

Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле

Транспортно-экспедиторская деятельность играет существенную роль как в обеспечении любой внутрихозяйственной национальной экономики, так во внешнеэкономической деятельности (ВЭД) хозяйствующих субъектов. Международное транспортное экспедирование отвечает за организацию и сопутствующее обеспечение перемещения материальных потоков по всему миру. Экспедиторский бизнес связывает внешнюю торговлю товарами и международный транспорт, доказывая обеим сторонам необходимость своего деятельного участия.¹

Более 90% объемов международного товарооборота проходит через руки экспедиторских и аналогичных по названию, но равнозначных по функциям, компаний. Причем в каждой такой процедуре международной доставки каждой партии груза принимает участие не менее трёх профессиональных организаторов доставки – различного рода транспортных посредников. В России, правда, международным экспедированием охвачено чуть менее 70% объема внешнеторговых товаропотоков, зато число посредников в цепях поставок значительно более трёх, в чем и проявляется одна из особенностей российской специфики международного транспортного экспедирования.

Во всем мире на транспортных экспедиторов возложены десятки различных функций, которые востребованы поставщиками и потребителями товаров и услуг.² Формально это посредническая деятельность профессиональных сообществ на рынке транспортных услуг. Иногда говорят, что экспедирование – это аутсорсинг. Про-

К.В. Холопов

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

¹ Подробно этот вопрос рассмотрен в работе Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М.: Издательство «ТрансЛит» - 2012, - 320 с.

² См. Подробнее Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование, агентирование и брокераж. Учебник – М.: Издательство «ТрансЛит» - 2012, 576 с.



давцы и покупатели товаров не хотят заниматься доставкой товаров, а перевозчики и предприятия транспортной инфраструктуры (порты, аэропорты, терминалы и пр.) имеют проблемы с распространением и продажей своих услуг.³

В последние годы понятие «экспедиторские услуги» подменяется термином «логистические услуги». Российское законодательство не знает и не определяет такого понятия. Оно было разъяснено на уровне двух международных организаций. Официальное описание понятия «экспедиторские и логистические услуги» принято 29 октября 2004 года ФИАТА (Международной федерацией экспедиторских ассоциаций)⁴ и КЛЕКАТ (Европейской ассоциацией по оказанию экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг)^{5, 6}.

«Экспедиторские и логистические услуги означают любого вида услуги, относящиеся к перевозке (одним или несколькими видами транспорта), консолидации, хранению, обработке, упаковке, вывозу, завозу товаров, равным образом как и вспомогательные, и консультативные услуги, связанные с предоставлением вышеперечисленных услуг, включая (но не ограничивая) услуги, касающиеся таможенных и налоговых дел, декларирования товаров, обеспечения страхования товаров, производства платежных операций с товарами и сбора относящихся к ним документов. Экспедиторские услуги включают в себя также логистические услуги с их современными и коммуникационными технологиями, связанными с перевозкой, обработкой или хранением товаров, и фактически полностью охватывают всю систему управления перемещением товаров. Перечисленные услуги могут изменяться в целях удовлетворения требований их более гибкого применения».

Тем не менее, мировым сообществом в первую очередь признаются услуги, связанные с организацией перемещения грузопотоков (товаропотоков). Эти услуги дополняют и расширяют услуги перевозочные (транспортные). Набор экспедиторских услуг весьма широк и включает в себя более сотни наименований – от простого консультирования сторон международного договора купли-продажи товара до физического сопровождения груза от места отправления до места его назначения.

На международном рынке существуют две принципиальные группы экспедиторов, различаемые по видам деятельности. Одни являются простыми посредниками, и только организуют доставку груза, не принимая груз в свое ведение и не работая с грузом. Другие экспедиторы не только организуют перевозки грузов, но и активно работают с грузами: принимают грузы в свое ведение, затаривают, упа-

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.

⁴ Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles (FIATA)

⁵ Comite de Laison Europeen des Commissionnaires et Ausiliaires de Transport du Marche Commun (CLECAT)

⁶ FIATA Secretariat DOC. CL 04/06 2004-10-29

ковывают и замаркировывают их, хранят грузы, грузят и выгружают и пр. Однако действующее на настоящее время российское законодательство нивелирует такое принципиальное различие.⁷ И те, и другие указанные выше профессиональные участники рынка вспомогательных транспортных услуг именуются в законе «экспедиторами» без какой-либо степени детализации.

Однако экспедиторы-посредники (экспедиторы, которые только организуют перевозки грузов) и экспедиторы, которые работают с грузами, различаются не только по функциям и спектру оказываемых услуг. Главное отличие, вернее, отсутствие отличия состоит в том, что и те, и другие несут перед клиентом одинаковую по содержанию и размеру ответственность за груз. Ответственность одна и та же – и для организатора, который никогда не видел груза клиента, и для экспедитора, действительно работавшего с грузом клиента. Такой подход, зафиксированный в российском праве, ни к коей мере не устраивает первую группу экспедиторов – организаторов перевозки и простых посредников.⁸

Здесь речь идёт о российских экспедиторах, которые вступают в договорные отношения со своими клиентами по нормам российского права – в законодательстве зарубежных стран существуют различные, в том числе, и противоположные подходы к определению ответственности экспедиторов различных разновидностей деятельности. Обязательно надо сделать акцент на следующее: императивного международного транспортно-экспедиторского права в мире не существует. Это означает, что нет международных транспортно-экспедиторских конвенций. Не зависимо от того, оказываются ли международные транспортно-экспедиторские услуги, то есть услуги, связанные с организацией международных перевозок грузов, или транспортно-экспедиторские услуги сопровождают внутренние перевозки – договор перевозки подчиняется только применимыми нормами национального права. При этом, однако, стороны договора международного экспедирования обладают правом выбора национального права, которое будет регулировать отношения сторон по договору.⁹

Если в российском праве различий в ответственности между посредническими и реальными действиями экспедиторов нет, то естественно, что отечественные экспедиторы-посредники и экспедиторы-организаторы не хотят нести полную от-

⁷ На основании Федерального закона от 30 июня 2003 года №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»

⁸ См. подробнее Холопов К.В., Антонов Д.Л. Экспедиторы для международной деятельности Российских железных дорог. // Журнал «РЖД-партнёр», №19. 2011, с. 52 – 54.

⁹ См. подробнее Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Журнал «Российский внешнеэкономический вестник», №8. 2012, с. 58 – 67



ответственность за груз¹⁰, предусмотренную российским законодательством.¹¹ Они хотя и несут ответственность только как посредники, то есть только на надлежащее исполнение функций организаторов перевозки.

Всё это привело к тому, что важнейшей квалификационной характеристикой экспедиторского договора и соответствующей ему ответственности становится экспедиторский документ.¹² Вернее, наличие или отсутствие такового в качестве доказательной базы заключения и исполнения экспедиторского договора между клиентом и экспедитором. Если экспедитор выдал клиенту какой-либо официальный экспедиторский документ, то экспедитор несет ответственность по договору по экспедиторскому праву. Если такой документ выдан не был, то не был заключен и экспедиторский договор, а имела место та или иная форма посредничества, предусмотренная гражданским законодательством (поручение, комиссия, агентирование). Поэтому значение и содержание экспедиторских документов выходит на первый план.

Если речь идет о внутреннем экспедировании – экспедиторских операциях, связанных с организацией перевозок внутри национальных границ России – для оформления отношений между сторонами договора применяются, как правило, отечественные экспедиторские документы.¹³ Содержание и оформление российских экспедиторских документов определено ведомственным нормативным актом Минтранса России.¹⁴

¹⁰ На основании пункта 4 статьи 7 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитор наряду с возмещением реального ущерба и возмещением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения, обязан возместить клиенту упущенную выгоду, в связи утратой или повреждением груза.

¹¹ См. Федеральный закон от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, №27 (ч.1), ст. 2701; Постановление Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 №554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности». Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, №37, ст. 3890.

¹² Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортные документы экспедитора и оператора мультимодальной перевозки. Справочник. – М.: Издательство «ТрансЛит» - 2010, с. 109 – 125.

¹³ 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.

¹⁴ Приказ Минтранса России №23 от 11.02.2008 года «Порядок оформления и формы экспедиторских документов». Зарегистрирован в Минюсте России 28.02.2008 «11239. Источник публикации «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти», №15 от 14.04.2008. Начало действия документа 25.04.2008.

Российское экспедиторское право не отрицает того, что экспедиторские отношения могут быть оформлены и с помощью иных документов, в частности документов международных, то есть официально признанных международным сообществом, его институтами. Особенно большое значение это имеет для процедур международного транспортного экспедирования, когда экспедиторские услуги связаны с перевозками грузов в международных сообщениях. Оказание таких договорных услуг оформляется международными экспедиторскими документами.

Такие документы должны быть признаны таможенными, пограничными и иными фискальными органами различных государств, а также согласованы с международными банковскими и платежными системами. В век глобализации экономики, финансов и международного товародвижения, а также унификации частного права и документооборота мировое сообщество не может не вводить в практику делового оборота стандартные процедуры и их стандартное документальное сопровождение и подтверждение. В международном транспортном экспедировании «законодателем моды» в этом деле является ФИАТА – Международная федерация экспедиторских ассоциаций.¹⁵

Если существует транспортно-экспедиторская деятельность (на международном или национальном уровне), то существуют договорные отношения между экспедитором и клиентом. Наличие договора предполагает, как правило, его понятное сторонам письменное оформление. Но сам договор в произвольной форме не всегда позволяет определить специфику тех услуг и работ, которые экспедитор должен исполнить в соответствии с договором. И если полностью унифицировать структуру и содержание договора транспортного экспедирования невозможно,¹⁶ то реально документально оформить заказ клиентом и выполнение экспедитором некоторых работ и услуг. Именно решением этих проблем занимается, среди прочих, ФИАТА.

Кроме того, целесообразно формализовывать некоторые виды документальных отношений в самой системе транспортного экспедирования и в смежных системах, в которых эти документы являются средством (способом) доказывания. Например, в банковской системе, где международные унифицированные экспедиторские документы могут являться доказательствами поставки товаров и основанием для банковских платежей по документальным аккредитивам.

¹⁵ Международные экспедиторские документы ФИАТА не являются единственными международными документами в мире, но их применение превалирует над использованием иных (региональных) документальных экспедиторских систем.

¹⁶ Из-за сложности и неоднозначности понимания транспортно-экспедиторской деятельности вообще, и различий в правовом регулировании этого вида деятельности в различных странах мира, в частности.

Окончание статьи см. в одном из следующих номеров журнала

