

## Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле\*

К.В. Холопов

УДК 658.7/8:339.5  
ББК 65.37+65.428  
Х-736

Документы ФИАТА, связанные с процедурами осуществления и оформления транспортно-экспедиторской деятельности, во всём мире принято называть «Экспедиторскими документами ФИАТА». При этом не все из документов, которые будут перечислены ниже, непосредственно связаны с договорным обеспечением отношений по транспортному экспедированию, то есть с оказанием транспортно-экспедиторских услуг. Некоторые документы носят вспомогательный характер, некоторые документы играют роль транспортных и грузовых сертификатов, отдельные документы ФИАТА являются, по сути, документами транспортными, перевозочными.

Целью разработки, создания и внедрения в практику документов ФИАТА является унификация не только процедур перемещения товарных и транспортных средств, но и унификация, и стандартизация документарных процессов и операций для международной торговли товарами и услугами. Идеология формирования документов ФИАТА была основана на том, что перемещение товаров, а также соответствующих им товаросопроводительных и товарораспорядительных документов, не является самоцелью товародвижения и сферой деятельности только транспортной отрасли.

Транспортные документы в современной мировой экономике и международной торговле выполняют множество важнейших прямых и косвенных функций. Поэтому разработка документов ФИАТА была обусловлена как минимум тремя основными группами факторов.

Первая группа факторов определена ролью, местом и значением транспортного экспедитора в системе международной и внутренней торговли. Архитектор и организатор перевозки – транспортный экспедитор – находится в центре организационных, экономических, технологиче-

---

\* Окончание статьи. Начало см. в №12 за 2013 год.

ских и правовых отношений целого ряда субъектов сферы производства и распределения товаров и услуг. В далеко не полный перечень тех, с кем взаимодействует транспортный экспедитор, входят: продавцы и покупатели товаров, грузоотправители и грузополучатели, перевозчики и судовладельцы, собственники и арендаторы подвижного состава и транспортного оборудования (например, контейнеров), предприятия транспортной инфраструктуры (морские и речные порты, железнодорожные станции, автомобильные станции, аэропорты), складские комплексы и терминалы различного назначения, страховые компании, операторы экспресс-доставки грузов и почты, таможенные органы, иные органы государственной и правительственной власти, коллеги по экспедиторскому цеху, агенты и фрахтовые агенты перевозчиков и пр. Со всеми из них и многими другими экспедиторы взаимодействуют на всевозможных этапах исполнения своих функций в рамках различных договорных отношений с различными субъектами рынка.

Вторая группа факторов, определяющих необходимость существования документов ФИАТА, вытекает из большого разнообразия функций, которые исполняет транспортный экспедитор в рамках договорных отношений с теми заказчиками услуг и работ, которые были поименованы выше. С каждым из вышеперечисленных субъектов рынка экспедитор вступает в свои специфические договорные отношения. Однако персонифицированные наборы услуг в интересах клиентов заставляют экспедитора выступать в различных ипостасях, а, вернее, исполнять сложные наборы комбинаций из различных работ и услуг. Только для примера можно указать, что экспедитор может быть простым посредником, может быть консалтером, архитектором и организатором перевозок в международных и внутренних сообщениях, перевозчиком (фактическим и договорным), интермодальным (мультимодальным) оператором, хранителем (коммерческим и таможенным), стивидором, арендодателем и арендатором транспортных средств и транспортного оборудования, таможенным брокером и др. Каждая функция реализуется в своей системе договорных отношений и, следовательно, должна быть подтверждена соответствующим документом, желательно понятным и стандартным. Принимая груз от клиента, экспедитор должен выписать соответствующий документ, в статусе договорного перевозчика обязан оформить перевозочный документ, в статусе хранителя – складской документ, при работе с опасными грузами – документы, принятые для этой категории грузов и пр. В этом направлении, в частности, и ведется работа ФИАТА по документарному обеспечению деятельности экспедиторов.

И, наконец, унифицированные экспедиторские документы необходимы тем органам и структурам, которые, как было указано выше, не имеют прямого и непосредственного отношения ни к транспорту, ни к экспедированию. Это так называемое использование документов третьей стороной. Например, банки используют в своей работе перевозочные и экспедиторские документы в качестве подтверж-



дения исполнения экспортерами своих обязательств по договорам купли-продажи товаров. Экспедиторские документы таможенные органы требуют для процедур оформления товаров при их вывозе или ввозе с территориями соответствующих стран. Налоговые органы для подтверждения экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг запрашивают, в том числе, и экспедиторские документы. Государственные контрольные органы могут требовать экспедиторские документы при исполнении ими надзорных и иных функций. Поэтому применение документов ФИАТА выходит за сферу сугубо транспортной отрасли.

Всё это предопределило создание международных транспортно-экспедиторских документов Международной федерацией экспедиторских ассоциаций. Широкий спектр использования экспедиторских документов заставил включиться в эту работу другие авторитетные международные правительственные и неправительственные организации – Международную торговую палату (МТП)<sup>1</sup>, в том числе её Комиссию по банковской технике и практике, Конференцию ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)<sup>2</sup>, Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА)<sup>3</sup> и другие. Все они и некоторые другие международные институты приложили усилия к выработке определенных документов ФИАТА, а также правил и процедур их оформления и применения.

Совместная и согласованная работа международных организаций предусматривает создание единообразного режима применения документов ФИАТА для признания их не только бизнес-сообществом, но и государственными органами большинства стран мира. Все документы ФИАТА имеют строгую бланкетную форму, каждая из которых имеет определенный набор и количество граф (боксов), в каждой из которых должна быть указана вполне конкретная информация. Каждый документ ФИАТА имеет свой оригинальный индивидуальный цвет. Какой-либо отход от форм документов ФИАТА не допускается, а, вернее, делает их недействительными с позиций тех функций, которые им предписаны или вменяются. Для каждого из документов Международная федерация экспедиторских ассоциаций разработала методические указания по их заполнению с указанием того, кто заполняет, какие части соответствующих форм. Действие документов регулируется соответствующими для каждого из них типовыми условиями. Можно утверждать, что документы ФИАТА представляют собой унифицированные проформы экспедиторских документов. Названия граф документов обозначены на английском языке.

Такой подход дает возможность использовать документы ФИАТА в различных сферах деятельности, так как ограничены возможности внесения в бланки документов информации, не имеющей прямого отношения к специфике договорных

---

<sup>1</sup> International Chamber of Commerce (ICC) – англ.

<sup>2</sup> United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) – англ.

<sup>3</sup> International Air Transport Association (IATA) – англ.

отношений, подтвержденных конкретным документом. Документы едины по своему содержанию. Особенностью документов является возможность внесения в них информации в цифровом формате. Это предполагает передачу и обработку документов по международным системам электронного обмена информацией. Один документ – Поручение экспедитору ФИАТА (FFI) – и вовсе предусматривает уникальные идентификационные цифровые коды для своих граф (боксов).

Правовая основа документов ФИАТА определяется формальной системой договорных отношений между клиентом и экспедитором. Каждый документ является подтверждением заключения договора в отношении тех функций экспедитора, которые удостоверяет конкретный документ ФИАТА. Они являются универсальными инструментами транспортно-экспедиторской деятельности. На сегодняшний день документами ФИАТА формализовано не всё множество вариантов договорных отношений экспедиторов с клиентами. Однако работа в этом направлении продолжается.

Документы ФИАТА играют также особую правовую роль в правовом регулировании договора международного транспортного экспедирования в нашей стране. Речь идет об ограничении ответственности экспедитора, если он оказывает услуги, связанные с перевозками грузов в международном сообщении.<sup>4</sup> Ответственность экспедитора не может превышать 666,67 расчетной единицы<sup>5</sup> за место или иную единицу отгрузки, если экспедитор использовал при оформлении экспедиторского договора «соответствующие экспедиторские документы»<sup>6</sup>.

В широком значении документы ФИАТА призваны ликвидировать препятствия на пути движения товаров международной торговли. Перемещение товаров, подтвержденных документами ФИАТА, способствует упрощению процедур международной торговли, ликвидации технических барьеров и ограничений, сглаживанию различных правовых режимов и языковых неурядиц. В итоге все это должно способствовать повышению эффективности внешнеторговых сделок и созданию единообразных торговых правил и обычаев.

Общие принципы, заложенные при создании документов ФИАТА, можно сформулировать следующим образом:

- разработаны стандартные унифицированные проформы документов, применяемых при реализации некоторых транспортно-экспедиторских договорных отношений;
- существуют единые условия – международные и национальные, которые определяют применение документов;

<sup>4</sup> Пункт 3 статьи 6 Федерального закона от 30 июня 2003 г. №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

<sup>5</sup> Речь идет о единице специальных прав заимствования (СПЗ/SDR), определенной Международным валютным фондом.

<sup>6</sup> Здесь речь идет именно об официальных экспедиторских документах ФИАТА.



- документы принимаются и признаются международной банковской системой и международными платежными системами;

- документы создают предпосылки формирования современных норм унифицированного международного экспедиторского права, которого пока в мире нет.

Разработка и внедрение документов ФИАТА осуществляется в условиях отсутствия единого правового поля регулирования и регламентирования международной транспортно-экспедиторской деятельности. Международных транспортно-экспедиторских конвенций не существует: любой договор на осуществление такого рода деятельности подпадает под юрисдикцию какой-либо национальной нормы применимого гражданского права. Поэтому создание и признание документов ФИАТА следует считать первым шагом на пути международно-правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности. Чтобы это произошло, документы ФИАТА должны, по крайней мере, не отвергаться транспортными, таможенными, банковскими и иными сообществами, правительственными и неправительственными органами управления товародвижением в разных странах мира.

Речь идет, во-первых, о тех документах, которые в соответствии с приданным им функциям используется большинством экспедиторов в большинстве государств мира, невзирая на различия в их названиях. Во-вторых, документы должны быть максимально нейтральными по отношению к виду груза, стране происхождения товара, виду транспорта, способу перевозки, условиям поставки товара, национальной принадлежности экспедитора и клиента, стране выдачи документов. В-третьих, несмотря на различия в национальном регулировании транспортно-экспедиторских отношений в различных странах, действие документов должно быть связано с рекомендациями авторитетных международных организаций. Обычно такие регулирующие правила и рекомендации являются факультативными. Но именно они, после признания большинством субъектов международных рынков, служат основой для последующего формирования легитимного международного частноправового поля.<sup>7</sup>

На сегодняшний день документарными продуктами ФИАТА в области транспортной и транспортно-экспедиторской деятельности являются:

- Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions – FFI)<sup>8</sup>. Документ разработан и введен в практику транспортно-экспедиторской деятельности в 1984 году.

---

<sup>7</sup> Например, использование Обратного мультимодального коносамента ФИАТА и Необоротной мультимодальной транспортной накладной ФИАТА связано с регулированием отношений по нему Правилами ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок 1992 года.

<sup>8</sup> Здесь и в дальнейшем при упоминании документов ФИАТА будет даваться оригинальное название соответствующих документов на английском языке и их общепринятая английская аббревиатура.

- Экспедиторская расписка ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Receipt – FCR). Начало действия документа – 1955 год.
- Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Transport – FCT). Начало действия документа - 1959 год.
- Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (FIATA Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods – SDT). Под таким названием существует два документа ФИАТА. Первый был разработан и внедрен в 1984 году. Его заменил усовершенствованный документ от 2005 года.
- Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt – FWR). Документ внедрен в практику транспортно-экспедиторской деятельности в 1975 году.
- Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (FIATA Intermodal Weight Certification – SIC). Свидетельство разработано и внедрено в практику в 1997 году.
- Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB). Накладная разработана и внедрена в практику в 1996 году.
- Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL). Первый документ с таким названием вышел в 1970 году. Его заменил новый модифицированный документ 1992 года.

Все вышеперечисленные документы ФИАТА регулируют отношения экспедиторов по транспортно-экспедиторским договорам с клиентами-грузоотправителями, грузополучателями и пр. В отношениях с перевозчиками, морскими и речными портами, аэропортами, предприятиями железнодорожной инфраструктуры, складами, терминалами и пр. экспедитор выступает в ином качестве – не как экспедитор, а как транспортный или фрахтовый агент перечисленных транспортных предприятий.

Документы ФИАТА, вернее их использование в договорных отношениях по транспортной экспедиции, идентифицируют в нашей стране экспедиторские услуги именно международного характера. Это подтверждается положениями упомянутого выше пункта 3 статьи 6 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Итак, на 1 января 2014 года насчитывается восемь документов, разработанных под эгидой Международной федерации экспедиторских ассоциаций.<sup>9</sup>

Первый из перечисленных документов – Поручение экспедитору ФИАТА (FFI) – по своей сути экспедиторским документом не является. Он служит заявкой (офертой) клиента, инициирующей его вступление в договорные отношения с экспедитором на выполнение определенных услуг на определенных условиях.

<sup>9</sup> Кроме того, ФИАТА принимала участие в согласовании формы и возможностях использования транспортными экспедиторами нейтральной авианакладной (Air Waybill – AWB) - с Международной ассоциацией воздушного транспорта. Документ ИАТА - CSC (17) 600а.



Три документа – формализуют отношения экспедитора и клиента на исполнение экспедиторских услуг в рамках уже заключенного между ними договора. Эти отношения предусматривают и документально подтверждают услуги экспедитора, связанные с доставкой груза в пункт назначения – Экспедиторская расписка ФИАТА (FCR) и Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FCT). Третьим экспедиторским документом в этой группе является Складская расписка ФИАТА (FWR). Она оформляется тогда, когда экспедитор оказывает клиенту складские услуги и является по договору хранителем груза (товара). Как правило, все эти три документа оформляются экспедитором на основании Поручения экспедитору ФИАТА (FFI) на основании заключенного экспедиторского договора.

Еще два экспедиторских документа играют роль свидетельств (сертификатов) в отношении грузов, с которыми будет работать экспедитор и последующие перевозчики различных видов транспорта. Это – Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (SDT) и Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (SIC).

Последняя группа экспедиторских документов определяют статус экспедитора как мультимодального перевозчика. Это – Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (FWB) и Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (FBL). Де-факто это уже не экспедиторские документы, а перевозочные документы, хотя они формально продолжают именоваться экспедиторскими.<sup>10</sup> Регулирование оказания мультимодальных услуг по международным экспедиторским документам ФИАТА осуществляется, как правило, по факультативной норме международного транспортного права.<sup>11</sup>

Международные экспедиторские документы ФИАТА могут выдавать своим клиентам уполномоченные на то экспедиторы, которые фактически работают с грузами, при условии, конечно, что выполняемые ими экспедиторские услуги связаны с международными перевозками грузов.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М.: Издательство «ТрансЛит» - 2012, 320 с. (Golubchik A.M. Transportno-jekspeditorskij biznes: sozdanie, stanovlenie, upravlenie. – М.: Izdatel'stvo «TransLit» - 2012, 320 s.)
2. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование, агентирование и брокераж. Учебник – М.: Издательство «ТрансЛит» - 2012, 576 с. (Pluzhnikov K.I., Chuntomova Ju.A. Transportnoe jekspedirovanie, agentirovanie i brokerazh. Uchebnik – М.: Izdatel'stvo «TransLit» - 2012, 576 s.)

---

<sup>10</sup> Подробнее см. Холопов К.В. Мультимодальные транспортные и транспортно-экспедиторские документы. // Журнал «Вестник транспорта», №6. 2013, с. 17 – 22.

<sup>11</sup> Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок. Документ ЮНКТАД TRADE/WP.4/ INP.117/Corr.1 TD/B/FAL/INF.117/Corr.1, 7 January 1992

3. Технологии внешнеторговых сделок: Учебник – 2-е изд., перераб. и доп. Под общей редакцией К.В. Холопова и Ю.А. Савинова. ГОУВПО Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. М.: ВАВТ. 2010 с. 557 – 576 (Tehnologii vneshnetorgovyh sdelok: Uchebnik – 2-e izd., pererab. i dop. Pod obshhej redakciej K. V. Holopova i Ju. A. Savinova. GOUVPO Vserossijskaja akademija vneshnej torgovli Minjekonomrazvitiya Rossii. M.: VAVT. 2010 s. 557 – 576)
4. Холопов К.В., Антонов Д.Л. Экспедиторы для международной деятельности Российских железных дорог. // Журнал «РЖД-партнёр», №19. 2011, с. 52 - 54 (Holopov K.V., Antonov D.L. Jekspeditory dlja mezhdunarodnoj dejatel'nosti Rossijskih zheleznyh dorog. // Zhurnal «RZhD-partnjor», №19. 2011, s. 52 - 54)
5. Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Holopov K.V., Sokolova O.V. Problemy i napravlenija regulirovanija mezhdunarodnoj i nacional'noj transportno-jekspeditorskoj dejatel'nosti v Rossii. // «Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik», №8. 2012, s. 58 – 67 «Российский внешнеэкономический вестник», №8. 2012, с. 58 – 67 ()
6. Федеральный закон от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, №27 (ч.1), ст. 2701 (Federal'nyj zakon ot 30.06.2003 №87-FZ «O transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti». Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii, 2003, №27 (ch.1), st. 2701)
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 №554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности». Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, №37, ст. 3890 (Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 08.09.2006 №554 «Ob utverzhenii Pravil transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti». Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii, 2006, №37, st. 3890)
8. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортные документы экспедитора и оператора мультимодальной перевозки. Справочник. – М.: Издательство «ТрансЛит» - 2010, с. 109 - 125 (Pluzhnikov K.I., Chuntomova Ju.A. Transportnye dokumenty jekspeditora i operatora mul'timodal'noj perevozki. Spravochnik. – M.: Izdatel'stvo «TransLit» - 2010, s. 109 - 125)
9. Приказ Минтранса России №23 от 11.02.2008 «Порядок оформления и формы экспедиторских документов». Зарегистрирован в Минюсте России 28.02.2008, №11239. Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, от 14.04.2008, №15 (Priказ Mintransa Rossii №23 ot 11.02.2008 «Porjadok oformlenija i formy jekspeditorskih dokumentov». Zaregistrirovan v Minjuste Rossii 28.02.2008, №11239. Bjulleten' normativnyh aktov federal'nyh organov ispolnitel'noj vlasti Rossijskoj Federacii, ot 14.04.2008, №15)
10. Холопов К.В. Мультимодальные транспортные и транспортно-экспедиторские документы. // «Вестник транспорта», №6. 2013, с. 17 – 22 (Holopov K.V. Mul'timodal'nye transportnye i transportno-jekspeditorskie dokumenty. // «Vestnik transporta», №6. 2013, s. 17 – 22)
11. Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок. Документ ЮНКТАД TRADE/WP.4/ INP.117/Corr.1 TD/B/FAL/INF.117/Corr.1, 7 January 1992 (Pravila JuNKTAD/MTP v otnoshenii dokumentov smeshannyh perevozok. Dokument JuNKTAD)





.....

### Уралмашзавод отгрузил обжиговую машину для индийской компании Minera Steel & Power

Уралмашзавод отгрузил основное технологическое оборудование обжиговой машины МОК-108. Оно предназначено для новой строящейся фабрики окомкования для переработки гематитовых концентратов. Обжиговая машина рабочей площадью 108 м.кв. позволит получать 600 тыс. т в год окисленных окатышей, предназначенных для металлургии.

Это будет первая в Индии конвейерная машина столь малой производительности. (Обычно для таких объемов использовалась технология "решетка - трубчатая печь - кольцевой охладитель", которую предлагают китайские поставщики). Есть целый ряд преимуществ использования обжиговых машин конвейерного типа даже для такой малой производительности. Это и меньшие удельные расходы энергоносителей, и простота в обслуживании. Кроме того, более развитая система управления, которой обладает конвейерная машина, позволит гибко регулировать параметры процесса в зависимости от меняющихся сырьевых условий.

Тепловая схема машины предполагает использование шести технологических вентиляторов в отличие от пяти применяющихся в традиционных схемах, что позволяет снизить удельный расход электроэнергии и уменьшить количество мелочи в годных окатышах.

Согласно требованию заказчика обжиговая машина имеет запас производительности, составляющий одну треть от номинальной. Причем при работе на максимальной производительности не происходит снижения качества готовой продукции и увеличения ее себестоимости.

На обжиговой машине будут впервые применены горелки, которые предназначены для одновременной работы на двух видах топлива. Дорогой мазут будет использоваться в качестве резервного, а угольный газ, который сам по себе является очень дешевым энергоносителем, – в качестве основного. В мире нет аналогов использования угольного газа в производстве окатышей.

Сегодня на промплощадке в Индии (г. Беллари) завершена большая часть строительных работ, ведется монтаж вспомогательного оборудования. Поставка оборудования Уралмашзавода в контрактные сроки позволит начать пуско-наладочные работы в июне 2014 г., а уже сентябре планируется выход фабрики на проектные показатели.

.....