

Документы FIATA. Теория и практика применения

Документы и формы FIATA выступают сравнительно новым явлением в документообороте экспедиторских фирм и их клиентов в Украине и других странах бывшего Союза, хотя во многих государствах Европы, Азии и Америки они применяются с середины 60-х годов. Регулирование международных торговых отношений постоянно ищет и находит новые, оптимальные формы для обеспечения продуктивного взаимодействия, унификации международного документооборота, обеспечения гарантированности осуществления сделок и расчетов с зарубежными партнерами. Такое регулирование, например, осуществляется Условиями ИНКОТЕРМС, без использования которых не обходится ни одна солидная международная сделка, проформы чартеров БИМКО (Baltic and international maritime council) В Совет входят национальные организации судовладельцев многих стран, Федерация ассоциации судовых брокеров и агентов (FONASBA), Британская палата судоходства, Международная ассоциация судовладельцев (BINSА) страны бывшего Союза) Эти же цели преследуют такие международные соглашения, как Генеральное соглашение по торговле и тарифам (ГАТТ), Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) и ряд других, к которым намеревается присоединиться Украина. Такому же регулированию служат и документы FIATA.

Основные функции документов FIATA заключаются в том, что они:

- во-первых, являются гарантией надежности экспедиторской фирмы и высокого качества предоставляемых ею услуг;
- во-вторых, более четко регулируют процесс транспортировки грузов на всех его этапах и в целом, то есть в определенной степени дополняет Договор транспортного экспедирования;
- в-третьих, служат условием осуществления ускоренных финансовых расчетов между покупателем и продавцом, в том числе путем использования документарного аккредитива.

Не пользующийся документами FIATA экспедитор использует индивидуальные формы и документы, составленные самостоятельно. Нередко документы копируются из других подобных документов в расчете на то, что те были составлены грамотно. Большое количество индивидуальных, частично неправильно оформленных документов, никак не улучшает репутацию экспедирования в целом.

Для уяснения сущности документов FIATA важно различать, какие из них выданы экспедиторами как агентами, а какие - как перевозчиками по договору.

Известно, что на сегодняшний день экспедиторы осуществляют свою деятельность в этих двух качествах:

Во-первых, это деятельность в качестве агента от имени клиента, когда экспедитор выступает, как посредник между клиентом и перевозчиком или в качестве лица, организующего перевозку груза из пункта А в пункт В, согласно полученным инструкциям. В таких случаях экспедитор выступает от имени своего клиента в контракте по перевозке и не берет на себя ответственность за действия и упущения перевозчиков. Все претензии к перевозчикам, грузчикам предъявляются самим клиентом экспедитора. Тем не менее экспедитор остается ответственным за тщательный выбор перевозчиков

Во-вторых, экспедитор также может выступать в качестве перевозчика. Это означает, что он может либо перевозить товары собственным транспортом либо привлекать организацию-перевозчика, оставаясь при этом полностью ответственным за транспортировку и доставку товаров. В этом случае экспедитор юридически считается, так называемым, "перевозчиком по договору", ответственным за перевозку в целом.

Первый документ ФИАТА, который мы рассмотрим это FCR (сертификат получения).

FCR - документ экспедитора, выступающего в роли агента. Это расписка экспедитора о приеме груза.

Выдавая FCR экспедитор свидетельствует о том, что он принял товар и в дальнейшем право распоряжения принадлежит исключительно экспедитору. Продавец получает FCR как подтверждение того, что он выполнил свои обязанности по продаже. С момента выдачи FCR продавец теряет право распоряжения грузом, о чем имеется соответствующий пункт в FCR, согласно которому инструкции по экспедированию груза могут быть изменены или отменены только при условии возврата экспедитору оригинала FCR. Принимая от экспедитора FCR, продавец подтверждает это.

Для осуществления оплаты за груз покупатель должен быть уверенным, что груз находится вне контроля продавца. Гарантией такой уверенности и является FCR, который подтверждает, что с этого момента экспедитор берет на себя ответственность за груз и имеет

эксклюзивное право распоряжаться им.

Кроме того, выдавая FCR, экспедитор гарантирует:

- что груз будет сохранен в хорошем состоянии (что его состояние не ухудшится по сравнению с моментом получения), говоря о "хорошем" состоянии груза следует быть осторожным и по возможности не применять этот термин к таким грузам как металлолом, рельсы б/у и т.п. Как правило, термин "в хорошем состоянии" применим к грузам в упаковке;
- что все детали документа полностью соот-ветствуют полученным им инструкциям и что документы, такие как накладные и путевые листы, выданные перевозчиками, соответствуют FCR и обязательством, принятым экспедитором в FCR.

FCR должен отражать национальные условия экспедирования, согласно которым регулируются ответственность и обязательства экспедитора как агента. У нас в настоящее время приняты Общие условия транспортной экспедиции АМЭУ, которые будут напечатаны на обратной стороне новых бланков FCR, которые планируется ввести в действие в 1999 г.

Нередко практика применения FCR складывается таким образом: клиент просит выдать ему FCR с определенными условиями, которые формулирует сам. Экспедитор, заинтересованный в данной сделке, включает их в FCR и заверяет его своей подписью и печатью. Однако при этом экспедитору следует помнить о смысловой и правовой нагрузке, которую несет каждая формулировка, и о том, какие последствия могут возникнуть в связи с ее различными толкованиями.

Основное правило выдачи FIATA FCR: этот документ выдается при условии безотзывности инструкций грузоотправителя, после его выдачи грузоотправитель утрачивает все права по распоряжению грузом, а экспедитор не может принимать от него каких-либо дополнительных указаний, распоряжений или каким-либо иным образом зависеть от грузоотправителя.

Кроме того, следует уяснить, что при использовании FCR нужно приспособлять условия конкретной перевозки к правилам использования FCR, а не наоборот, что довольно часто встречается в практике работы наших экспедиторских фирм.

Секретарь ABLM FIATA Керстен Ойл в связи с этим пишет: "Клиент и экспедитор могут изменить инструкции, только если FCR возвращен экспедитору. Если клиент не может вернуть FCR экспедитору, то клиент не имеет права давать новые инструкции, и экспедитор не только не обязан исполнять такие новые инструкции, но не может ни при каких обстоятельствах следовать им. Причина этого двойная: невозможность клиента экспедитора вернуть FCR экспедитору означает, что FCR был передан покупателю, в банк покупателя или авирующий банк для проведения операций по документарному аккредитиву, и поскольку экспедитор станет ответственным за доставку другому покупателю второй раз, что он вряд ли сможет сделать".

Поэтому в FIATA FCR не должно содержаться записей, ставящих данную перевозку в какую-либо зависимость от грузоотправителя, например, "Груз будет отправлен (отпущен) после оплаты грузополучателю по его счету согласно настоящему FIATA FCR". FCR не может быть аннулирован и будет действителен в течение всей операции, кроме случая, когда он возвращен экспедитору, (т.к. его действие оканчивается только после того, как все обязательства экспедитора по нему будут исполнены. Действительность FCR не может быть ограничена определенным периодом времени (за исключением случаев, когда на это имеется письменное согласие покупателя. Ремарки, которые не ограничивают общее право покупателя или получателя на распоряжение грузом - допустимы, т.е. информация, по которой покупатель может получить груз, переданный ему в распоряжение. Если пространства для ремарок в FIATA FCR не хватает, то такие ремарки могут быть сделаны в месте, предназначенном для описания груза.

Полезно помнить следующие рекомендации ФИАТА при заполнении и использовании FCR.

1. Наименование груза в FCR должно соответствовать наименованию, указанному в других грузосопроводительных документах. Для упрощения таможенных процедур следует требовать от грузоотправителя при наименовании груза использования терминов и кодов Гармонизированной системы кодировки товаров. В идеале наименование грузов должно соответствовать наименованиям в документах предприятия-изготовителя или в сертификатах происхождения.
2. Во избежание необоснованных обвинений в неточном выполнении инструкций, которые часто формулируются произвольно, FIATA рекомендует использовать форму для инструкций FIATA-FFI, которую заполняет и заверяет грузоотправитель и которая содержит в себе все необходимые разделы инструкции.
3. В интересах экспедитора максимально точно и подробно описать состояние груза, поскольку некорректная или неполная формулировка

может привести к повышению степени ответственности. Так, к примеру, описывая груз, запакованный в паллеты или контейнеры, экспедитору следует указать следующую аббревиатуру: S.T.C., то есть "said to contain" - "сказано, что там содержится". Делая подобную оговорку, экспедитор заявляет, что не может удостоверить, что в контейнере содержится именно то, что указано грузоотправителем.

4. В некоторых случаях следует отражать в документах FIATA состояние упаковки и тары. Если степень их влажности, загрязненности или деформации дают основания предположить порчу товара, следует в целях защиты собственных интересов настоять на том, чтобы в накладную были включены слова, например, "упаковки сырые, со следами плесени".
5. В FCR не должно быть утверждений вроде: "страхование обеспечивается нами", если только у экспедитора не имеется страхового свидетельства на груз.

Трудно предусмотреть все варианты, возникающие в процессе использования документов FIATA, но даже эти отдельные рекомендации могут ориентировать вас в правильном направлении.

FCR является необоротным документом, он выдается экспедитором в одном оригинальном экземпляре и не возвращается экспедитору после окончания перевозки.

FCT - ЭКСПЕДИТОРСКИЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТИРОВКИ.

Одним из наиболее старых и нашедших широкое применение товаросопроводительных документов FIATA является экспедиторское свидетельство перевозки FIATA FCT (также сертификат экспедитора о перевозке. До введения в действие FIATA FCT экспедиторы, принимая на себя обязанности агента по перевозке, выдавали клиенту свои собственные коносаменты (house bill of lading). В таких документах обычно не указывался конкретный перевозчик, нечетко регулировалась ответственность экспедитора.

Для исключения возможных недоразумений в подобных ситуациях введен в обращение FIATA FCT, в котором указываются экспедитор, его агент по месту доставки груза, грузоотправитель, грузополучатель, фактический перевозчик, маршрут перевозки, характеристики и состояние груза, условия оплаты, застрахована ли перевозка, а также другая информация, которая четко определяет условия всего процесса перевозки груза. Документ FIATA FCT наиболее целесообразно использовать в случае, когда экспедитор действует в качестве агента и контракт на перевозку с фактическим перевозчиком уже заключен. С юридической точки зрения FIATA FCT - документ, удостоверяющий принятие экспедитором под свою ответственность партии груза вместе с безотзывными инструкциями грузоотправителя по отправке груза грузополучателю, указанному в документе.

Выдав FCT, экспедитор несет ответственность за доставку груза грузополучателю в соответствии с полученными инструкциями.

Грузоотправитель не имеет права отзываться свои инструкции после того, как он принял выданный экспедитором FCT. Инструкции могут быть отменены только в случае возврата FCT экспедитору.

Экспедитор, выдавая документ FCT, гарантирует, что:

- им самим или его агентом произведена приемка груза, указанного в данном документе, и право распоряжения им после этого принадлежит исключительно экспедитору;
- по внешнему виду принятый груз находится в надлежащем состоянии;
- информация, содержащаяся в данном документе, соответствует полученным им инструкциям;
- никакие условия и положения транспортных документов (коносамента и др.) не вступают в противоречие с обязательствами, которые экспедитор принимает на себя в соответствии с настоящим документом FCT;
- распределение ответственности за транспортное страхование данной партии груза согласовано;
- явно и недвусмысленно оговорено количество выданных оригиналов (один или несколько).

В отличие от FCR, документ FCT является оборотным, т.е. товарораспорядительным документом, поскольку выдача груза может быть осуществлена ненадлежащим образом подписанного оригинала этого свидетельства. Передачу документа экспедитору можно рассматривать как переход права собственности на груз.

В отличие от FBL, документ FCT показывает, что экспедитор действует не как перевозчик, а как агент, т.е. между ним и фактическим перевозчиком заключен контракт на перевозку на обычных для перевозчика условиях. Экспедитор принимает на себя ответственность перед держателем FCT за доставку груза до места назначения через услуги выбранных им перевозчиков. Он отвечает за внимательный и

осмотрительный выбор перевозчиков, за качество и правильность даваемых им указаний. Однако экспедитор не отвечает за действия или упущения перевозчика или любой третьей стороны, привлеченной к перевозке груза. В случае неисполнения перевозчиком - третьим лицом договора перевозки или сделки, заключенной экспедитором, экспедитор обязан немедленно сообщить об этом клиенту, собрать необходимые доказательства, а также по требованию клиента передать ему право на предъявление претензий.

Пример: Необходимо обеспечить перевозку партии груза из Одессы в Барселону. Грузоотправитель договаривается с экспедитором о перевозке на условиях СИФ-порт Барселона. Экспедитор, заключив контракт на перевозку с фактическим перевозчиком, выдает грузоотправителю FIATA FCT с указанием этого перевозчика и маршрута перевозки. Грузоотправитель сможет предъявить документ в банк для получения денег за товар. Экспедитор, выдав документ FIATA FCT, гарантирует грузоотправителю доставку груза указанному в документе грузополучателю, но при этом не берет на себя ответственность за действия привлекаемых им к осуществлению перевозки фактических перевозчиков.

Имея в своем распоряжении FCT, его держатель может получить в своем банке платежи за проданный товар, ускоряя таким образом оборот денег (в документе Международной торговой палаты №470/251 сказано: "банки принимают экспедиторские документы типа FCT, если об этом сделано соответствующее указание в аккредитиве").

Для обеспечения доставки груза к обладателю FCT, экспедитор отправляет груз своему агенту по месту назначения, а также дает инструкцию удерживать груз в своем распоряжении до получения FCT. В FCT указывается агент в месте назначения, к которому должен обратиться обладатель FCT для получения груза. Экспедитор несет ответственность перед обладателем FCT за ошибки своего агента. Для контроля за доставкой груза экспедитор должен иметь в своем распоряжении все транспортные документы перевозчика, выданные на данную партию. Экспедитор, выдавший FCT, имеет право принять решение об изменении маршрута перевозки или на изменение вида транспорта при необходимости по собственному усмотрению.

Использование FCT повышает оперативную самостоятельность экспедитора, избавляет его от излишних согласований, требований дополнительных полномочий и т.д., что ускоряет и упрощает процесс доставки груза. FCT позволяет осуществить перевозку по одному документу, по одной ставке (порядок оплаты фрахта записывается в специальной графе), с единым средством платежа, а также с возможностью улаживания споров по закону и в рамках юрисдикции места выдачи документа и с учетом Общих условий деятельности экспедиторов, напечатанных на обратной стороне документа.

FCT - документ, похожий на FCR. Он выдается экспедитором, выступающим в качестве агента, и означает, что контракт перевозки юридически заключен между экспедитором и перевозчиком.

Выдавая FCT, экспедитор свидетельствует о том, что он получил товар в хорошем состоянии и взял на себя ответственность за контроль (при условии безотзывных инструкций) по его отправке грузополучателю. Выдав FCT, экспедитор является ответственным за доставку и годность товаров, согласно полученным инструкциям.

Так же как и при выдаче FCR, продавец или экспортер не имеет права отменять свои инструкции, если экспедитор уже выдал ему FCT. Инструкции могут быть аннулированы, если FCT возвращен экспедитору. Основное отличие форм FCR и FCT заключается в том, что FCT является переводным (оборотным) документом и должен быть представлен экспедитору грузополучателем по месту доставки товара. Хотя он не несет юридической ответственности за действия и упущения транспортных предприятий и перевозчиков, экспедитор ответственен за действия и упущения своего агента, которому он поручил доставку товара к месту назначения.

ФОРМА FIATA FFI - инструкции клиента по экспедированию груза

FIATA FFI - форма инструкций по экспедированию (разработана FIATA в 1984 году), которая служит для облегчения составления и выдачи грузовладельцем экспедитору полного и четкого заказа на транспортно-экспедиторские услуги.

В FIATA FFI указывается и содержится информация, используемая экспедитором при оформлении любых транспортно-экспедиторских операций. Например, условия купли-продажи, оплаты, страхования, характеристики груза, страна происхождения, условия документарного аккредитива, наличие инструкций по обращению с грузом (в случае перевозки опасных, негабаритных грузов), прилагаемые и требуемые дополнительно документы и др. могут не содержаться более ни в одном из транспортных документов. В случае не использования FFI экспедитору необходимо собирать всю эту информацию из других документов.

FIATA FFI заполняется и заверяется клиентом экспедитора, передается экспедитору вместе с другими документами, такими как таможенная декларация, сертификат о происхождении груза, коммерческие счета-фактуры, транспортные документы и др., и может являться основой для

оформления договора транспортной экспедиции.

Форма бланка FFI разработана в соответствии с системой кодирования ООН для торгово-коммерческой документации и имеющей своей целью создание основ для стандартизации документов, используемых в международной торговле и транспортных системах.

В большинстве граф формы проставлен четырехзначный условный номер (код). Этот условный код предназначен для использования в качестве идентификатора соответствующих терминов и заголовков формы, может применяться вместо полного наименования соответствующего термина и позволяет избежать возможной случайной или преднамеренной путаницы при использовании полных наименований. Применение таких условных кодов позволяет устранить возможность двусмысленного толкования инструкций, а также существующие языковые барьеры при обозначении различных терминов и понятий. Эти номера не имеют никакой дополнительной смысловой нагрузки за исключением тех понятий, которые они обозначают.

Такие характеристики формы FIATA FFI делают возможной ее передачу с помощью EDI (электронного обмена данными) в соответствии со стандартом систем обмена электронными данными для управления, коммерции и транспорта EDIFACT, который разработан и рекомендуется для использования Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН и другими международными организациями.

Учитывая вышеизложенные преимущества данной формы, экспедиторским компаниям рекомендуется обеспечить бланками FIATA FFI своих клиентов, проинструктировав их о порядке заполнения документа и использовать преимущества этой формы в своей работе.

Типовая форма FIATA FFI представляет собой важный инструмент, позволяющий повысить уровень профессиональных стандартов в экспедиторской отрасли и, кроме того, способствует упрощению и унификации торгово-коммерческих документов, что предусмотрено рекомендациями UNCTAD (Конференцией по торговле и развитию ООН), ЕЭК ООН.

Документ FBL (Мультимодальный транспортный коносамент FIATA).

В 60-е годы экспедиторы начали предлагать своим клиентам комплексные услуги по доставке грузов, а также услуги по консолидации грузов. При этом экспедиторы выдавали клиентам в качестве подтверждения того, что груз перемещается к месту назначения, собственную накладную или транспортный сертификат экспедитора (FCT), но они не имели определенной узаконенной юридической силы и банки не принимали их под аккредитив. Таким образом, экспедитор не мог предоставить клиенту такой транспортный документ, который отвечал бы его коммерческим потребностям. В 1968 году FIATA разработала FBL, а в 1983 г. Международная торговая палата (ICC) официально признала FBL, как документ, приемлемый в практике аккредитива.

В настоящее время FBL является одним из наиболее часто используемых комбинированных транспортных документов в мире.

В отличие от FCR, FBL является транспортным документом, который экспедитор выдает как перевозчик и при этом берет на себя ответственность за всю транспортную операцию от места получения груза до места назначения.

Выдача FBL означает:

1. Экспедитор берет на себя ответственность за товары и получает эксклюзивное право распоряжаться ими;
2. Товары внешне представляются в хорошем состоянии;
3. Детали документов соответствуют полученным инструкциям;
4. Транспортная страховка оговорена с грузоотправителем;
5. Четко оговорено количество выданных оригиналов.

Как транспортный документ FBL констатирует, что товары переданы перевозчику и свидетельствует, что контракт перевозки между перевозчиком и грузоотправителем заключен и что товары будут переданы грузополучателю или владельцу FBL против представления этого документа.

Главные особенности ответственности в соответствии с FBL.

Первый вариант FBL ("FIATA Multimodal Transport Bill of Lading", "Мультимодальный транспортный коносамент FIATA") был основан на Токийских правилах CMI (Comite Maritime International, Международный комитет по мореплаванию), которые, в свою очередь, основывались на так называемом принципе сквозной ответственности (network liability principle).

Экспедитор несет сквозную или звеньевую ответственность, когда утрата или повреждение может быть приписана конкретному транспортному звену по действующим национальным или международным законам.

То есть, в тех случаях, когда потеря или ущерб могут быть отнесены к конкретному способу транспортирования, то правила, применяемые на этом виде транспорта в соответствии с обязующим международным или национальным законодательством, следует также применять и в отношении ответственности экспедитора.

Этот принцип соблюдается не только в самих FBL, но также и в последующих проектах соглашений, вплоть до Конвенции ООН по вопросам международной мультимодальной перевозки товаров (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, "MT-конвенция") 1980 г. В соответствии с MT-конвенцией, принцип сквозной ответственности применяют в пользу клиента только в тех случаях, когда предельная сумма, определенная из тех соображений, что использовался конкретный вид транспорта, оказалась бы более высокой, нежели сумма, рассчитанная согласно "основной" ответственности экспедитора. В этом случае ответственность экспедитора, ограничена 2 SDR за килограмм утерянного или поврежденного товара, или 666, 67 SDR за упаковку груза, (в зависимости от того, какая сумма больше).

(SDR - Special Drawing Right определяется Международным валютным фондом, в настоящее время SDR считается следующим образом: 39% от USD+21% от DEM+18% от JPY+11% от GBP+11% от FRF).

Следующий существенный принцип касается ответственности самого экспедитора ("основная" ответственность), который следует применять всякий раз, когда потеря или ущерб не могут быть отнесены к конкретным отрезкам маршрута перевозки.

Поскольку имелось в виду, что FBL следует, как правило, использовать в тех случаях, когда договором о мультимодальной перевозке предусматривается, что значительный отрезок маршрута перевозки проходит по морю, было естественно основывать ответственность МТО на общих принципах ответственности при перевозке товаров морским путем. Таким образом, была установлена сравнительно низкая предельная ответственность, используемая в отношении перевозки товаров по морю (эта сумма составляла 666,67 SDR за единицу товара или 2 SDR за килограмм).

Кроме того, в этом случае в пользу экспедитора можно применять характерные для морских перевозок аргументы ответчика, касающиеся навигационной ошибки или ошибки при управлении судном, а также пожара. Действительно, поскольку в качестве основы для определения ответственности экспедитора были выбраны правила, касающиеся морских перевозок, то существенно более высокая ответственность, которая характерна для перевозки товаров авиатранспортом, автомобильным транспортом или по железной дороге, оказалась неприменимой. Однако это, в свою очередь, компенсируется до некоторой степени тем, что клиенту предоставляется возможность требовать применения в свою пользу некоторых правил в тех случаях, когда в отношении "потери или ущерба, отнесенных к отдельному участку перевозки" может использоваться принцип рамочной ответственности. Поступая таким образом, клиент может пользоваться такой же защитой, какой он пользовался бы в случае заключения отдельного договора с оператором, представляющим тот вид транспорта, к которому можно было бы отнести потерю или ущерб.