введения к Инкотермс 2020 речь идет о возможности подтверждения поставки товара продавцом на этом базисном условии (термине) путём выдачи перевозчиком коносамента с бортовой отметкой. Если термин FCA возможен к применению для поставок товаров при участии любых видов транспорта, включая морской и внутренний водный, никто не может запретить продавцу и покупателю выбрать для договора купли-продажи именно такой базис поставки товара, а обязательно применять, к примеру, термин FOB (Free on board).

Другое дело, что нормы международного морского права (Гаага-Висби правила, <sup>2</sup> Гамбургские правила <sup>3</sup> и др.) открыто указывают на коносамент как на документ, подтверждающий заключение договора перевозки. Морскому перевозчику или его агенту нет никакого дела до того, на каких терминах из Инкотермс 2020 продавец поставит товар покупателю, будь то FOB или FCA. Он должен по требованию отправителя (продавца) выпустить коносамент, подтверждающий приём груза перевозчиком. Коносамент с отметкой «бортовой», как правило – «clean on board», будет вручён отправителю (продавцу) только в том случае, если товар действительно размещён на борту судна.

Всё то же самое можно сказать и о поставке товаров при участии внутреннего водного транспорта в международном сообщении. Статьи 11 и 13 Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПГВ) также предусматривают выдачу перевозчиком коносамента по просьбе отправителя.

Мультимодальная перевозка товара (груза) при участии нескольких видов транспорта в международном сообщении также может быть оформлена коносаментом. Об этом, в частности, свидетельствуют Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок (статья 2.6) <sup>4</sup> и Стандартные (Общие) условия 1992 года оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении (статьи 2.1 и 2.2). <sup>5</sup> Здесь речь идёт о мультимодальном коносаменте.

Таким образом, мы можем с уверенностью констатировать, что для поставок товаров в рамках договоров купли-продажи морским, внутренним водным или мультимодальным транспортом никаких правовых последствий использования для подтверждения поставок коносаментов нет. <sup>6</sup> Будь то термин FOB или FCA. Банки примут по договорам документарного аккредитива или документарного инкассо такие коносаменты, если у них не будет аргументированных возражений по вопросам легитимности выпуска конкретного документа, а также его формы и содержания. Ещё раз хотим подчеркнуть, что коносамент должен быть выпущен



реальным легитимным перевозчиком, должен быть подписан уполномоченным на то лицом, должен подтверждать факт заключения договора перевозки и факт приёма груза перевозчиком в своё ведение. Отметка «на борту» будет сделана только в том случае, если товар действительно размещён на борту судна. Укажем, однако, что для поставок товаров мультимодальным транспортом такая отметка – чисто теоретически – может присутствовать только в том случае, если первым участком маршрута в прямой смешанной перевозке будет морской или внутренний водный транспорт.

Статья 65 Введения к Инкотермс 2020, говоря о дополнительной опции подтверждения поставки на термине FCA бортовым коносаментом, соглашается с «неудачным союзом между бортовым коносаментом и поставкой FCA», но говорит о том, что это удовлетворяет очевидную потребность рынка. Здесь, в первую очередь, следует понять позицию международных банков, которые активно участвуют в коммерческой деятельности продавцов и покупателей товаров.<sup>7</sup> Интерес банков к коносаментам заключается в том, что коносаменты являются не только универсальными товарораспорядительными инструментами для переуступки имущественных прав, в том числе иногда прав собственности на товар, но и в законодательстве большинства стран мира поименованы как ценные бумаги.<sup>8</sup>

Железнодорожные, автомобильные, внутренние водные и авиационные накладные переуступочной функцией распоряжения грузом действующими нормами международного частного и национального транспортного права не наделены, а, следовательно, индоссирование этих документов в нормативно-правовом плане невозможно. Поэтому выпуск коносаментов с пометкой «на борту» для поставок товаров железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом также невозможен. Даже если на термине FCA покупатель уговорит автомобильного перевозчика выпустить коносамент, такой «документ» будет нелегитимен. Хотя и документом он тоже не будет являться. Вряд ли банкам нужен будет такой подход к подтверждению поставок товаров, так как риски банков многократно возрастут. Правда, можно отметить, что аккредитивным договором банку покупателем может быть дано указание оплатить поставку товара против любого, даже самого нелегитимного, документа.<sup>9</sup>

Изменения [с] – «Различный уровень страхового покрытия по терминам CIF и CIP».<sup>10</sup> Обеспечивающей мерой для поставок товаров по терминам CIF Инкотермс и CIP Инкотермс в предыдущих редакциях документа присутствовала обязанность продавца застраховать товар от рисков транспортировки в пользу покупателя на 110% по оговорке «С» Правил Института Лондонских страховщиков (Ассоциации рынка Ллойда/Международной ассоциации андеррайтинга (LMA/IUA)).<sup>11</sup> Международная торговая палата признаётся (статья 70 Введения к Инкотермс), что изменение уровня страхового покрытия по договору транспортного страхования грузов являлось предметом обстоятельного обсуждения. В итоге получилось следующее.

Уровень страхового покрытия при поставках товаров на условиях CIF Инкотермс остался прежним, а потому минимальным. Оговорка «С» Правил Института Лондонских страховщиков именуется как «Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения». Для термина CIF Инкотермс уровень страхового покрытия транспортных рисков повышен до оговорки «А» Правил Института Лондонских страховщиков – «С ответственностью за все риски». Такой уровень надлежащего страхования транспортных рисков вменён, по-прежнему на ответственность продавца в пользу покупателя. Произошедшие изменения можно объяснить исключительно товарной специализацией, присущей различным видам международного транспорта.

Термин CIF Инкотермс применяется при поставках товаров морским и внутренним водным транспортом. Традиционно принято считать, что этими видами транспорта перевозятся сырьевые грузы (товары) с низкой добавленной стоимостью. Для таких товаров уровень страхового покрытия «С» Правил Института Лондонских страховщиков действительно является достаточным – страховщик (при наступлении страхового случая) возместит утрату груза. А повреждение таких грузов, если так можно выразиться, может произойти только в случае крушения транспортных средств, а также при их столкновении с неподвижными и плавающими предметами и пр. Другое дело, что сегодня морем в линейных сообщениях перевозятся не только товары с низкой добавленной стоимостью, но и готовые изделия, машины и оборудование, дорогостоящие товары народного потребления, поставляемые в крупнотоннажных контейнерах. В Пояснениях для пользователей к термину CIF Инкотермс сказано, что стороны договора купли-продажи могут согласовать более высокий уровень страхового покрытия, например, оговорку «А».

Нормативное закрепление в термине CIF Инкотермс более высокого уровня страхового покрытия «С ответственностью за все риски» (Оговорка «А» Правил Института Лондонских страховщиков) следует признать вполне обоснованным исходя из того, что автомобильным, воздушным, мультимодальным, а иногда и железнодорожным транспортом, перевозятся товары в высокой добавленной стоимостью, подверженные в процессе транспортировки не только утрате, но и порче и повреждениям.

Абсолютно новым следует признать появление в Инкотермс положений об «Организации перевозок средствами транспорта, принадлежащими продавцу или покупателю по терминам FCA, DAP, DPU и DDP». Об этом сказано в разделе [d] в статьях 71 – 73 Введения к Инкотермс 2020.

В Инкотермс 2010 предусматривалось, что по указанным терминам доставка товара будет производиться третьим лицом – перевозчиком, с которым в договорные отношения в соответствии с распределением обязанностей по конкретному термину вступит покупатель или продавец.<sup>13</sup> Доставка товара непосредственно транспортными средствами покупателя или продавца без участия перевозчиков не



предусматривалась.<sup>14</sup> Теперь такая возможность у сторон договора купли-продажи есть. В тексты соответствующих пунктов указанных терминов были внесены изменения.

В отношении перевозки товара в Инкотермс 2010 в пункте Б3а) для термина FCA было сказано, что «Покупатель обязан за свой счёт заключить договор перевозки товара от поименованного места поставки ...». Теперь в отношении перевозки по этому термину в пункте Б4 Инкотермс 2020 сказано, что «Покупатель обязан за свой счёт заключить или обеспечить заключение договора перевозки до поименованного места поставки ...».

В отношении перевозки товара в Инкотермс 2010 в пунктах А3а) для терминов DAP, DAT и DDP было сказано, что «Продавец обязан за свой счёт заключить договор перевозки товара до поименованного ...».<sup>15</sup> Теперь в отношении перевозки в Инкотермс 2020 в пунктах А4 для терминов DAP, DPU и DDP указано, что «Продавец обязан за свой счёт заключить или организовать заключение договора перевозки товара до поименованного ...».

Доставка товаров собственными транспортными средствами продавцов и покупателей без профессиональных участников транспортного рынка (перевозчиков) может показаться несколько неожиданным для реализации договоров международной купли-продажи товаров, но является вполне приемлемым для национальной торговли. Международно-правовой режим пересечения государственных и таможенных границ требует соблюдения некоторых строгих правил в отношении статуса перевозчиков и требований к ним. В зависимости от использования различных видов транспорта это могут быть квоты, лицензии, допуски, разрешения, инструменты финансового обеспечения, присутствие в явном виде в международных соглашениях и пр. Всё это определяется нормами международного и национального права. Кроме того, для пересечения государственных и таможенных границ на товар всегда будут нужны перевозочные документы, а без договора перевозки их оформление нелегитимно, а потому невозможно. Поэтому возможность международной доставки товаров самостоятельно транспортными средствами продавца или покупателя является пока чисто теоретической.

В отношении внутренних поставок товаров (без пересечения государственных и таможенных границ) это возможно. В России в большей степени это относится к поставкам товаров при участии автомобильного транспорта. Это объясняется тем, что на железнодорожном транспорте в нашей стране существует всего один перевозчик – ОАО «Российские железные дороги», а регистрация транспортного средства на морском, внутреннем водном и воздушном транспорте требует закрепление его за юридическим лицом или за индивидуальным предпринимателем.

Ещё одним изменением в Инкотермс 2020 по сравнению с Инкотермс 2010 стало «Изменение аббревиатуры с DAT на DPU»<sup>16</sup>, обозначенное во Введении к Инкотермс 2020 под литерой [e] в статьях 74 и 75. Тем самым Международная торговая

палата подчёркивает, что изменений в обычаях международной торговли не произошло, что это не новый термин поставки, а всего лишь изменение аббревиатуры того же по содержанию базисного условия поставки товара.

Причиной изменения названия термина DAT (Delivered at Terminal) – «Поставка на терминале» на DPU (Delivered at Place Unloaded) – «Поставка в месте назначения с выгрузкой» объясняется тем, что в Инкотермс 2010 слово «терминал» было определено в самом широком смысле. Теперь применение термина DPU предполагает, что для выполнения обязательств по поставке продавец должен выгрузить товар в согласованном месте назначения, будь то терминал, склад или любое место, где товар может быть выгружен.

Здесь следует ещё отметить, что поставка товара происходит до выполнения таможенных формальностей по импортной очистке товара в стране покупателя. Если такие формальности покупателю надо выполнять, то можно предположить, что указанным местом выгрузки (поставки товара) покупатель может назвать конкретный склад временного хранения (СВХ) таможенного органа. Тогда доказательством поставки может служить чистый складской документ СВХ, являющийся обычным для страны покупателя.

Кроме того, в статье 75 Введения к Инкотермс 2020 обратили внимание на то, что в самом документе изменён порядок представления терминов. Теперь термин DAP (Delivered at Place) помещён перед термином DPU (Delivered at Place Unloaded), что в общем-то является вполне логичным, то есть в порядке увеличения обязанностей продавца.

Ещё на один момент, поименованный во Введении к Инкотермс 2020 (статьи 59 – 61), но не заявленный как изменения по отношению к Инкотермс 2010, следует обратить пристальное внимание продавцам и покупателям товаров. Оно касается всех «морских» терминов (FAS, FOB, CFR, CIF), а также применения тех терминов из другой группы (Для любого вида транспорта), которые используются продавцами и покупателями товаров при доставке товаров в мультимодальных сообщениях, в которых присутствует хотя бы один морской участок пути (или участок пути в «смешанном река – море плавании»). Речь идёт о перевозке грузов в контейнерах морем в прямых и смешанных сообщениях.

21 ноября 2014 года Комитет по безопасности на море Международной морской организации (ИМО - IMO)<sup>17</sup> резолюцией принял поправки к главе VI «Перевозка грузов и жидкого топлива» (Часть А – Общие положения, Правило 2 – Информация о грузе) Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море (СОЛАС).<sup>18</sup> Эти поправки касаются обязательной проверки массы брутто загруженных контейнеров.<sup>19</sup> Итоговое «Руководство в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом» принято Международной морской организацией (International Maritime Organization) 9 июня 2014 года.<sup>20</sup> Для перевозки контейнеров с товарами (грузами) в международных сообщениях теперь требуется Декларация о подтверждении массы контейнера брутто VGM (Verified Gross Mass).



Для улучшения безопасности морских перевозок с 01 июля 2016 года поправками к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)<sup>21</sup> введено единое требование VGM (подтверждение веса контейнера до погрузки) для международных перевозок.<sup>22</sup> В случае отсутствия сопроводительных документов с информацией о проверенной массе контейнера брутто, капитан судна вправе отказать в приеме на борт данного контейнера. В России верификацию массы груженых контейнеров имеют право производить только организации, имеющие соответствующие свидетельства Российского морского регистра судоходства.<sup>23</sup> Верификации (определению) массы не подлежат: порожние контейнеры, контейнеры, отправляемые в каботаже, контейнеры, перевозимые на шасси или прицепе при морской транспортировке на судах Ро-Ро в коротких международных рейсах (Правило III/3.22 СОЛАС).

Итак, статьей 59 Введения к Инкотермс 2020 было подтверждено, что для экспортных поставок товаров в контейнерах от грузоотправителей – до погрузки на судно – будут потребованы документы о верификации веса контейнера с товаром (грузом). Если брать только морские термины из Инкотермс 2020, то отправителем на термине FAS будет покупатель товара, а на терминах FOB, CFR или CIF – продавец. Впрочем, составители Инкотермс 2020 в статье 61 Введения предупредили об этом явлении, но углубляться не стали, посчитав, «что обязательства и расходы, связанные с VGM, слишком специфичны и сложны, чтобы прямо упоминать их в Инкотермс 2020».<sup>24</sup>

Кроме выше рассмотренных изменений, во Введении к Инкотермс 2020 сказано, что в новой редакции документа указано: на точное распределение расходов между продавцом и покупателем, там, где они перечислены (литера [b]), на включение требований по безопасности и расходы по перевозке (литера [f]), а также приведены Пояснения для пользователей (литера [g]).

#### **ПРИМЕЧАНИЯ:**

- <sup>1</sup> [a] Bills of lading with an on-board notation and the FCA Incoterms® rule
- <sup>2</sup> Статья 3 Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (в редакции протоколов 1968 и 1979 годов)
- <sup>3</sup> Статьи 1 и 2 Конвенции ООН о морской перевозке груза 1978 года
- <sup>4</sup> TRADE/WP.4/INF.117/Corr. 1 Документ Европейской экономической комиссии ООН и Конференции ООН по торговле и развитию. 7 января 1992 года.
- <sup>5</sup> ICC Publication 481
- <sup>6</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник / Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ. 2016. с. 113
- <sup>7</sup> Холопов К.В. Коносаменты в мировой торговле и международном коммерческом обороте. // Вестник транспорта. №9, 2014. с. 23
- <sup>8</sup> Например, в статье 142 Гражданского кодекса Российской Федерации.



<sup>9</sup> Международная стандартная банковская практика: проверки документов в соответствии с UCP 600. Публикация ICC № 745R = International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under UCP 600. ICC publication № 745 E; Пер. с англ. Ю.М.Козлова. – М.: ICC Russia, 2013. – 240 с.

<sup>10</sup> [c] Different levels of insurance cover in CIF and CIP

<sup>11</sup> Рамберг Ян. Комментарий ICC к Инкотермс 2010: понимание и практическое применение. Публикация ICC №720. Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2011, с. 205, 331

<sup>12</sup> [d] Arranging for carriage with seller's or buyer's own means of transport in FCA, DAP, DPU and DDP

<sup>13</sup> Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле. Пер. с англ. Н.Г.Вилковой. - М.: Инфотропик Медиа, 2010. 274 с.

<sup>14</sup> Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия. // Российский внешнеэкономический вестник. №1, 2011. с. 61

<sup>15</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М. Нестандартные моменты применения Инкотермс и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев. // Российский внешнеэкономический вестник. №11, 2016. с. 115

<sup>16</sup> [e] Change in the three-letter initials for DAT to DPU

<sup>17</sup> Международная межправительственная организация, является специализированным учреждением ООН. Её деятельность, в том числе, направлена на принятие норм и стандартов по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения окружающей среды. Россия является членом ИМО.

<sup>18</sup> Вступили в силу с 1 июля 2016 года

<sup>19</sup> <http://cniimf.ru/doc/csl/gte.pdf>

<sup>20</sup> MSC.1/Circ.1475

<sup>21</sup> Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) с изменениями на 1 января 2016 года (в ред. действующей с 1 января 2017 года)

<sup>22</sup> [https://www.fesco.ru/\\_files/presentations/VGM\\_FESCO\\_guide.p](https://www.fesco.ru/_files/presentations/VGM_FESCO_guide.p)

<sup>23</sup> Свидетельство о признании организаций и компаний, действующих в рамках Резолюции ИМО MSC.380 (94) для определения проверенной массы брутто контейнера, выданное национальным морским регистром судоходства

<sup>24</sup> Obligations and costs relating to VGM were too specific and complex to warrant explicit mention in the Incoterms® 2020 rules

### ИСТОЧНИКИ:

TRADE/WP.4/INF.117/Согг. 1 Документ Европейской экономической комиссии ООН и Конференции ООН по торговле и развитию. 7 января 1992 года.

Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле. Пер. с англ. Н.Г.Вилковой. - М.: Инфотропик Медиа, 2010. 274 с.

Карпович Е.Б. О предстоящем вступлении в силу международных требований к ужесточению контроля массы загруженных контейнеров - <http://cniimf.ru/doc/csl/gte.pdf>



Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортно-го обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник / Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ. 2016. 236 с.

Международная стандартная банковская практика: проверки документов в соответствии с UCP 600. Публикация ICC № 745R = International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under UCP 600. ICC publication № 745 E; Пер. с англ. Ю.М.Козлова. – М.: ICC Russia, 2013. – 240 с.

Рамберг Ян. Комментарий ICC к Инкотермс 2010: понимание и практическое применение. Публикация ICC №720. Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа. 2011, 352 с.

Холопов К.В. Коносаменты в мировой торговле и международном коммерческом обороте. // Вестник транспорта. №9, 2014. с. 21 – 28

Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия. // Российский внешнеэкономический вестник. №1, 2011. с. 60 – 66

Холопов К.В., Голубчик А.М. Нестандартные моменты применения Инкотермс и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев. // Российский внешнеэкономический вестник. №11, 2016. с. 110 – 118

#### **SOURCES:**

TRADE/WP.4/INF.117/Corr. 1 Dokument Evropejskoj ekonomicheskoj komisii OON i Konferencii OON po trgovle i razvitiyu. 7 yanvarya 1992 goda.

Inkotermes 2010. Publikaciya ICC №715: pravila ICC dlya ispol'zovaniya torgovyh terminov v nacional'noj i mezhdunarodnoj trgovle. Per. s angl. N.G.Vilkovoj. - M.: Infotropik Media, 2010. 274 s.

Karpovich E.B. O predstoyashchem vstuplenii v silu mezhdunarodnyh trebovanij k uzhestocheniyu kontrolya massy zagruzhenykh kontejnerov - <http://cniimf.ru/doc/csl/gte.pdf>

Holopov K.V., Golubchik A.M., Isakova M.A. Ekonomika i organizaciya transportnogo obespecheniya vneshneekonomicheskoj deyatel'nosti: Uchebnik / Vserossijskaya akademiya vneshnej trgovli Minekonomrazvitiya Rossii. – M.: VAVT. 2016. 236 s.

Mezhdunarodnaya standartnaya bankovskaya praktika: proverki dokumentov v sootvetstvii s UCP 600. Publikaciya ICC № 745R = International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under UCP 600. ICC publication № 745 E; Per. s angl. YU.M.Kozlova. – M.: ICC Russia, 2013. – 240 s.

Ramberg YAn. Kommentarij ICC k Inkotermes 2010: ponimanie i prakticheskoe primenenie. Publikaciya ICC №720. Per. s angl. N.G. Vilkovoj. – M.: Infotropik Media. 2011, 352 s.

Holopov K.V. Konosamenty v mirovoj trgovle i mezhdunarodnom kommercheskom oborote. // Vestnik transporta. №9, 2014. s. 21 – 28

Holopov K.V. Inkotermes 2010: naznachenie, izmeneniya i otlichiya. // Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. №1, 2011. s. 60 – 66

Holopov K.V., Golubchik A.M. Nestandardnye momenty primeneniya Inkotermes i napravleniya dal'nejshej unifikacii mezhdunarodnyh torgovyh obychev. // Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. №11, 2016. s. 110 – 118

