

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ В ПРОЦЕССЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОГО КОНТРАКТА

А. А. Сладкова

Тверской государственный университет, Тверь, Россия

В статье рассматриваются некоторые аспекты правовой регламентации отношений между контрагентами внешнеторговой сделки. По результатам анализа практики Международного коммерческого арбитражного суда при Торгово-промышленной палате Российской Федерации сделаны выводы о применении положений Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 года в разрешении спорных ситуаций между сторонами внешнеторгового контракта. Выявлены особенности использования базисов поставки по ИНКОТЕРМС 2020 в целях формирования транспортных условий внешнеторгового контракта, а также на примере нескольких базисов поставки указано, какие транспортные расходы необходимо начислить к контрактной стоимости товаров в целях формирования корректной таможенной стоимости. Исходя из рассмотрения некоторых судебных решений было определено, какое значение имеет базис поставки для разрешения спорных ситуаций между контрагентами при случайной порче или утрате груза в ходе транспортировки, а также для правильного определения суммы таможенной стоимости товаров. На конкретном примере произведены расчеты сумм транспортных расходов, страховки и таможенной стоимости в отношении каждого товара при их совместной доставке, в том случае когда для них изначально определены общие транспортные расходы и страховка.

Ключевые слова: внешнеторговый контракт, транспортные расходы, базис поставки, таможенная стоимость.

BASIC TERMS OF DELIVERY AS A DECISIVE FACTOR AFFECTING THE VALIDITY OF A FOREIGN TRADE CONTRACT AND THE CORRECTNESS OF THE CALCULATION OF THE CUSTOMS VALUE OF GOODS

Alena A. Sladkova

Tver State University, Tver, Russia

The article deals with some aspects of the legal regulation of relations between the counterparties of a foreign trade transaction. Based on the results of the analysis of the practice of the International Commercial Arbitration Court at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, conclusions are drawn on the application of the provisions of the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980 in resolving disputes

between the parties to a foreign trade contract. The features of using the delivery bases under INCOTERMS 2020 in order to form the transport conditions of a foreign trade contract are revealed, and also, using the example of several delivery bases, it is indicated what transport costs should be charged to the contract value of goods in order to form the correct customs value. Based on the consideration of some court decisions, the role and significance of the delivery basis were determined both for resolving disputes between counterparties in case of accidental damage or loss of cargo during transportation, and for correctly determining the amount of the customs value of goods. A specific example is used to calculate the amounts of transport costs, insurance and customs value for each product when they are delivered together, when the total transport costs and insurance are initially determined for them.

Keywords: foreign trade contract, transport costs, delivery basis, customs value.

Для регулирования отношений между контрагентами в международной торговой практике используются международные источники права, в первую очередь различные конвенции и соглашения по торговле, которые обладают императивной силой. В то же время определенная роль отведена торговым обычаям, которые носят рекомендательный характер, поэтому на их применение необходимо указывать в тексте внешнеторгового контракта.

Основным международным правовым актом, регламентирующим отношения между иностранными партнерами в процессе заключения и исполнения внешнеторгового контракта, выступает Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров 1980 года¹ (далее – Венская конвенция).

Венская конвенция применяется для урегулирования спорных вопросов в рамках осуществления внешнеторговых операций, если коммерческие предприятия контрагентов находятся в разных государствах. При этом ее положения должны быть ратифицированы государствами контрагентов.

Исходя из рассмотрения и оценки практики Международного коммерческого арбитражного суда при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (далее – МКАС) можно сделать следующие выводы, когда положения Венской конвенции не применяются:

Стороны могут исключить применение Венской конвенции, указав эту оговорку в тексте внешнеторгового контракта.

Государство одной из сторон внешнеторгового контракта может не участвовать в Венской конвенции. Например, «контракт, из-за которого возник спор, по характеру представляет собой договор международной купли-продажи товаров. Россия является участницей Венской конвенции, в то время как Казахстан в ней не участвует. Единоличный арбитр обращает внимание на то, что в контракте, содержащем ого-

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров 1980 года. – URL: СПС «КонсультантПлюс».

ворку о применимом праве, стороны сделали отсылку не к праву, подразумевающему правовую систему в целом, включая международные договоры, а к законодательству Российской Федерации. В исковом заявлении Истец при обосновании иска ссылается на нормы ГК РФ. При таких обстоятельствах единоличный арбитр приходит к выводу, что стороны при заключении контракта исключили применение Венской конвенции к своим отношениям и подчинили их регулирование нормам внутреннего законодательства Российской Федерации»¹.

Обе страны-контрагенты являются участниками Венской конвенции, но дополнительно предусматривают применение национального права какой-либо страны, если возникшие по исполнению контракта вопросы Венская конвенция не регулирует. Например, «внешнеторговым контрактом предусмотрено, что данный контракт регламентируется правом Российской Федерации. Российская Федерация и Монголия являются участниками Венской конвенции 1980 года. Спор между сторонами возник по поводу порядка возврата покупателю части авансового платежа, после которого продавцом не была произведена поставка товара. Состав арбитража констатирует, что Венской конвенцией прямо не предусмотрен порядок расчетов между сторонами, в связи с чем на основании пункта 2 статьи 7 Венской конвенции подлежит применению право, применимое в силу норм международного частного права. Стороны предусмотрели контрактом применение права Российской Федерации»².

В большинстве случаев международной торговой практики страны-контрагенты являются участниками Венской конвенции. Поэтому судебные органы при разрешении внешнеторговых споров применяют ее положения, а к аспектам, не регламентированным Венской конвенцией, дополнительно по соглашению контрагентов применяются нормы материального права, выбранного сторонами государства, чаще всего Российской Федерации. Подписав в 1991 г. Венскую конвенцию, Российская Федерация в последующем инкорпорировала многие ее нормы в свое законодательство, а именно в Гражданский кодекс Российской Федерации (далее – ГК РФ).

Контрагенты по внешнеторговой сделке также обращаются к Международным правилам толкования торговых терминов (ИНКОТЕРМС)³ для регламентации транспортных условий внешнеторгового контракта.

¹ Решение единоличного арбитра МКАС при ТПП РФ от 21 марта 2019 г. по делу № М-222/2018. – URL: СПС «КонсультантПлюс».

² Решение МКАС при ТПП РФ от 30 октября 2015 г. по делу № 227/2014. – URL: СПС «КонсультантПлюс».

³ Международные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС 2000». – URL: СПС «КонсультантПлюс».

В настоящее время действует редакция ИНКОТЕРМС 2020, хотя востребованной остается и редакция 2010 г., следовательно, в тексте внешне-торгового контракта следует определить как термин поставки, так и редакцию ИНКОТЕРМС.

В одном случае контрагенты по сделке могут в тексте внешнеторгового контракта указать несколько вариантов базисов поставки, а уже при непосредственной отправке груза выбрать один из них, зафиксировав в инвойсе. Например, в тексте внешнеторгового контракта, заключенного 5 сентября 2018 г. между финской и российской фирмами, указаны сразу несколько базисов поставки: Продавец продает, а Покупатель покупает на условиях FCA Parkano (Паркано), либо FCA Eurajoki (Эурайоки), либо FCA Lapinneva (Лапиннева), либо СРТ Москва (Инкотермс-2010) товары в ассортименте с учетом цен FCA Parkano (Паркано), либо FCA Eurajoki (Эурайоки), либо FCA Lapinneva (Лапиннева), либо СРТ Москва, указанных в спецификациях на каждую поставку. При этом в инвойсе от 8 марта 2019 г. по данному контракту базис поставки указан по факту – FCA Eurajoki (Эурайоки).

В зависимости от выбранного базиса поставки складываются отношения между контрагентами по условиям транспортировки и страхованию поставляемого по внешнеторговому контракту груза. В этом случае стоит руководствоваться не только положениями выбранного базиса поставки по ИНКОТЕРМС, но и нормами Венской конвенции.

Так, например, российская фирма заключила с финской фирмой контракт о поставке пушнины на условиях FOB (свободно на судне). Данный базис поставки предусматривает, что ответственность за сохранность груза и риски случайной гибели и порчи переходят на покупателя в момент погрузки товара на борт судна. Пушнина была погружена продавцом на судно, и представитель покупателя осмотрел и подтвердил ее надлежащее качество. Однако за время транспортировки морским видом транспорта пушнина отсырела и потеряла покупательские способности. Покупатель потребовал замены некачественного товара. Продавец отказал в замене, указав, что он выполнил обязательства в момент отгрузки, а порча произошла в период транспортировки, когда все риски уже перешли на покупателя по условиям FOB. В такой ситуации необходимо руководствоваться не столько базисом поставки по ИНКОТЕРМС, сколько положениями Венской конвенции, в которой закреплено, что в силу статьи 35 обязанностью продавца является упаковка товара таким образом, чтобы обеспечивалась его сохранность и защита в зависимости от специфики данного товара. Во избежание подобной ситуации в ходе переговоров по заключению контракта необходимо было предусмотреть иной вид транспорта, либо надлежащий способ упаковки, который бы обеспечил сохранность транспортировки пушнины морем.

Базис поставки влияет на разрешение спорных ситуаций при случайной порче/гибели груза при транспортировке или на месте перегрузки. От выбранного базиса поставки по ИНКОТЕРМС зависит расчет таможенной стоимости, которая в дальнейшем будет базой для исчисления таможенного сбора за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров, и таможенной пошлины по адвалорной ставке.

В ходе таможенной проверки было выявлено, что «декларант не предоставил согласованное сторонами контракта изменение условий поставки товара с CFR на CIF. Хотя цена товара на условиях поставки CIF должна быть выше, так как продавец обязан заключить договор и оплачивать все расходы и фрахт, необходимые для доставки товара до поименованного порта назначения, а также обязан заключить договор страхования, покрывающий риск утраты или повреждения товара во время перевозки (что не предусмотрено условиями поставки CFR). Приложениями к контракту не предусмотрено изменение базиса условий поставки товара, однако в графе 20 таможенной декларации на товары (далее – ДТ) декларант заявил условия поставки товара CIF – Санкт-Петербург, а в графе 44 ДТ в качестве документа, вносящего изменения и (или) дополнения к контракту, указано приложение, которое не содержит такие условия поставки. Таким образом, снижение цены единицы товара по ДТ при несогласованной сторонами смене условий поставки товара с CFR на CIF не обосновано, документально не подтверждено и противоречит пункту 3 контракта, согласно которому в случае возникновения вопроса о пересмотре цен иницилирующая сторона обязана письменно уведомить другую сторону о предстоящем пересмотре цен, предоставив объяснение причин пересмотра и подробную калькуляцию новых цен»¹. Получается, что смена базиса поставки повлекла увеличение таможенной стоимости, так как к контрактной стоимости должны были быть прибавлены расходы по страхованию груза.

В следующем случае из таможенной практики «поставка товара, задекларированного по спорным ДТ, осуществлялась по условиям поставки FOB – Шанхай. По условиям поставки FOB в заявленную таможенную стоимость товара должны быть включены транспортные расходы покупателя товара от согласованного пункта отгрузки до границы территории Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). В графе 21 спорных ДТ указано судно MSC MEDITERRANEAN, при этом в коносаментах указано иное транспортное средство – EBBA MAERSK. Суд сделал обоснованный вывод о перегрузке товара с одного транспортного средства на другое. Вместе с тем в представленных документах не выделены расходы по погрузке/перегрузке товара с одного транс-

¹ Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 2000». – URL: СПС «КонсультантПлюс».

портного средства на другое и не представлены документы, подтверждающие расходы по погрузке, выгрузке или перегрузке товаров. В связи с чем не представляется возможным определить, осуществлялась ли покупателем отдельно от цены, уплаченной или подлежащей уплате, оплата (полностью или частично) погрузки, выгрузки или перегрузки товаров до места прибытия на территорию Российской Федерации»¹. Таким образом, расхождения в сведениях, указанных в декларации и в коносаментх, свидетельствуют о дополнительных погрузочно-разгрузочных работах, которые не были учтены в сумме контракта для формирования таможенной стоимости.

Согласно статье 1 Международного соглашения о тарифах и торговле 1994 года (ГАТТ), «таможенной стоимостью импортируемых товаров является цена сделки, т. е. цена, фактически уплаченная или подлежащая уплате за товары, проданные на экспорт в страну импорта»².

В соответствии с пунктом 3 статьи 39 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС), «ценой, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары, является общая сумма всех платежей за эти товары, осуществленных или подлежащих осуществлению покупателем непосредственно продавцу или иному лицу в пользу продавца»³. В статье 40 ТК ЕАЭС закреплён перечень дополнительных начислений к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары. Иными словами, таможенная стоимость образуется путем сложения контрактной цены за товар, о которой договорились продавец и покупатель, и транспортных, страховых расходов, которые возлагаются на контрагентов в зависимости от выбранного базиса поставки по ИНКОТЕРМС. Часто в процессе формирования таможенной стоимости добавляются лицензионные платежи, затраты за конструкторскую работу, художественное оформление, выполненные вне таможенной территории ЕАЭС и необходимые для производства ввозимых товаров.

Самое значительное количество транспортных расходов, суммируемых к контрактной цене, происходит при использовании базиса поставки EXW. Например, из Франции в Россию на условиях поставки EXW Рубе ввозится товар, стоимость которого указана в контракте – 2 000 евро. Упаковка по условиям сделки осуществляется продавцом и за его счет и равна 200 евро. Погрузка составляет 600 евро, страхование – 300 евро. Перевозка Рубе (Франция) – Брузги (Беларусь) – 900 евро;

¹ Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 мая 2019 г. № 15АП-4325/2019 по делу № А32-45132/2017. – URL: СПС «КонсультантПлюс».

² Соглашение по применению статьи VII Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года. – URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/94bn0006/>

³ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29 мая 2019 г.) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – URL: СПС «КонсультантПлюс».

Брузги – Москва – 400 евро. Разгрузка на складе получателя в Москве – 100 евро. Так, к контрактной стоимости в 2 000 евро прибавляем следующие расходы: 600 евро + 300 евро + 900 евро. Соответственно, что касается расходов для покупателя – это более затратный базис поставки, но тогда контрактная цена будет ниже, а при следующем базисе, наоборот, транспортные расходы на покупателя не распространяются, но они заложены в контрактную стоимость.

Так, при выборе базиса поставки CIF по Инкотермс 2020 все расходы по транспортировке и страхованию, понесенные продавцом на территории иностранного государства до таможенной границы ЕАЭС, им же и оплачиваются. Например, из Италии в Россию ввозятся товары на условиях поставки CIF Москва, погрузка составляет 1 000 евро, страховка – 200 евро. Перевозка осуществлялась от Лида ди Остии до Домачево (Беларусь) – 2 000 евро, от Домачево до Москвы – 300 евро. Дополним данную ситуацию тем, что для производства поставляемой продукции требовалось разработать конструкторскую документацию, оформляемую продавцом (Италия), за которую покупатель заплатил 15 000 евро. По условиям поставки CIF размер страховых расходов, стоимость погрузки и фрахта уже включены в контрактную цену. Разгрузка товаров и перевозка автомобильным транспортом от Домачево до Москвы являются расходами, произведенными после прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, поэтому не подлежат включению в таможенную стоимость. В свою очередь оплаченные услуги по разработке конструкторской документации включаются в таможенную стоимость [1].

Стоит отметить такой важный аспект, как учет в транспортных расходах затрат по простоя транспортного средства на территории иностранного государства, когда не успели вовремя произвести загрузку или разгрузку транспортного средства по разным причинам. Соответственно, данные затраты будут включаться в таможенную стоимость по тем базисам, которые предполагают полную или частичную оплату транспортных расходов и страховки за счет покупателя – российского лица (EXW, FOB, FSA и др.). Если продавец ответственен за организацию доставки груза, например, в соответствии с базисом CIF, то он несет расходы и по простоям. В этом случае российское лицо-покупатель, когда оно будет подавать декларацию и определять таможенную стоимость, не будет учитывать эти расходы, так как их возместил продавец, который и так закладывает в контрактную цену расходы по доставке. Получается, что цена одного и того же товара по условиям EXW составит 3 000 евро, а по CIF, например, – 3 700 евро, так как продавец заложил транспортные расходы в итоговую стоимость товара по контракту.

Определенная сложность возникает при расчете суммы транспортных расходов и страховки за каждый товар, если их доставляют вместе и в счете выставлены общие расходы за доставку. На следующем примере рассмотрим, как рассчитать таможенную стоимость в отношении каждого товара, если они доставляются вместе и для них определены общие транспортные расходы и страховка. Для расчета таможенных платежей необходимо определить таможенную стоимость каждого товара в отдельности в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС (далее – ТН ВЭД ЕАЭС)¹.

ООО «Мебель-Тверь» 10 февраля 2019 г. регистрирует декларацию на следующие товары:

1) фанерные листы для облицовки толщиной 4 мм, имеющие один слой из древесины лиственной породы, в количестве 570 штук. Цена товара – 12 300 долларов США. Вес товара – 3 500 кг. Товару соответствует код 4408 10 150 1 ТН ВЭД ЕАЭС;

2) плиты МДФ толщиной 6 мм в количестве 430 штук. Цена товара – 15 000 долларов США. Вес товара – 11 150 кг. Товару соответствует код 4411 13 900 0 ТН ВЭД ЕАЭС.

Условия поставки FOB – Шанхай. Транспортные расходы от Шанхая до таможенного поста «Гавань» составили 2 000 долларов США (морской фрахт), страховка – 500 долларов США. Доставка от таможенного поста «Гавань» до Тверского таможенного поста автотранспортом – 100 долларов США. Курс доллара – 70 рублей.

Необходимо рассчитать таможенную стоимость каждого товара, ввозную таможенную пошлину и налог на добавленную стоимость (НДС).

Выполним необходимые расчеты с учетом того, что страховка будет рассчитываться исходя из контрактной цены каждого товара, а транспортные расходы – по весу брутто:

Таможенная стоимость за фанерные листы: $12\,300 \cdot 70 = 861\,000$ руб. + 33 447,01 руб. (транспортные расходы) + 15 769,9 (страховка) = 910 216,91 руб.

Таможенная стоимость за плиты МДФ: $15\,000 \cdot 70 = 1\,050\,000$ руб. + 106 552,9 руб. + 19 230,77 руб. = 1 175 783,67 руб.

Ввозная таможенная пошлина в отношении фанеры: $910\,216,91 \cdot 12\% = 109\,226,03$ руб.

НДС в отношении фанеры: $(910\,216,91 + 109\,226,03) \cdot 20\% = 203\,888,59$ руб.

¹ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 (ред. от 5 марта 2021 г.) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза». – URL: СПС КонсультантПлюс.

Ввозная таможенная пошлина в отношении плит МДФ: $1\,175\,783,67 \cdot 5\% = 58\,789,18$ руб.

НДС в отношении плиты МДФ: $(1\,175\,783,67 + 58\,789,18) \cdot 20\% = 246\,914,57$

Таким образом, при составлении внешнеторгового контракта пристальное внимание необходимо уделять транспортным условиям, касающимся выбора базиса поставки, который играет ключевую роль при распределении обязанностей между продавцом и покупателем по перевозке груза. Стороны внешнеторговой сделки должны отражать выбранный базис поставки в коммерческих документах (внешнеторговом контракте, инвойсе), а также фиксировать в дополнительных соглашениях к контракту, если произошла смена базиса поставки.

В таможенных целях базис поставки рассматривается, когда необходимо определить таможенную стоимость. Поэтому следует учитывать аспекты, связанные непосредственно не только с перевозкой, но и с погрузкой/разгрузкой, а также возможным простоем на территории иностранного государства. Если данные обязательства возлагаются на покупателя согласно выбранному базису поставки, то стоимость за погрузку/разгрузку, а также возможный простой должна быть прибавлена только к контрактной цене за товар.

По результатам анализа правоприменительной практики МКАС можно сделать следующие выводы по применению положений Венской конвенции для регулирования внешнеторговых сделок:

1) стороны могут исключить применение Венской конвенции, указав это волеизъявление как оговорку в тексте внешнеторгового контракта;

2) государство одной из сторон внешнеторгового контракта может не участвовать в Венской конвенции, тогда в контракте необходимо сделать оговорку о применимом праве;

3) обе страны-контрагенты являются участниками Венской конвенции, но дополнительно следует указать применимое национальное право какой-либо страны, поскольку может возникнуть ситуация, когда вопросы, возникшие в ходе исполнения контракта, не урегулированы Венской конвенцией.

Кроме определения юридической силы и значимости положений Венской конвенции, важным аспектом при заключении и исполнении внешнеторгового контракта является проработка транспортных условий, которые связаны не только с логистикой, но и с влиянием выбранного базиса поставки по ИНКОТЕРМС на предстоящую сумму таможенной стоимости, а значит, и на размер таможенных платежей. Ошибочное невключение расходов по транспортировке, погрузке/выгрузке в структуру таможенной стоимости может привести к доначислению таможенных платежей, образованию задолженности и начислению пеней.

Список литературы

1. Акопова Е. С., Воронкова О. Н. Риски внешнеторговой деятельности и их минимизация при заключении внешнеторгового контракта // Известия Байкальского государственного университета. – 2019. – Т. 29. – № 1. – С. 64–71.
2. Губин А. А. Проблемы включения расходов на перевозку в таможенную стоимость товаров при поставке железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. – 2020. – № 2 (34). – С. 66–75.
3. Кузьменко Ю. В. Общие принципы трансграничной торговли: механизм применения через призму Венской конвенции о международной купле-продаже товаров 1980 г. // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). – 2019. – № 10 (62). – С. 179–186.
4. Леонова О. В. Внешнеторговый контракт с изменениями 2020 г. // Российский внешнеэкономический вестник. – 2020. – № 11. – С. 58–71.
5. Прокопьева М. Н. Исследование влияния условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 на размер таможенной стоимости ввозимых товаров // Вопросы студенческой науки. – 2021. – № 1 (53). – С. 96–104.
6. Севрюк К. С. Условия и поставки ИНКОТЕРМС сквозь призму таможенного контроля // Мировая наука. – 2019. – № 2(23). – С. 220–227.
7. Столярчук Я. Н. Определение заявленной таможенной стоимости товара в зависимости от базисных условий поставки // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – № 4-3. – С. 145–149.
8. Хлопов К. В., Голубчик А. М. Нестандартные аспекты применения ИНКОТЕРМС и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – № 11. – С. 110–118.

References

1. Akopova E. S., Voronkova O. N. Riski vneshnetorgovoy deyatel'nosti i ikh minimizatsiya pri zaklyuchenii vneshnetorgovogo kontrakta [Risks of Foreign Trade Activity and their Minimization at the Conclusion of a Foreign Trade Contract]. *Izvestiya Baykalskogo gosudarstvennogo universiteta* [Proceedings of the Baikal State University], 2019, Vol. 29, No. 1, pp. 64–71. (In Russ.).
2. Gubin A. A. Problemy vklyucheniya raskhodov na perevozku v tamozhennuyu stoimost' tovarov pri postavke zheleznodorozhnym transportom [Problems of Including Transportation Costs in the Customs Value of Goods When Delivered by Railway Transport], *Transportnoe pravo i bezopasnost* [Transport Law and Security], 2020, No. 2 (34), pp. 66–75. (In Russ.).

3. Kuzmenko Yu. V. Obshchie printsiipy transgranichnoy torgovli: mekhanizm primeneniya cherez prizmu Venskoy konventsii o mezhdunarodnoy kuple-prodazhe tovarov 1980 g. [General Principles of Cross-Border Trade: the Mechanism of Application through the Prism of the Vienna Convention on the International Sale of Goods of 1980.]. *Vestnik universiteta imeni O. E. Kutafina (MGYUA)* [Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)], 2019, No. 10 (62), pp. 179–186. (In Russ.).

4. Leonova O. V. Vneshnetorgovyy kontrakt s izmeniyami 2020 g. [Foreign Trade Contract with Changes in 2020]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], 2020, No. 11, pp. 58–71. (In Russ.).

5. Prokopenko M. N. Issledovanie vliyaniya usloviy postavki INKOTERMS-2020 na razmer tamozhennoy stoimosti vvozimykh tovarov [Study of the Impact of the Terms of Delivery of INCOTERMS-2020 on the Size of the Customs Value of Imported Goods], *Voprosy studencheskoy nauki*, 2021, No. 1 (53), pp. 96–104. (In Russ.).

6. Sevryuk K. S. Uslovia i postavki INKOTERMS skvoz prizmu tamozhennogo kontrolya [Terms and Delivery of INCOTERMS through the Prism of Customs Control], *Mirovaya nauka*, 2019, No. 2(23), pp. 220–227. (In Russ.).

7. Stolyarchuk Ya. N. Opredlenie zayavlennoy tamozhennoy stoimosti tovara v zavisimosti ot bazisnykh usloviy postavki [Determination of the Declared Customs Value of the Goods Depending on the Basic Terms of Delivery], *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika*, 2019, No. 4–3, pp. 145–149. (In Russ.).

8. Khlopov K. V., Golubchik A. M. Nestandartnye aspekty prime-niya INKOTERMS i napravleniya dalneyshey unifikatsii mezh-dunarodnykh torgovykh obychaev [Non-standard Aspects of the Application of INCOTERMS and Directions for Further Unification of International Trade Customs], *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik*, 2016, No. 11, pp. 110–118. (In Russ.).

Сведения об авторе

Алена Александровна Сладкова
кандидат философских наук, доцент
кафедры экологического права
и правового обеспечения
профессиональной деятельности
юридического факультета Тверского
государственного университета.
Адрес: ФГБОУ ВО «Тверской
государственный университет»,
170100, Тверь, ул. Желябова, д. 33.
Email: Sladkova.AA@tversu.net

Information about the author

Alena A. Sladkova
PhD, Associate Professor
of the Department of Environmental
Law and Legal Support of Professional
Activity, Faculty of Law of Tver State
University.
Address: Tver State University,
33 Zhelyabova str., Tver, 170100,
Russian Federation.
Email: Sladkova.AA@tversu.net