Современные особенности развития мультимодальной перевозки грузов в международной торговле

Бутакова Надежда Александровна

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
Доцент кафедры гражданского и трудового права
Кандидат юридических наук
nadbutakova@gmail.com

РЕФЕРАТ

В статье исследуются вопросы эволюции и применимости мультимодальных перевозок в международной торговле. Рассматриваются проблемы эффективности мультимодальной транспортной системы и модернизации ее трех основных элементов (коммерческая практика, административные требования и транспортная инфраструктура). На основе произведенного исследования сделаны выводы о путях совершенствования и развития мультимодальной перевозки грузов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

мультимодальная перевозка грузов, международная торговля, ИНКОТЕРМС, базисные условия поставок, транспортный документ, таможенные формальности

Butakova N. A.

Modern Features of Development of Multimodal Transportation of Goods in International Trade

Butakova Nadezda Aleksandrovna

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Associate Professor of the Chair of Civil and Labor Law
PhD in Jurisprudence
nadbutakova@gmail.com

ABSTRACT

In the article, questions of evolution and applicability of multimodal transportations in international trade are investigated. Problems of efficiency of multimodal transport system and modernization of its three basic elements (commercial practice, administrative requirements and transport infrastructure) are considered. Based on the research conclusions on ways of improvement and development of multimodal transportation of goods are drawn.

KEYWORDS

multimodal transportation of goods, international trade, INCOTERMS, basic conditions of deliveries, transport document, customs formalities

Одна из задач развития транспортной отрасли — увеличение объема мультимодальной перевозки грузов, так как это позволит снизить дисбаланс между различными видами транспорта и, тем самым, оптимизировать транспортную систему в целях удовлетворения потребностей, как экономического роста, так и устойчивого развития. Поэтому современное развитие транспортной отрасли нацелено на расширение использования мультимодальных перевозок. Обеспечение отрасли предсказуемым прозрачным режимом ответственности является одним из немногих инструментов поощрения такого развития. Следовательно, стандартное договорное регулирование

мультимодальных обязательств должно стать обязательной практикой для всех участников транспортного процесса.

Оператор мультимодальной перевозки играет ключевую роль в организации грузоперевозок. Это означает, прежде всего, содействие в со-модальности, т. е. оптимальном сочетании различных видов транспорта в пределах одной транспортной цепи. Существование мультимодальных транспортных цепочек является необходимым условием для обеспечения устойчивого грузопотока. Поэтому обновление нормативной базы по регулированию мультимодальных перевозок является крайне важным. Узким местом в регулировании мультимодальных отношений является то, что правовой режим такого регулирования крайне непредсказуем.

Отсутствие единого, кросс-модального режима ответственности, под которым понимается наличие единых правил ответственности, применяемых независимо от того, на каком участке транспортной цепи произошли утрата, повреждение или задержка груза, является тем фактором, который мешает промышленности выбрать мультимодальную транспортную альтернативу. Введение единой системы ответственности, безусловно, будет способствовать увеличению количества мультимодальных перевозок.

На сегодняшний день альтернативой единой ответственности является сетевая ответственность, основанная на существующих унимодальных транспортных конвенциях. Однако основная проблема заключается в том, что сетевая система ответственности не обеспечивает решение проблем, связанных с причинением вреда в связи с утратой, повреждением или задержкой груза во время мультимодальной перевозки. Если причиненный ущерб невозможно локализовать, то существует проблема определения суммы возмещения, т. е. такое возмещение во многом остается непредсказуемым. Поэтому в Роттердамских правилах¹ была представлена новая модифицированная система ответственности, которая направлена на регулирование мультимодальных перевозок с участием морского транспорта на глобальном уровне. В настоящее время Роттердамские правила не вступили в силу, но остаются открытыми для присоединения к ним государств. Если Роттердамские правила достигнут международного успеха, это приведет к большей предсказуемости касательно определения размера ответственности.

Сочетание в мультимодальных перевозках различных видов транспорта определяет выбор того или иного международно-правового режима. Так, Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ)², например, применяется в случае, если договор перевозки включает в себя международную перевозку грузов автомобильным транспортом. Гаага-Висбийские правила³ применяются к договорам перевозки, удостоверенным коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов.

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила). Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008 г., не вступила в силу [Электронный ресурс] // URL: СПС «Консультант Плюс» (Российская Федерация не участвует).

² Конвенция ООН о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ). Заключена 19.05.1956 г. в Женеве. Вступила в действие с 02.07.1961 г. [Электронный ресурс] // URL: СПС «Консультант Плюс» (Вступила в силу для Российской Федерации 02.09.1983 г.).

³ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 г.). С изм. от 21.12.1979 г. Гаагские правила вступили в силу 02.06.1931, Висбийские правила — 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. — 14.02.1984 г. // СЗ РФ. 2004. № 23. Ст. 2235. Все три документа вступили в силу для Российской Федерации 29.07.1999 г. // Многосторонние международные соглашения о морском транспорте. М., 1983. 41 с.

Роттердамские правила регулируют перевозку грузов «полностью или частично» морским путем. Это говорит о том, что Роттердамские правила имеют расширение сферы применения по сравнению с предыдущими морскими конвенциями. Таким образом, Роттердамские правила характеризуются как конвенция «морская плюс» и указывают на то, что они применяются к мультимодальным договорам перевозки грузов с участием морской составляющей. Что касается ответственности мультимодального перевозчика, она, тем не менее, традиционно трактуется как ответственность унимодального перевозчика.

Мультимодальные перевозки — это, по сути, сквозные перевозки с использованием различных транспортных средств, таких как теплоходы, поезда, автомобили, самолеты и др. Такие перевозки возможны в первую очередь за счет использования контейнеров. Контейнерные перевозки обеспечивают перевозки пакетированных грузов от места отправления до конечного пункта назначения с наименьшими затратами и рисками. В конечном счете, контейнеры стали международной стандартизированной транспортной единицей, применимой к перевозке большинства типов генеральных грузов. Только особо крупные (негабаритные) и особо тяжелые грузы не перевозятся в контейнерах.

Как правило, мультимодальные перевозки являются контейнерными, но контейнеризация не является синонимом мультимодальных перевозок. Контейнеризация способствует повышению эффективности мультимодальных транспортных операций. Интенсивное сотрудничество и координация между всеми видами транспорта, участвующими в мультимодальных перевозках, являются существенными факторами в обеспечении мультимодальных перевозок.

При мультимодальных перевозках оператор мультимодальной перевозки (ОМП) несет ответственность за груз от пункта отправления до пункта назначения на основании одного транспортного документа, который включает в себя фрахт, а также гарантии транзитного времени. ОМП заключает ряд договоров субподряда с индивидуальными перевозчиками автомобильного, железнодорожного, воздушного транспорта, морских линий, с портовыми властями, операторами терминалов, стивидорами и др. С этого момента ОМП в отношении с субподрядчиками также будет выступать в роли грузоотправителя и грузополучателя. Только ОМП имеет право принять поставку товара от каждого фактического перевозчика и передать их следующему перевозчику. ОМП, действуя в качестве принципала, несет ответственность за всю цепочку перевозки.

Фундаментальное значение для деятельности ОМП имеет его способность конструировать и обеспечить эффективность транспортных схем. Доставка груза от грузоотправителя к грузополучателю может включать до десяти или двенадцати различных транспортных связей. В каждой точке передачи груз выгружается и загружается вновь, хранится, взвешивается, регистрируется, переупаковывается. Все эти модальные операции требуют дополнительных затрат и средств, что отражается на конкурентоспособности отдельных маршрутов.

Для планирования и проектирования мультимодальной перевозки ОМП следует руководствоваться транспортным системным анализом. В сфере транспортной системы анализ имеет следующие характеристики [2]: является мультимодальным, охватывающим все виды транспорта; является мультиотраслевым, охватывающим проблемы с точки зрения публичных и частных интересов; является мультипроблемным, охватывающим правила и регламенты по обслуживанию клиентов и финансово-экономические обоснования; является мультидисциплинарным, опираясь на теорию и методы инженерии, экономики, права и управления и исследования других естественных и социальных наук. Это означает, что при анализе транспортной системы, общую транспортную систему региона следует рассматривать как единую мультимодальную систему. Рассмотрение транспортной системы не может

быть отделено от рассмотрения социальной, экономической и политической системы региона.

С помощью системного анализа ОМП имеет возможность использовать комплексный подход в эксплуатации, управлении и контроле трафика, чтобы быстрее доставить груз в пункт назначения. Такая доставка снизит транзитное время перевозки из пункта отправления в пункт назначения и обеспечит больший контроль за сроками доставки, расходами и сохранностью груза. Основная задача ОМП заключается в планировании высокого уровня использования транспортных связей в сочетании с непрерывностью грузопотока, при этом хранение груза при его перевалке с одного вида транспорта на другой должно быть сведено к минимуму.

ОМП является единственной ответственной стороной, способной координировать все виды транспорта при организации мультимодальных перевозок. Грузоотправители и грузополучатели не способны самостоятельно организовать мультимодальную перевозку, поскольку не имеют достаточно знаний и опыта в области управления транспортом, чтобы определить наилучший маршрут следования и лучшую цену. Поэтому предлагаемые ОМП комплексные услуги являются лучшей альтернативой для их клиентов.

Использование мультимодальных перевозок в целом вносит структурные изменения в транспортный процесс, охватывающий новую торговую и транспортную практику. В основном такие изменения касаются совершенствования коммерческих нормативных актов и развития транспортной инфраструктуры. Модернизация трех основных элементов, таких как коммерческая практика, административные требования и транспортная инфраструктура, является необходимым для придания эффективности мультимодальной транспортной системе. Рассмотрим эти элементы более детально.

1. Коммерческая практика. Споры и непонимание, часто возникающие между покупателями и продавцами, в основном касаются расхождений в понимании терминов, используемых в договорах. Во избежание таких ситуаций, которые препятствуют нормальному течению международной торговли, Международная торговая палата (МТП) разработала стандартные торговые термины, известные как ИНКОТЕРМС 2010. ИНКОТЕРМС были впервые опубликованы в 1936 г. Поправки и дополнения были позднее сделаны в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 и 2010 гг. в целях приведения правил в соответствие с текущей международной практикой.

Эти стандартные условия поставки призваны распределить риски и затраты, возникающие при поставке грузов, между покупателем и продавцом. Другими словами, эти условия определяют, в какой момент продавец выполнил свои обязательства по поставке товара покупателю. Однако следует иметь в виду, что условия ИНКОТЕРМС распространяются только на отношения между покупателем и продавцом, к отношениям с участием перевозчика правила не относятся.

Наиболее часто используемые условия ИНКОТЕРМС — это EXW, FOB и CIF. В большинстве своем экспорт, особенно в развивающиеся страны, осуществляется на условиях FOB (англ. Free On Board — франко-борт, буквально — бесплатно на борт судна). Большая часть импорта осуществляется на условиях CIF (англ. Cost, Insurance and Freight — стоимость, страхование и фрахт). Проблема с применением этих двух терминов заключается в том, что они оба используют борт судна, как основную точку перехода ответственности за груз от продавца к перевозчику, однако переход через борт судна не является существенным для контейнерных грузов, так как контейнеры, как правило, доставляются грузоотправителем перевозчику до транспортного средства.

В 1990 г. в ИНКОТЕРМС были внесены поправки, отражающие новые технологии и особенно возрастающее значение контейнеризации и смешанных перевозок. Были добавлены пять новых базисных условий поставки с целью удовлетворения

практики контейнерных перевозок. Эти условия — FCA, CPT, CIP, DDU и DDP. На условиях FCA, CPT или CIP продавец считается выполнившим свои обязательства в отношении товара, когда он передал товар, прошедший экспортную таможенную очистку, в распоряжение перевозчика. Риски в отношении товара относятся на покупателя с момента передачи товара в ведение перевозчика. Для применения данных условий сам факт перехода груза через поручни судна не имеет значения. Эти условия ИНКОТЕРМС могут быть использованы и рекомендованы для всех видов перевозки, будь то железнодорожная, автомобильная, морская, воздушная, внутренняя водная или мультимодальная.

ИНКОТЕРМС 2000 по сравнению с ИНКОТЕРМС1990 содержит несколько отличий. Содержательные изменения внесены только по двум направлениям: (1А и 1В) таможенное оформление и уплата пошлины по базисным условиям FAS и DEQ и (2) обязательство по погрузке и выгрузке на условиях FCA.

(1А) «свободно вдоль борта судна в порту отправления», или FAS, означает, что продавец считается выполнившим свои обязательства, когда товар размещен вдоль борта судна в названном порту отгрузки. Условие FAS требует, чтобы покупатель произвел экспортную очистку товара, что свидетельствует об изменении предыдущего ИНКОТЕРМС 1990, согласно которому экспортное оформление груза было обязанностью продавца.

(1В) «поставка с причала в порту разгрузки», или DEQ, означает, что продавец считается выполнившим свои обязательства, когда товар предоставлен в распоряжение покупателя не прошедшим таможенную очистку на импорт на причале в порту назначения. Это изменение ИНКОТЕРМС 1990, по которому осуществить таможенное оформление должен был продавец.

(2) условие «франко перевозчик», или FCA, означает, что продавец считается выполнившим свои обязательства, когда товар, прошедший экспортную очистку, передается перевозчику на предприятии продавца. Если погрузка осуществляется в другом месте, то продавец должен доставить товар на терминал магистрального транспорта, где перевозчик за счет покупателя разгружает товар.

ИНКОТЕРМС 2010 также привнес свои изменения. Число базисных условий было сокращено с 13 до 11. Было введено два новых условия — DAT (поставка на терминале) и DAP (поставка в месте назначения) вместо условий ИНКОТЕРМС 2000 DAF (поставка на границе), DES (поставка с судна), DEQ (поставка с причала), DDU (поставка без оплаты пошлин).

Появление новых терминов DAT и DAP сделало излишними ранее существовавшие в ИНКОТЕРМС 2000 термины DAF, DES, DEQ, DDU, поскольку унифицировало их. Так, условие DAT (поставка на терминале) полностью покрывает условие DEQ (поставка с причала) и расширяет его использование, главным образом, для контейнерных перевозок в мультимодальном сообщении, поскольку товар предоставляется в ведение покупателя в неразгруженном виде не только на причал в порту, но и на любой иной терминал. Условие DAP (поставка в месте назначения) в свою очередь покрывает условия DAF (поставка на границе), DES (поставка с судна), DDU (поставка без оплаты пошлин), так как на всех этих условиях товар передается готовым к разгрузке, импортные пошлины оплачивает покупатель.

Все условия ИНКОТЕРМС 2010 подразделяются на две группы. Первая группа включает семь условий, которые могут быть использованы для перевозки грузов на любых видах транспорта и в мультимодальных перевозках. К ним относятся условия EXW (франко завод), FCA (франко перевозчик), CPT (перевозка оплачена до), CIP (перевозка и страхование оплачены до), DAT (поставка на терминале), DAP (поставка в месте назначения), DDP (поставка с оплатой пошлин). Вторая группа условий применяется только к морской или внутренней водной перевозке. Таких

условий четыре: FAS (свободно вдоль борта судна), FOB (свободно на борту), CFR (стоимость и фрахт) и CIF (стоимость, страхование, фрахт).

Правила ИНКОТЕРМС 2010 стали первой наиболее действенной попыткой внести юридическую определенность в торговые сделки, упрощая процесс составления международных контрактов. Преимуществом правил стало то, их действие распространяется не только на международную, но и на внутреннюю торговлю, а небольшое руководство, предусмотрительно приведенное к каждому термину, позволит пользователям Правил ИНКОТЕРМС 2010 легко сориентироваться в документе и выбрать нужный термин [1, с. 87].

При перевозке груза на морском транспорте момент перехода ответственности за груз от продавца к перевозчику нередко наступает, когда груз погружен на судно. При финансировании таких договоров купли-продажи банки обычно получают коносамент, свидетельствующий о том, что груз находится на судне. С наступлением контейнеризации и развитием мультимодальной перевозки, когда перевозчик доставляет груз на различных видах транспорта, морской перевозке, как правило, будет предшествовать железнодорожная или автоперевозка, позволяющая доставить грузы из внутренних районов страны в порт. Первозчик, таким образом, должен изменить обычный морской коносамент на комбинированный транспортный коносамент, а в комбинированном коносаменте должно быть отмечено, что «груз получен для погрузки на судно в надлежащем виде».

Для банков, привыкших к традиционному «бортовому» коносаменту, это изменение документации означало необходимость принять на себя риск работы с неизвестным документом, поэтому новый коносамент рассматривали с изрядной долей подозрения. Банки, таким образом, настаивали на том, что единственным приемлемым коносаментом является коносамент, подтверждающий прием груза на борт судна, со штампом «погружено на борт» [3, с. 89–137].

Тем не менее, через некоторое время банковская практика приняла происходящие в транспортной деятельности события, такие как контейнеризация и возрастающая роль мультимодальных перевозок, и были изданы Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (UCP). С вступлением в силу данного документа банки начали принимать любой транспортный документ, который был выдан перевозчиком, принимающим на себя ответственность на всех этапах перевозки, если стороны не договорились об ином в аккредитиве.

Обновление правил в 1993 г. — UCP 500 прояснило ситуацию касавшегося банковской процедуры, указав, что если стороны не договорились об ином в аккредитиве, то банками подлежат признанию следующие виды транспортных документов:

- статья 23: морской/океанский коносамент;
- статья 24: необоротный морской коносамент;
- статья 25: чартерный коносамент;
- статья 26: мультимодальный транспортный документ;
- статья 27: воздушный транспортный документ;
- статья 28: автомобильный, железнодорожный или внутренневодный транспортный документ;
- статья 29: курьерские и почтовые подтверждения отправления;
- статья 30: транспортные документы, выдаваемые экспедиторами.

Тем не менее, банки все еще неохотно принимают мультимодальные транспортные документы в качестве доказательства отгрузки товара. Отсутствие поддержки ОМТ банковским сектором является порой оправданным, поскольку нет никакого официального или юридического признания допустимости данных документов к обороту на уровне государства, а также зачастую отсутствует внутригосударственное регулирование мультимодальной перевозочной деятельности как таковой. Несмотря на наличие UCP 500, банки не желают подвергать себя, а также экспортеров и им-

портеров, риску быть обманутыми теми или иными недобросовестными ОМП, которые исчезают с грузом.

2. Административные требования. Важная проблема, которая возникает в международной торговле, заключается в том, что каждая страна имеет свои собственные правила и процедуры, касающиеся импорта и экспорта товаров, а также то, что скорость передвижения груза сегодня опережает скорость доставки документов, другими словами, на определенных маршрутах груз может поступить раньше, чем транспортные документы.

Это одна из причин успеха курьерской услуги, однако это не является идеальным решением проблемы быстрого получения различных документов по их назначению. По этой причине FALPRO (United Nations Trade Facilitation Programme — Программа Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли) проводит стандартизацию и упрощение документации и торговых процедур в рамках региональных или национальных организаций по упрощению процедур. Согласно FALPRO, упрощение процедур торговли осуществляется через упорядочение информационного потока, в основном на трех уровнях:

(I) упрощение: сокращение объема информации, запрашиваемой различными органами до абсолютного минимума. Это уже сделано в ряде развитых стран и некоторых развивающихся странах. Упрощение должно осуществляться в отношении необходимых процедур и документов;

(II) нормализация: уменьшение формальностей, процедур и документов, как на национальном, так и на международном уровнях (т. е. они должны быть идентичны во всех портах стран и должны быть уравнены с аналогичными процедурами и документами в других странах). Это касается, прежде всего, транспортной документации, ИНКОТЕРМС, условий платежей и торговых документов;

(III) гармонизация: гармонизация статистики и оптимизация передачи данных с использованием систем электронного обмена данными. Такая замена бумажных документов на электронную передачу информации дается непросто, но значительно облегчит торговлю.

Таможня является важным органом каждого государства. Во многих странах таможня является основным источником доходов для правительства. Во всех странах таможенная служба играет важнейшую роль в обеспечении соблюдения законов в национальных границах. Однако с ростом мировой торговли загруженность таможни также возросла. Глобализация мировой экономики оказывает повышенное давление на таможенную службу во всем мире. Предприниматели требуют введения быстрых, стандартизированных и единообразных процедур. В то же время таможня должна вести торговую статистику и привлекать другие исполнительные органы (здравоохранения, интеллектуальной собственности и др.) к охране национальных интересов.

Таможенные органы столкнулись с перспективой содействия правоохранительным органам. Использование традиционного подхода к таможенной практике и процедурам не приведет к упрощению процедур торговли. В странах Европейского союза и в других региональных организациях (например, НАФТА) таможни сократили свой рабочий день и количество сотрудников и сконцентрировались, главным образом, на сборе статистических данных.

Для повышения уровня мультимодальных перевозок совершенно необходимо, чтобы таможенные органы оказали содействие в организации контейнерных потоков, минимизируя импортно/экспортный документооборот. Таможенные процедуры могут быть унифицированы и минимизированы посредством присоединения к различным таможенным Конвенциям (Генеральное соглашение по тарифам и торговле, Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств и коммерческих дорожных перевозочных средств, Конвенция по облегче-

нию международного морского судоходства и др.). Данные Конвенции направлены на стимулирование международной торговли и транспорта. Таможенные Конвенции призваны упразднить ненужные процедуры при пересечении границы или гармонизировать оставшиеся процедуры.

3. Транспортная инфраструктура. Помимо таможенных сложностей, определенную трудность для развития мультимодальных перевозок представляет неразвитая транспортная инфраструктура. Для того чтобы иметь возможность получить максимальную пользу от мультимодальных перевозок, должна быть создана инфраструктура, позволяющая обрабатывать контейнеры в месте их прибытия (например, на причале порта, на контейнерных площадках).

Минимальный уровень транспортной инфраструктуры должны быть создан для того, чтобы позволить в полной мере воспользоваться преимуществами мультимодальной перевозки. Эти преимущества заключаются в том, что экспортер будет более конкурентоспособен, поскольку, неся минимальные затраты, в минимальные сроки сможет обеспечить доставку товара иностранному покупателю. Импортер также может воспользоваться преимуществом мультимодальных перевозок, так как груз будет доставлен в место его нахождения в хорошем качестве и при минимальных затратах.

Чтобы оставаться конкурентоспособными, экспортеры и импортеры должны быть в состоянии сократить транспортные расходы, которые включены в стоимость товара, если цена определена с доставкой. Для того чтобы устранить такие скрытые издержки, региону или стране следует повысить качество международных транспортных и логистических возможностей, главным образом, путем адаптации коммерческой практики к международным стандартам и за счет удаления ненужных торговых барьеров.

Эффективность функционирования мультимодальных услуг зависит от сокращения различных барьеров и институциональных помех, от упрощенных правовых режимов и является необходимым условием для эффективного улучшения международной торговли и транспорта. Эти улучшения приведут к формированию и развитию стабильной мультимодальной транспортной системы.

Литература

1. Иванова Т. Н. Современные тенденции унификации торговых обычаев во внешнеэкономической деятельности и международных перевозках // Вестник международного института экономики и права. 2013. № 1 (10). С. 84–89.
2. *Manheim M. L. Fundamentals of transportation systems analysis.* — Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1979.
3. *Walker A. G. Export Practice and Documentation.* London, Butterworths, 1987. 385 p.

References

1. Ivanova T. N. *Current trends of unification of trade customs in foreign economic activity and international transport* [Sovremennye tendentsii unifikatsii torgovykh obycheev vo vneshneekonomicheskoi deyatel'nosti i mezhdunarodnykh perevozkakh] // Bulletin of the International Institute of Economy and Law [Vestnik mezhdunarodnogo instituta ekonomiki i prava]. 2013. N 1 (10). P. 84–89. (rus)
2. *Manheim M. L. Fundamentals of transportation systems analysis.* Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1979.
3. *Walker A. G. Export Practice and Documentation.* London, Butterworths, 1987. 385 p.