

ВОПРОСЫ ТЕРМИНОЛОГИИ И ДОКУМЕНТООБОРОТА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Богданович Сергей Романович

ООО «КРАФТТРАНС»

г. Минск, Республика Беларусь

This material pays attention to the some terminology questions that describing the process of multimodal transportation. It covers the legal basis of multimodal transport in the Customs Union and in the world. Also examined all types of FIATA documents, which can be used as a multimodal transport document.

В последние годы в транспортной среде многократно увеличилось количество используемых профессиональных терминов, описывающих различные стороны процесса перевозки. Вызвано это несколькими причинами, среди которых можно выделить:

- появление большого количества профессиональной литературы, описывающей различные сферы коммерческой деятельности перевозчика и экспедитора;
- возросший уровень профессиональной подготовки специалистов транспортно-логистической деятельности;
- усиленная интеграция национальных транспортных систем в единую мировую транспортно-логистическую систему.

В этой связи некоторые терминологические вопросы встают достаточно остро, поскольку описывают саму суть процесса перевозки и являются основополагающими. Среди таких вопросов, как правило, фигурирует вопрос определения типа и формы организации сложной перевозки, когда она осуществляется несколькими видами транспорта и является комбинацией нескольких более простых этапов транспортировки груза.

Как правило, многочисленные авторы и специалисты в области транспорта используют для определения такого процесса один из четырех терминов:

- интермодальная перевозка;
- комбинированная перевозка;
- мультимодальная перевозка;
- смешанная перевозка.

Какой из приведенных терминов является правильным, наиболее точно и грамотно описывающий транспортный процесс? Понимаем ли мы под этими терминами одну и ту же услугу? Не являются ли все данные понятия простыми синонимами?

Для того, чтобы разобраться в этих терминах и научиться их правильно использовать, начнем изучение вопроса с правового обеспечения транспортной деятельности и поищем ответы на свои вопросы в законодательной базе государств – участников Таможенного Союза.

В Гражданском Кодексе Республики Беларусь находим упоминание о смешанной перевозке.

Статья 742. Смешанная перевозка

1. Смешанная перевозка означает перевозку грузов, пассажиров и багажа по меньшей мере двумя видами транспорта.

2. Смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном главой 41 настоящего Кодекса.

3. Смешанная перевозка грузов, пассажиров и багажа по единому транспортному документу является прямой смешанной перевозкой. Взаимоотношения перевозчиков в различных видах транспорта, а также порядок организации прямой смешанной перевозки определяются транспортными уставами и кодексами и другими актами законодательства.

В Гражданском кодексе Республики Казахстан также есть статья о смешанной перевозке.

Статья 694. Смешанные перевозки

Взаимоотношения при перевозке двумя или более видами транспорта (смешанные перевозки) по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту), а также порядок организации этих перевозок определяются договорами между участниками смешанной перевозки, заключаемыми в

соответствии с законодательными актами Республики Казахстан о транспорте.

Любопытно, что в Гражданском Кодексе Российской Федерации нет понятия смешанных перевозок, есть только упоминание о прямом смешанном сообщении.

Статья 788. Прямое смешанное сообщение

Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Интересна судьба упомянутого в ГК РФ закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Проект этого закона существует в Российской Федерации с начала 2000-х годов, с тех пор каждый новый состав Государственной Думы высказывается за его доработку и принятие. Периодически на эту тему высказываются высокопоставленные чиновники Кремля, однако до сих пор данный закон так и не принят.

Еще в одном федеральном законе Российской Федерации «О федеральном железнодорожном транспорте» от 20 июля 1995 находим упоминание о прямом смешанном сообщении.

Перевозки, осуществляемые разными видами транспорта по единому транспортному документу (накладной), составленному на весь путь следования.

Таким образом, можно сделать вывод, что в национальном законодательстве Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации есть упоминание о смешанных и комбинированных перевозках.

Международная правовая база регулирования транспортно – экспедиторской деятельности представлена следующими основными документами:

- Типовые правила FIATA (Международная федерация экспедиторских ассоциаций), принятые 02.10.1996 на международном конгрессе FIATA в Каракасе (Венесуэла);

- Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, принятая 24.05.1980 в Женеве (Швейцария). В английском варианте название конвенции выглядит так: «Convention on International Multimodal Transport of Goods».

Обратим внимание на 2 момента, связанных с Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Во-первых, можно увидеть, что в данной конвенции понятие «смешанный» является устойчивым переводом на русский язык английского понятия «multimodal». По мнению автора это означает, что понятие «смешанный» в трактовке конвенции практически по всему тексту можно заменить понятием «мультимодальный».

Во-вторых, необходимо отметить, что Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов до сих пор не вступила в действие. Однако, несмотря на этот факт, данная конвенция имеет большое значение как документ, отражающий современные научные подходы к проблеме правового регулирования международной смешанной перевозки.

Из основных понятий конвенции выделим следующие:

«Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

«Оператор смешанной перевозки» означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях

смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

«Договор смешанной перевозки» означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

«Документ смешанной перевозки» означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

Обратим внимание, что нормы конвенции носят императивный (обязательный) характер и применяются ко всем договорам смешанной перевозки грузов из одного места в другое, которые расположены в разных государствах, если:

- указанное в договоре смешанной перевозки место приема груза в свое ведение оператором смешанной перевозки находится в одном из государств-участников; или
- указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из государств-участников.

Таким образом, нормы конвенции могут действовать и в странах, не ратифицировавших ее.

Обращаем также внимание, что введенное Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов понятие «Документ смешанной перевозки» стыкуется с аналогичными понятиями типовых экспедиторских документов, прописанных в Типовых правилах FIATA.

FIATA (Международная федерация экспедиторских ассоциаций) – это самая крупная неправительственная организация мира. Она представляет экспедиторскую отрасль хозяйства более чем в 150 странах мира. Отрасль насчитывает более 40 тысяч предприятий всех форм собственности, на которых трудятся почти 10 млн. сотрудников.

- Документы FIATA регулируют деловые отношения между экспедитором и грузовладельцем. Действие этих документов не распространяется на отношения экспедитора с перевозчиками.

- Отношения экспедитора с перевозчиками регулируются соответствующими транспортными документами, предусмотренными национальными и международными транспортными конвенциями, законами, уставами и правилами.

- Авторское право на экспедиторские документы FIATA принадлежит Секретариату этой федерации.

- Это право Секретариат FIATA может предоставлять своим национальным членам по лицензионному соглашению.

- Национальная Ассоциация на основании Соглашения предоставляет право на выписку документов и форм FIATA своим действительным членам.

Первый экспедиторский документ FIATA начал применяться еще в 1955 году. Всего в разное время было разработано 8 таких документов.

Документы FIATA:

- Сертификат экспедитора о получении груза (FIATA Forwarders Certificate of Receipt) – FIATA FCR.

- Сертификат экспедитора о транспортировке груза (FIATA Forwarders Certificate of Transport) – FIATA FCT.

- Складское свидетельство (FIATA Warehouse Receipt) – FWR.

- Мультимодальный транспортный коносамент (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) – FBL.

- Необоротная мультимодальная транспортная накладная (FIATA Multimodal Transport Waybill) – FWB.

Формы FIATA:

- Форма экспедиторских инструкций FIATA (FIATA Forwarding Instructions) – FFI.

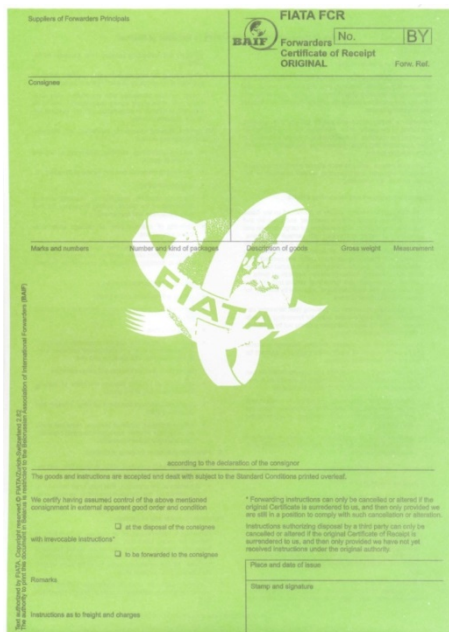
- Декларация грузоотправителя о транспортировке опасных грузов (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) – FIATA SDT.

- Интермодальный весовой сертификат грузоотправителя (Shippers Intermodal Weight Certification) – FIATA SIC.

Также с 1986 года экспедиторы применяют при оказании своих услуг нейтральную воздушную накладную.

В современной практике белорусские экспедиторы используют, как правило, 2 документа FIATA.

1. Расписка экспедитора (Forwarders Certificate of Receipt – FIATA FCR)



The image shows a green FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt) form. At the top left, it says 'Suppliers of Forwarders Principals'. In the top center, there is a logo for 'FIATA FCR' and 'Forwarders Certificate of Receipt ORIGINAL'. To the right of the logo, there is a box for 'No.' with the value 'BY' and a box for 'Form Ref.'. Below the logo, there is a large white FIATA logo. The form is divided into several sections. The top section is for 'Consignee'. Below that, there is a section for 'Marks and numbers' with sub-sections for 'Number and kind of packages', 'Description of goods', 'Gross weight', and 'Measurement'. Below this, there is a section for 'Remarks' with a large area for text. At the bottom, there is a section for 'Signature' and 'Date'. The form also includes a large white FIATA logo in the center.

Юридический смысл документа заключается в подтверждении экспедитором принятия под свою ответственность груза с безотзывным обязательством отправить груз получателю или хранить груз в распоряжении этого получателя.

- FIATA FCR – сертификат получения груза экспедитором, действующим в качестве агента грузоотправителя (получателя), подтверждающий принятие экспедитором груза в свое распоряжение.

- Выдавая FIATA FCR, экспедитор удостоверяет, что он получил определенный груз вместе с безотзывными инструкциями по распоряжению им, для отправки грузополучателю или для хранения до получения распоряжений грузополучателя.

- Эти инструкции могут быть изменены или отменены только в случае, если оригинал FIATA FCR будет возвращен выдавшему его экспедитору, и только если последний будет иметь возможность следовать таким измененным инструкциям или их отмене.

- FIATA FCR выдается экспедитором после получения им груза.

- Экспедитор несет ответственность за организацию транспортировки груза в соответствии с условиями, указанными на обороте FIATA FCR.

- Грузоотправитель, получив и предъявив FIATA FCR грузополучателю, таким образом, доказывает, что им выполнены полностью (EXW, FCA, CPT) либо частично (FOB) обязательства перед грузополучателем.

- После вручения FIATA FCR грузополучателю грузоотправитель не имеет права каким-либо другим образом распорядиться грузом, не получив обратно от грузополучателя FIATA FCR и не вернув его экспедитору.

- Для грузополучателя, который осуществляет оплату за товар, FIATA FCR является гарантией того, что груз находится уже вне контроля грузоотправителя, но под контролем экспедитора, выдавшего FCR.

Относительная популярность расписки экспедитора, однако, не должна вводить пользователя в заблуждение. Обладая лишь некоторыми признаками документа смешанной перевозки, FCR таковым не является.

Выдавая FCR, экспедитор выступает в качестве агента грузовладельца и выполняет его поручение без права принятия самостоятельных решений. В основном FCR применяется при поставках товаров на условиях "франко-завод" (FCA по классификации «Инкотермс»). FCR является необоротным документом, служит свидетельством выполнения экспортером

своих обязательств и является одним из документов, позволяющих раскрывать аккредитивы.

2. Мультимодальный транспортный коносамент (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL)

FBL – мультимодальный транспортный коносамент FIATA, оборотный документ экспедитора, принимающего на себя обязанности и ответственность перевозчика.

FBL признан Международной торговой палатой как соответствующий Правилам UNCTAD/ICC (Комиссии ООН по торговле и развитию/Международной торговой палаты) по мультимодальным транспортным документам, опубликованным ICC в ее публикации №481. FBL соответствует требованиям Унифицированных обычаев и практики ICC для документарных аккредитивов (ERA 500).

The image shows a specimen of a blue FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL) form. The form is filled with various fields for data entry, including 'Consignee', 'Commodity or description of goods', 'Place of origin', 'Place of destination', 'Place of receipt', 'Place of delivery', 'Place of transit', 'Place of origin', 'Place of destination', 'Place of receipt', 'Place of delivery', 'Place of transit'. It also features the FIATA logo, which is a globe with a ribbon around it, and the text 'FIATA' in large letters. The form is marked 'Specimen' diagonally across the center. The ICC logo is visible in the top right corner.

Выдавая FBL, экспедитор принимает на себя ответственность за доставку груза до места назначения и за действия всех перевозчиков и третьих сторон, привлеченных им к выполнению всей перевозки.

Выдавая FBL, экспедитор гарантирует, что:

- он принял указанный в нем груз и что право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;
- он принял на себя обязанности по транспортировке груза в соответствии с полученными инструкциями;
- груз находится в хорошем по внешнему виду состоянии;
- сведения в документе соответствуют инструкциям, которые он получил;
- ответственность за страховое покрытие по грузу согласована с грузоотправителем;
- ясно указано, сколько оригиналов FBL выдается.

Выдав коносамент FIATA, экспедитор обязуется от собственного имени выполнить или обеспечить выполнение смешанной перевозки товара от места, где этот товар был принят экспедитором под свою ответственность согласно записи в коносаменте, до места назначения, указанного в этом коносаменте. При этом необходимо учитывать, что экспедитор может иметь собственные транспортные средства для перевозки груза на части маршрута. На части же маршрута, не покрываемого собственными транспортными средствами, экспедитор прибегает к услугам других перевозчиков. Такие перевозчики, как правило, являются фактическими перевозчиками. Экспедитор же является для грузоотправителя договорным перевозчиком – оператором смешанной перевозки.

Ныне действующий вариант мультимодального коносамента FIATA вступил в силу 1 марта 1994 года. Этот вариант коносамента применяется в настоящее время экспедиторами и грузовладельцами в большинстве стран мира, осуществляющих перевозки грузов внешней торговли.

В мировой экспедиторской практике не существует другого документа, который бы возлагал на экспедитора ответственность за груз и его доставку клиенту.

Таким образом, можно признать, что именно мультимодальный транспортный коносамент обладает всеми признаками Документа смешанной перевозки (в редакции Конвенции ООН о

международных смешанных перевозках грузов) и является таковым по сути.

Учитывая сделанные выводы, можно дать следующие ответы на вопросы, поставленные автором в начале данного материала.

- Смешанная перевозка – перевозка груза несколькими видами транспорта. Другие названия – интермодальная перевозка, комбинированная перевозка.

- Мультимодальная перевозка – перевозка груза несколькими видами транспорта, осуществляемая по единому транспортному документу. Другое название – прямая смешанная перевозка.

В заключение хотелось бы обратить внимание на базовое, по мнению автора, отличие смешанного сообщения от традиционной грузоперевозки. В отличие от традиционных методов перевозки, идеологически растущих от вида транспорта, смешанное сообщение учитывает, прежде всего, требования груза. Только определившись с тем, какой из существующих видов транспорта и способов доставки является максимально выгодным для конкретного груза, только подобрав под этот груз наиболее удобную форму документооборота, можно быть уверенным в успешной реализации поставленной логистической задачи. Именно такой подход обеспечивает современный, интегрированный транспортный процесс между отправителем и получателем.

Список использованной литературы.

1. Федоров, Л.С. Общий курс транспортной логистики: учебное пособие / Л.С.Федоров, В.А.Персианов, И.Б.Мухаметдинов; под общей ред. Л.С.Федорова. – Москва: «КНОРУС», 2011. – 312 с.

2. Голубчик, А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление – Москва: «ТрансЛит», 2011. – 320 с.

3. Левиков, Г.А. Тарабанько, В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции): Учебное пособие. 3-е изд. испр. и доп. – Москва: «ТрансЛит», 2008. – 320 с.