Транспортные документы

Документооборот является неотъемлемой составной частью информационных потоков в логистике. Любая транспортная операция сопровождается оформлением и передачей большого количества документов, при этом документы, относящиеся к транспортировке, играют роль и в обеспечении сделки купли-продажи товара, его промежуточного складского хранения, выполнения таможенных процедур и т.д.

Все множество транспортных документов, следуя К. И. Плужникову и Ю. А. Чунтомовой, можно классифицировать следующим образом:

* - документы планирования и организации перевозок;
* - документы договора перевозки;
* - документы фрахтования транспортных средств;
* - документы экспедиторского и агентского сервисов;
* - претензионные документы;
* - документы на парцельные перевозки и на перевозки грузов с объявленной ценностью;
* - внеотраслевые документы.

Краткая характеристика состава указанных групп документов приведена в табл. 8.1.

В данном параграфе дана более подробная характеристика документов договора перевозки и экспедиторских документов.

Документы договора перевозки

Заключение договора перевозки подтверждается оформлением соответствующего документа — коносамента или накладной. Требования по составу позиций, включаемых в обязательном порядке в перевозочные документы, определяются международными конвенциями или национальными законами. Иногда соответствующими нормативными правовыми актами устанавливается и форма документа. Если она не установлена законодательно, то ее разрабатывают транспортные ассоциации или сами транспортные операторы.

Таблица 8.1. Основные группы транспортных документов

|  |  |
| --- | --- |
| **Группа документов** | **Документы, относящиеся к данной группе** |
| Документы планирования и организации перевозок | Договоры об организации перевозок, товаросопроводительные документы (счета-фактуры, спецификации, упаковочные листы, сертификаты происхождения, качества, соответствия, карантинные и санитарные сертификаты, декларации об опасных грузах и т.д.), документы краткосрочного планирования перевозок (заявки на перевозку, учетные карточки и т.д.) |
| Документы договора перевозки | Накладные и коносаменты различных видов транспорта, документы мультимодальной перевозки |
| Документы аренды транспортных средств и оборудования | /[оговоры аренды транспортных средств, контейнеров, полуприцепов |
| Складские документы | Складские расписки, складские квитанции |
| Документы экспедиторского и агентского сервисов | Поручения экспедитору, экспедиторские расписки, экспедиторские сертификаты перевозки и т.д. |
| Претензионные документы | Коммерческие акты, акты общей формы, акты экспертизы и т.д. |
| Документы на парцельные перевозки и на перевозки грузов с объявленной ценностью | Парцельные квитанции, описи на перевозку грузов с объявленной ценностью |
| Внеотраслевые документы | Страховые полисы, грузовые таможенные декларации и т.д. |

Перевозочные документы выполняют следующие основные функции:

1) подтверждение заключения договора перевозки. Накладная (или коносамент) подтверждает, что указанные в ней грузоотправитель и перевозчик заключили договор перевозки на условиях, определенных данным документом. Наличие соответствующего экземпляра транспортного документа позволяет сторонам предъявлять претензии по исполнению обязательств по договору перевозки. Указанный в документе получатель имеет право на получение груза от перевозчика; перевозчик получает основание для оплаты оказанных услуг. Часто общие условия договора перевозки, установленные соответствующей международной конвенцией, законом или правилами, воспроизведены типографским способом на оборотной стороне бланка коносамента или накладной.

Перевозочный документ может выдавать как фактический перевозчик, т.е. оператор, который для выполнения обязательств по договору использует собственные или находящиеся в его распоряжении транспортные средства, так и договорный перевозчик — экспедитор или логистический провайдер, который организует исполнение договора перевозки, привлекая для этой цели субконтракторов;

* 2) подтверждение отгрузки товара. Надлежащим образом оформленный коносамент или накладная служат свидетельством выполнения продавцом его обязательств по договору купли-продажи, подтверждая дату отгрузки, характер и состояние товара, его вес, количество грузовых мест и другие условия поставки, выполнение которых необходимо для оплаты товара покупателем. В определенных случаях могут быть сделаны важные для сделки купли-продажи оговорки о состоянии товара при погрузке. При оплате сделок с использованием документарного аккредитива (см. ниже) банки должны доверять данным, внесенным в транспортные документы. Таким образом, данные транспортных документов, отражающие отношения между отправителем и перевозчиком, самым непосредственным образом затрагивают интересы третьей стороны — получателя (покупателя);
* 3) распоряжение товаром. Эту функцию выполняют только так называемые оборотные, или товарораспорядительные, транспортные документы. Наиболее распространенным оборотным транспортным документом является морской коносамент (см. врезку 8.1 "Морской коносамент"). Товарораспорядительной функцией обладают также мультимодальный коносамент Р1АТА и некоторые документы, выдаваемые экспедиторами (см. ниже).

Оборотный транспортный документ символизирует право собственности на товар и является ценной бумагой, используемой в торговом обороте (отсюда название). Пока товар находится в процессе транспортировки, выданный на него перевозчиком оборотный документ может быть продан, заложен или переуступлен, что юридически эквивалентно соответствующим операциям с товаром. Эта функция оборотных документов широко используется в цепях поставок, позволяя их участникам осуществлять коммерческие операции, не дожидаясь завершения транспортировки. Иногда, прежде чем получатель реально получит товар, находящийся в процессе транспортировки, оборотный документ перепродается несколько раз, что характерно, например, для торговли сырьевыми товарами.

Благодаря сочетанию перечисленных функций значимость перевозочных документов выходит далеко за пределы отношений по договору перевозки. Они играют важную роль не только в обеспечении процессов транспортировки, но и в системе товародвижения в целом.

Перевозочные документы оформляются в нескольких экземплярах. Минимальное количество экземпляров и их распределение между участниками перевозки устанавливаются соответствующими нормативными документами. Как правило, изготавливается и определенное количество копий документов, которые не имеют юридической силы, но необходимы перевозчикам, терминальным операторам, экспедиторам, таможенным органам, другим участникам цепи поставок для целей учета и отчетности.

**Врезка** 8.1. **Морской коносамент**

Морской коносамент (BUI ojlading, B/L) — один из старейших и наиболее важных документов, используемых в мировой торговле. Первые упоминания о коносаменте относятся к XVI п., когда он был приложением к чартеру и представлял собой расписку капитана в приеме груза на борт. В начале XIX в. появились услуги почтовых пароходов, что позволило доставлять документы в порт назначения до прихода судна с грузом, и покупатель стал производить оплату не против получения товара, а против получения коносамента, счета и страхового полиса. В свою очередь, покупатель мог продать или передать коносамент третьему лицу, которое становилось, таким образом, держателем коносамента и получало право на получение товара по прибытии судна. В XIX в. функция коносамента как оборотной ценной бумаги была зафиксирована торговым законодательством большинства развитых стран, что сделало его важнейшим документом, применяемым в международной торговле.

В соответствии со ст. 145 КТМ в коносамент должны быть включены следующие данные:

* 1) наименование перевозчика и место его нахождения;
* 2) наименование порта погрузки и дата приема груза перевозчиком:
* 3) наименование отправителя и место его нахождения;
* 4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;
* 5) наименование получателя, если он указан отправителем;
* 6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем:
* 7) внешнее состояние груза и его упаковки;
* 8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
* 9) время и место выдачи коносамента;
* 10) число оригиналов коносамента, если их больше чем один;
* 11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки. Добросовестный перевозчик обязан внести в коносамент оговорки о видимом повреждении груза или упаковки. Отправитель заинтересован в получении так называемого чистого коносамента (Clean B/L), который таких оговорок не содержит.

Коносамент может быть выдан:

* - на имя определенного получателя (именной коносамент — Straight B/L), по которому выдается в порту назначения лицу, указанному в коносаменте. Передать именной коносамент другому .ищу можно лишь на основании сделки, оформленной с соблюдением правил, установленных для уступки требования;
* - приказу указанного лица (ордерный коносамент — Order B/L, Negotiable B/L). Приказ в данном случае — это указание о том, кто получает груз по прибытии его в порт назначения. Ордерный коносамент может быть передан третьему лицу на основе внесенной в коносамент передаточной надписи лица, "приказу" которого он составлен;
* - на предъявителя (бланковый коносамент — Blank B/L), Такой коносамент может передаваться посредством простого вручения.

Бортовой коносамент (Board B/L) удостоверяет, что принятые к перевозке грузы фактически погружены на судно. Если груз принят на складе перевозчика и будет находиться в ожидании погрузки, в коносаменте делается оговорка "получено для отгрузки" (погрузочный коносамент —Received for Shipment B/L).

Если груз следует в порт назначения с перегрузкой в промежуточном порту или с перевалкой па другой вид транспорта, морской перевозчик может выдавать так называемый сквозной коносамент (Through B/L), выступая в качестве экспедитора.

По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, при этом в каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов. После выдачи груза на основании первою из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу. Могут быть также изготовлены дополнительные экземпляры (копии) коносамента, которые не могут использоваться в торговом обороте.

Помимо коносаментов, за которыми стоят международные соглашения или общепризнанные правила (морской коносамент, мультимодальный коносаментР1АТА)г существуют также так называемые домашние коносаменты (House B/L). Домашний коносамент может выдаваться экспедитором в соответствии с его собственными правилами. Обычно он используется в следующих случаях:

* — экспедитор, организующий морскую перевозку, оказывает клиенту дополнительные услуги, которые не осуществляет судоходная линия. Домашний коносамент охватывает весь набор услуг, а экспедитор взаимодействует с линией на основе морского коносамента;
* — дата выдачи морского коносамента фактическим перевозчиком не устраивает клиента. Домашний коносамент может быть выдан раньше;
* — экспедитор не заинтересован в том, чтобы грузоотправитель и фактический перевозчик знали друг о друге. Домашний коносамент позволяет разграничить сферы циркуляции коммерческой информации.

Домашний коносамент признается судом наряду с морским коносаментом или коносаментом FIATA, но, в отличие от них, он не описан никакими общими правилами и не всегда акцептуется банками.

На рисунке ниже приведен образец морского коносамента (сквозной коносамент морского перевозчика па перевозку груза в контейнере из порта Мумбаи (Индия) до г. Лагуш (Португалия) через порт Лиссабон).



1 наименование и адрес отправителя; 2 наименование и адрес получатели; 3 наименование и адрес перевозчика; 4 наименование лица, которое перевозчик должен информировать о доставке груза в порт назначения; 5 — отметка об отсутствии повреждений; 6 - название судна; 7 наименование порта погрузки; 8 — наименование пункта приема груза; 9 — номер коносамента; 10 — наименование порта выгрузки; 11 - наименование конечного пункта перевозки; 12 — место доставки груза; 13 — количество выданных оригиналов коносамента; 11 - маркировка груза; 15 - число грузовых мест; 16 — описание груза; 17 — вес груза; 18 — объем груза; 19 — отметка о погрузке на борт судна и уплате фрахта; 20 — номер контейнера; 21 — код услуги; 22 — лицо, организующее доставку на конечном участке маршрута; 23 подпись уполномоченною должностного лица перевозчика и дата выдачи коносамента

Транспортные документы

Транспортные документы подтверждают наличие и содержание договора международной перевозки. При перевозке товара различными видами транспорта применяются специализированные виды документов:

При морских перевозках это коносамент (B/L — Bill of Lading), морская накладная, штурманская расписка, доковая расписка.

При железнодорожных перевозках — железнодорожная накладная (СМГС), дорожная ведомость.

При авиаперевозках — авиагрузовая накладная (Airwaybill), грузовой манифест.

При автодорожных перевозках — накладная автодорожной перевозки(CMR), книжка международных дорожных перевозок (МДП).

Транспортные накладные — оформляются непосредственно грузоотправителем и перевозчиком по конкретному виду транспорта. Содержат общие сведения: данные о грузоотправителе и грузополучателе, сведения о перевозчике, наименование и количество груза, дату отгрузки и т. д. А также специальные данные, связанные со спецификой конкретного вида транспорта. Транспортная накладная не является товарораспорядительным документом. Груз может получить только указанный в накладной грузополучатель.

Книжка МДП (TIR) — документ международного образца, функцией которого является облегчение международных грузоперевозок дорожным транспортом, через территории транзитных государств. Выдается уполномоченной организацией, стран участников Конвенции МДП, на каждое отдельное транспортное средство, на определенный период времени. Книжка МДП дает возможность, при соблюдении всех правил и норм конвенции, транспортному средству перемещаться от таможни места отправления до таможни места назначения без уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов, в промежуточных таможнях, как правило — без досмотра.

Таможенные документы

Таможенные документы требуются для оформления перемещения товаров через таможенную границу. К ним относятся таможенные декларации (декларация на товар, транзитная декларация, пассажирская декларация, декларация на транспортное средство).

При таможенном декларировании товаров в зависимости от заявляемых таможенных процедур и лиц, перемещающих товары, применяются следующие виды таможенной декларации:

* 1) декларация па товары;
* 2) транзитная декларация;
* 3) пассажирская таможенная декларация;
* 4) декларация на транспортное средство.

Декларация на товар

При помещении под таможенные процедуры, за исключением таможенной процедуры таможенного транзита, таможенному органу представляется декларация на товары.

В декларации на товары указываются следующие основные сведения, в том числе в кодированном виде:

* 1) заявляемая таможенная процедура;
* 2) сведения о декларанте, таможенном представителе, об отправителе и о получателе товаров;
* 3) сведения о транспортных средствах, используемых для международной перевозки товаров и (или) их перевозки по таможенной территории Таможенного союза под таможенным контролем;
* 4) сведения о транспортных средствах международной перевозки и (или) транспортных средствах, на которых товары перевозились (будут перевозиться) по таможенной территории таможенного союза под таможенным контролем;
* 5) сведения о товарах: наименование; описание; классификационный код товаров по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности; наименование страны происхождения; наименование страны отправления (назначения); описание упаковок (количество, вид, маркировка и порядковые номера); количество в килограммах (вес брутто и вес нетто) и в других единицах измерения; таможенная стоимость; статистическая стоимость;
* 6) сведения об исчислении таможенных платежей: ставки таможенных пошлин, налогов, таможенных сборов; применение льгот по уплате таможенных платежей; суммы исчисленных таможенных пошлин, налогов, таможенных сборов; курс валют, устанавливаемый в соответствии с законодательством государства — члена Таможенного союза и применяемый для исчисления таможенных платежей в соответствии с настоящим Кодексом;
* 7) сведения о внешнеэкономической сделке и ее основных условиях;
* 8) сведения о соблюдении ограничений;
* 9) сведения о производителе товаров;
* 10) сведения, подтверждающие соблюдение условий помещения товаров под таможенную процедуру;
* 11) сведения о лице, составившем декларацию на товары;
* 12) место и дата составления декларации на товары.

*Транзитная декларация*

При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенному органу отправления представляется транзитная декларация.

В качестве транзитной декларации могут представляться транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы.

* 3. Транзитная декларация должна содержать следующие сведения о (об):
* 1) отправителе, получателе товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами;
* 2) стране отправления, стране назначения товаров;
* 3) декларанте;
* 4) перевозчике;
* 5) транспортном средстве международной перевозки, на котором перевозятся товары;
* 6) наименовании, количестве, стоимости товаров в соответствии с коммерческими, транспортными (перевозочными) документами;
* 7) коде товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности на уровне не менее первых шести знаков;
* 8) весе товаров брутто или объеме, а также количестве товаров в дополнительных единицах измерения (при наличии таких сведений) по каждому коду Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности или Гармонизированной системы описания и кодирования товаров;
* 9) количестве грузовых мест;
* 10) пункте назначения товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами;
* 11) документах, подтверждающих соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, если такое перемещение допускается при наличии этих документов;
* 12) планируемой перегрузке товаров или грузовых операциях в пути.

Если принимаемые в качестве транзитной декларации документы не содержат всех сведений, недостающие сведения должны содержаться в прилагаемых к такой транзитной декларации либо следующих вместе с ней документах, представляемых таможенному органу.

* 4. Таможенный орган не вправе требовать от декларанта представления других сведений, за исключением сведений, указанных в пункте 3.
* 5. Транзитная декларация регистрируется таможенным органом, в том числе с использованием информационных систем и информационных технологий, применяемых таможенными органами.

Порядок подачи и регистрации транзитной декларации определяется решением Комиссии Таможенного союза.

# Декларация на транспортное средство

Таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки осуществляется при временном ввозе на таможенную территорию Таможенного союза транспортных средств международной перевозки и вывозе таких временно ввезенных транспортных средств с такой территории, а также при временном вывозе с таможенной территории Таможенного союза транспортных средств международной перевозки и ввозе таких временно вывезенных транспортных средств международной перевозки на такую территорию путем подачи перевозчиком таможенному органу таможенной декларации на транспортное средство.

В качестве таможенной декларации на транспортное средство применяются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами в области транспорта, участниками которых являются государства — члены Таможенного союза, если в них содержатся сведения о транспортном средстве международной перевозки, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, цели ввоза (вывоза) транспортного средства международной перевозки и (или) наименовании запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортного средства международной перевозки, в зависимости от вида транспорта.

Если в представленных стандартных документах перевозчика не содержатся все необходимые сведения, таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки осуществляется путем представления таможенной декларации на транспортное средство установленной формы. При этом представленные стандартные документы перевозчика рассматриваются как неотъемлемая часть таможенной декларации на транспортное средство.

При вывозе с таможенной территории Таможенного союза временно ввезенных транспортных средств международной перевозки и при ввозе на такую территорию временно вывезенных транспортных средств международной перевозки таможенному органу в качестве таможенной декларации па транспортные средства допускается использовать таможенную декларацию на транспортное средство, представленную при таможенном декларировании временно ввозимых или временно вывозимых транспортных средств международной перевозки соответственно.

При таможенном декларировании транспортных средств международной перевозки таможенный орган нс вправе требовать представления иных сведений.

Если запасные части и оборудование перемещаются через таможенную границу одновременно с транспортным средством международной перевозки, допускается заявление сведений о них в таможенной декларации на транспортное средство.

Поданная таможенная декларация на транспортное средство регистрируется таможенным органом.

По результатам проверки таможенной декларации на транспортное средство таможенный орган оформляет временный ввоз или временный вывоз транспортного средства международной перевозки либо завершение временного вывоза или временного ввоза транспортных средств международной перевозки путем проставления в таможенной декларации на транспортное средство отметок по форме и в порядке, которые определяются решением Комиссии Таможенного союза.

Использованные и не вывезенные обратно запасные части и оборудование подлежат помещению под таможенные процедуры с соблюдением требований и условий.

Таможенные органы не вправе отказать в принятии документов из-за наличия опечаток, технических или грамматических ошибок, которые не изменяют содержащиеся в документах данные, влияющие на принятие таможенным органом решения о выпуске товаров. Документы, необходимые для выпуска товаров, могут быть представлены в форме электронных документов на русском языке.

В целях упрощения и ускорения выпуска товаров могут применяться таможенные документы других государств на основании международных договоров государств — членов Таможенного союза с иностранными государствами.

При проведении таможенного контроля таможенный орган вправе мотивированно запросить в письменной форме дополнительные документы и сведения с целью проверки информации, содержащейся в таможенных документах. Запрос дополнительных документов и сведений и их проверка не должны препятствовать выпуску товаров.

Декларант, лица, осуществляющие деятельность в сфере таможенного дела и иные заинтересованные лица обязаны представлять таможенным органам документы и сведения, необходимые для проведения таможенного контроля, в письменной и (или) электронной формах.

Таможенный орган вправе запрашивать документы и сведения, необходимые для проведения таможенного контроля, в письменной и (или) электронной формах, а также устанавливать срок их представления, который должен быть достаточным для представления запрашиваемых документов и сведений.

Для проведения таможенного контроля таможенные органы вправе получать в соответствии с законодательством государств — членов Таможенного союза от банков и организаций, осуществляющих отдельные виды банковских операций, документы и сведения о денежных операциях по осуществляемым внешнеэкономическим сделкам.

В целях проведения таможенного контроля после выпуска товаров таможенные органы вправе запрашивать и получать коммерческие и бухгалтерские документы, иную информацию, в том числе в электронной форме, относящуюся к перемещению товаров через таможенную границу, их выпуску и использованию на таможенной территории Таможенного союза или за ее пределами.

Документы, необходимые для проведения таможенного контроля, должны храниться лицами и таможенными органами в течение 5 (пяти) лет со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем, если иной срок не установлен законодательством государств — членов Таможенного союза.

Лица, осуществляющие деятельность в сфере таможенного дела, должны хранить документы, необходимые для таможенного контроля, в течение 5 (пяти) лет после года, в течение которого проводились таможенные операции.

Взаиморасчеты по торговым сделкам и роль перевозочных документов

Особым аспектом применения перевозочных документов является их использование в расчетах по сделкам в международной торговле.

Такие расчеты могут выполняться в различных формах. Самыми простыми формами являются предоплата и платеж на открытый счет. В случае предоплаты покупатель обязан произвести оплату по контракту авансом, переведя деньги на счет продавца до отгрузки товара. Этот вид платежа полностью страхует продавца от неоплаты сделки, однако риски покупателя (непоставка товара или поставка некачественного товара) максимальны. Предоплата применяется в случаях, когда покупатель уверен в добросовестности продавца.

При использовании "открытого счета" продавец отгружает товар покупателю без оплаты, относя сумму задолженности в дебет счета, открытого им на имя покупателя, который должен в оговоренные сроки погасить задолженность. Эта форма представляет собой разновидность коммерческого кредита и используется при расчетах между постоянными контрагентами: фирмами и их филиалами, при комиссионной продаже товара в форме консигнации или при многократных поставках однородного товара.

Применение предоплаты и открытого счета — условий, которые называют иногда "доверительными", — объективно ставит одну из сторон в предельно невыгодное и рискованное положение. Поэтому в международной торговле более распространены так называемые документарные формы оплаты — инкассо и аккредитив, в которых принимают участие байки продавца и покупателя, а платеж обусловлен передачей комплекта документов.

При использовании инкассовой формы банк продавца пересылает комплект необходимых документов (счет-фактуру, сертификаты, перевозочные документы и т.д.) банку покупателя, а тот, в свою очередь, передает этот комплект покупателю против оплаты покупателем сделки. Банк при этом не отвечает ни за соответствие передаваемых документов условиям договора поставки, ни за осуществление покупателем платежа. Он исполняет поручения покупателя по передаче ему полученных от продавца документов и перечислению банку продавца определенной суммы из средств покупателя. Если покупатель окажется неплатежеспособным или откажется от оплаты, банк просто вернет комплект документов продавцу, который, таким образом, сохранит контроль за товаром.

Более надежной для продавца и широко распространенной в международной торговле является форма оплаты с использованием так называемого документарного аккредитива (Documentary Letter of Credit).

**Аккредитив** — это обязательство банка произвести по указанию покупателя и за его счет платеж продавцу против предъявленных продавцом документов. Эта форма оплаты предполагает замену добросовестности и кредита покупателя добросовестностью и кредитом банка. Схема оплаты с помощью аккредитива упрощенно выглядит следующим образом.

После заключения договора купли-продажи покупатель даст указание своему банку об открытии аккредитива в пользу продавца. Банк покупателя открывает аккредитив и информирует об этом банк продавца.

Выполнив отгрузку товара в соответствии с договором купли-продажи, продавец представляет предусмотренные аккредитивом документы в свой банк, который проверяет документы и, в случае их соответствия условиям аккредитива, производит платеж. Документы для получения товара направляются покупателю через его банк.

Аккредитив предполагает финансовое обязательство банка, открывшего аккредитив, заплатить причитающуюся продавцу сумму против предоставления ему продавцом комплекта отгрузочных документов, оформленных в соответствии с условиями аккредитива (которые, в свою очередь, соответствуют условиям договора купли-продажи). Таким образом, банк принимает па себя риск возможной неплатежеспособности покупателя.

Однако прежде чем выплатить деньги по аккредитиву, банк производит придирчивую проверку представленных продавцом документов на предмет их соответствия условиям аккредитива и друг другу. При этом специалисты банков ориентируются на положения документа Международной торговой палаты "Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов 11СР", очередная версия которого (11СР-600 или, в русскоязычном варианте, УПДЛ-600) была опубликована в 2007 г.

В соответствии с UСР банки действуют только на основании условий аккредитивов. Обнаруженные в документах несоответствия могут стать причиной отказа в оплате. При этом не имеет значения тот факт, что покупатель, возможно, уже получил товар и, в свою очередь, продал его. Вот далеко не полный перечень причин отказов банков в оплате по аккредитиву, связанных с транспортными документами:

* - продавцом представлен документ иного, нежели указан в аккредитиве, вида (например, накладная вместо коносамента);
* - дата выдачи транспортного документа не соответствует сроку отгрузки, предусмотренному аккредитивом;
* - пункт выдачи транспортного документа не соответствует предусмотренному договором купли-продажи пункту отгрузки;
* — описание товара в договоре купли-продажи не соответствует описанию груза в транспортном документе;
* - представленный продавцом коносамент имеет оговорки относительно состояния товара (если в аккредитиве не указана возможность определенных оговорок о состоянии товара или упаковки, то, по умолчанию, условием аккредитива является предоставление "чистого" транспортного документа);
* - коносамент не имеет отметки об оплате фрахта или о том, что он будет оплачен в пункте назначения;
* - продавцом представлен погрузочный коносамент, тогда как аккредитив предусматривает предоставление бортового коносамента;
* - аккредитив предусматривает поставку одной неделимой отправкой (один транспортный документ), а фактически поставка выполнена несколькими отправками;
* - продавец разрешил перевозчику размещение груза па палубе судна, тогда как аккредитив такую возможность исключает, и т.д.

Необходимо отметить, что возникновение указанных выше и других несоответствий может быть связано не только с техническими ошибками, но и с тем, что подготовкой контракта купли-продажи, включая согласование с покупателем условий аккредитива, и организацией поставки товара могут заниматься разные сотрудники или подразделения компании-продавца, которые не обмениваются информацией друг с другом. Нередка также ситуация, когда экспедитору, которому продавец поручил организацию поставки товара, под предлогом охраны коммерческой тайны не сообщают информации об условиях аккредитива, и он, добросовестно действуя в интересах клиента, получает от перевозчика "неправильные" транспортные документы.

Указанные обстоятельства требуют особого внимания к оформлению транспортных документов при внешнеторговых сделках, оплачиваемых с применением документарного аккредитива.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Экспедиторские документы FIATAМеждународная федерация экспедиторских ассоциаций FIATA в 1960—1980-е гг. разработала так называемые экспедиторские документы FIATA, предназначенные для использования во взаимоотношениях экспедиторов и их клиентов. Применение этих документов направлено на повышение рыночной надежности экспедиторов, дополнение и уточнение условий договора транспортной экспедиции, ускорение перевозок и поставок товаров, повышение качества контроля за общими транспортными и экспедиторскими расходами, ускорение перевозок и поставки товаров.Применение экспедиторских документов FIATA не является обязательным. Вместе с тем они получают все большее распространение, в том числе и в России. Авторское право на экспедиторские документы FIATA принадлежит Секретариату FIATA. Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ) в качестве национальной ассоциации — члена FIATA имеет разрешение на печатание и распространение среди своих членов бланков документов FIATA.Ниже дана краткая характеристика экспедиторских документов FI АТАКПоручение экспедитору — FIATA FFI (FIATA Forwarding Instructions). Служит для облегчения составления и выдачи экспедитору полного и четкого заказа на транспортно-экспедиторские услуги. В FFI содержится информация, определяющая условия купли-продажи, оплаты, страхования, характеристики груза, страну происхождения, условия аккредитива, порядок обращения с грузом (в случае перевозки опасных, негабаритных грузов) и т.д. При отсутствии FFI экспедитору необходимо извлекать эту информацию из других документов. Применение FFI позволяет избежать недоразумений относительно трактовки поручений, данных экспедитору клиентом. FFI может играть роль оферты па заключение договора транспортной экспедиции.Интермодальное весовое свидетельство отправителя — SIC (Shipper's Intermodal Weight Certificate). Введено в связи с принятием в США закона об обязательности весового свидетельства для контейнеров массой брутто свыше 29 000 фунтов (13 154 кг). Отправляя единичную партию груза, отправитель должен заполнить и подписать SIC и передать его экспедитору. При организации консолидированной отправки экспедитор сам является грузоотправителем. На основе свидетельств отдельных отправителей он заполняет свое свидетельство и передает его перевозчику.Декларация отправителя о перевозке опасных грузов — SDT (Shipper's Declaration for the Transport of Dangerous Goods). Если экспедитор организует перевозки опасных грузов, ему необходима детальная информация, касающаяся классификации груза в соответствии с конвенциями о перевозке опасных грузов различными видами транспорта. SDТ заполняется и подписывается отправителем и передается экспедитору.Экспедиторская расписка — FCR (FIATA Forwarder's Certificate of Receipt). Подтверждает, что отправка принята экспедитором и он вступил в право распоряжения грузом в соответствии с инструкциями клиента. Получая FCR, клиент теряет право распоряжения грузом. Данные экспедитору распоряжения могут быть отменены только в том случае, если оригинал FCR возвращается экспедитору. FCR применяется чаще всего при продаже на условиях EXW и является гарантией того, что товар находится вне контроля продавца.Складская расписка — FWR (FIATA Warehouse Receipt). Используется экспедитором в том случае, если он осуществляет складские операции. В FWR включаются детальные оговорки, касающиеся прав держателя документа, передачи права собственности на груз и согласие на то, что представление складской расписки является свидетельством поставки груза. FWR является оборотным документом, если па нем указано по-английски — "оборотный документ" (NEGOTIABLE) и если это не противоречит нормам национального права.Экспедиторский сертификат перевозки — FCT (FIATA Forwarder's Certificate of Transport). Подтверждает, что экспедитор:* - принял на себя ответственность за экспедирование и доставку груза в соответствии с инструкциями отправителя;
* — не является перевозчиком, а оказывает только экспедиторские услуги;
* - организует перевозку указанным в ЕСТ перевозчиком на его условиях;
* — отвечает за действия свои и своих агентов, но не перевозчика.

Ответственность экспедитора по ЕСТ может отличаться от обычной ответственности, возлагаемой на экспедитора. Инструкции экспедитору могут быть изменены только при возврате FCT. Документ FCT является оборотным (но не в России) и представляет собой разновидность домашнего коносамента.Необоротная мультимодальная транспортная накладная — FWB (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill). FWB является перевозочным документом, используемым экспедитором, если он является оператором смешанной перевозки груза. Документ необоротный и является единым товаросопроводительным документом для перевозки всеми видами транспорта.Оборотный мультимодальный транспортный коносамент FIATA (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading — FBL). Является транспортным документом экспедитора, выступающего в качестве договорного перевозчика или оператора смешанной перевозки. Выдав этот коносамент, экспедитор берет на себя обязательство доставить груз до получателя, при этом он возлагает на себя ответственность и за груз, и за его перевозку, и за любую третью сторону, привлеченную им к осуществлению этой перевозки. FBL является свидетельством исполнения сделки и служит документом для получения платежей за товар.Наряду с перечисленными документами, к числу экспедиторских документов FIATA относится также нейтральная авианакладная (см. параграф 9.4).Группировка экспедиторских документов FIATA по их общим свойствам дана в табл. 8.2.Таблица 8.2. Группировка экспедиторских документов FIATA

|  |  |
| --- | --- |
| **Документы** | **Характеристики** |
| * 1. Поручение экспедитору FFJ
* 2. Интермодальное весовое свидетельство отправителя SIC
* 3. Декларация отправителя о перевозке опасных грузов SDT
 | Заполняются и подписываются отправителем и возвращаются экспедитору для исполнения. Грузоотправитель отвечает за правильность и точность содержания этих документов |
| * 4. Складская расписка FCR
* 5. Экспедиторская расписка FWR
* 6. Экспедиторский сертификат перевозки FCT
 | Заполняются экспедитором в соответствии с поручением грузоотправителя. Выдав эти документы, экспедитор выступает в качестве агента грузовладельца и выполняет его поручение без права принятия самостоятельных решений. По этим документам экспедитор не может выступать перевозчиком и не отвечает за перевозку |
| * 7. Мудьтимодальный транспортный коносамент FBL
* 8. Необоротная мультимодальная транспортная накладная FWB
* 9. Нейтральная воздушная накладная NA WB
 | Выдавая грузоотправителю эти документы, экспедитор берет на себя обязательство доставить груз получателю в качестве перевозчика и отвечает перед грузоотправителем и за перевозку, и за доставку груза, а также за любую третью сторону, привлеченную им к перевозке |

 |

#