

Мастер-класс из серии «Уроки ICC»

«Международные перевозки и транспортные документы»

08.06.2012

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

Мы рекомендуем данный материал: специалистам по ВЭД, юристам банков, внутренним юристам компаний, сотрудникам юридических фирм

[sws_blue_box box_size=»580”]

Ошибки при составлении коносаментов, товарно-транспортных накладных, железнодорожных транспортных накладных, а также несоответствие их содержания основным положениям банковских документов, в особенности аккредитивов, являются широко распространенным явлением. На практике это приводит к отказу банков производить платеж по аккредитиву против представленных транспортных документов. О том, как избежать подобных проблем и как их урегулировать, если они все же возникли, говорили 23-24 апреля 2012 г. на мастер-классе из серии «Уроки ICC» «Международные перевозки и транспортные документы» из серии технических советов Банковской комиссии ICC Гари Коллиери и заместитель директора международного центра ICC по дружественному разрешению споров и экспертизе Каллиопа Садборо.

Транспортные документы являются неотъемлемыми атрибутами международной торговой практики. Их широкое применение привело к необходимости унификации обычаев и правил, сложившихся в мировой торговле. Основными документами Международной торговой палаты, касающимися данного вопроса, являются Унифицированные правила для гарантий по требованиям (URDG 758), Унифицированные правила для документарных аккредитивов (UCP 600), Унифицированные правила для межбанковского рамбурсирования

по документарным аккредитивам (URR 725) и Правила по инкассо (URC 522).

[/sws_blue_box]

1. О наиболее часто возникающих вопросах в практике применения транспортных документов (из доклада технического советника Банковской комиссии ICC Гари Коллиера)

В докладе технического советника Банковской комиссии ICC Гари Коллиера было отмечено, что в настоящий момент вопросы, связанные с несоответствием транспортных документов документарным аккредитивам часто поступают в Банковскую комиссию ICC. Можно выделить три группы наиболее часто возникающих проблем: (1) вопросы, связанные с идентификацией перевозчика и агента; (2) вопросы оформления бортовых пометок – достаточна ли бортовая пометка с указанием только даты, или важно еще указать судно и порт погрузки, (3) вопросы несоответствия данных транспортного документа данным других документов, оформляющих перевозку и расчеты, или условиям аккредитива.

1. Об идентификации перевозчика и идентификации агента

Достаточно распространенным является ошибочное мнение, что идентификация перевозчика при оформлении транспортного документа — это просто указание в его правом верхнем углу конкретного лица. Только полная идентификация, с указанием всех необходимых реквизитов будет означать, что это именно та компания, которая имелась в виду при составлении документа. Многие банки считают, что некоторые моменты в документах подразумеваются, однако Правила UCP 600 по документарным аккредитивам никогда не были основаны на том, о чем следует догадываться, они исходят из того, что написано в документе.

Другим распространенным моментом является корректность идентификации агента перевозчика в транспортных документах. UCP 600 устанавливает требование, согласно которому агент подписываясь, должен указать, за или от имени перевозчика он подписывается. Как правило, агенты просто указывают фразу «как агент» и этим

ограничиваются. С учетом положений UCP 600, если они применяются сторонами, такая формулировка неприемлема.

2. О подходах к разрешению конфликтов в отношении экспедиторских коносаментов

Распространенной является практика включения в аккредитив условий о том, что коносаменты, выписанные экспедиторами, приниматься банками не будут. При этом, очевидно, что банкам зачастую сложно определить, что документ выписан именно экспедитором. В этой связи возникают вопросы: (1) как это проверить; (2) как рассматривать те случаи, когда документ подписывает экспедитор, который указывает, что он подписывается в качестве перевозчика, при этом перевозчиком не является; (3) запрещает ли эта оговорка экспедитору подписать транспортный документ, который выписан на фирменном бланке поименованного перевозчика, если экспедитор подписывает такой документ в качестве агента поименованного перевозчика; (4) как рассматривать тот случай, когда выясняется, что документ подписан экспедитором, но при подписании экспедитор подписывается в качестве перевозчика (в данном случае все выглядит так, что документ подписан перевозчиком, а не экспедитором).

Приведенный пример является безусловно схематичным, и быть может, упрощенным, но, тем не менее, он показывает те «ловушки», в которые могут такие формулировки, пусть даже в более усложненном виде, завести и приказодателя, и банк-эмитент, и других участников аккредитивного процесса. В этой связи Банковская комиссия ИСС выпустила официальное заключение за номером 727, в котором указано, что банки должны проверять документы исключительно по внешним признакам, и основываясь при проверке их соответствия только на этих документах и выясняя, является ли представление надлежащим. По внешним признакам далеко не всегда можно определить в каком качестве выступает лицо, выписавшее документ. Так, в настоящее время многие перевозчики имеют экспедиторские подразделения, которые именуются также как и головная компания. Применительно к подобной ситуации оговорка «коносаменты, выписанные перевозчиком, приниматься не будут» не должна действовать (при условии, если документ во всех прочих отношениях

соответствует положениям аккредитива и соответствующих статей UCP 600 и в аккредитиве отсутствуют прямые инструкции на этот счет (иначе написано, как документ должен быть выписан, подписан, и как он должен проверяться)).

3. Подводные камни транспортных документов и договоров об оказании транспортных услуг

Как должны взаимодействовать банки при структурировании документального аккредитива? Самый распространенный документ, против которого производится платеж по аккредитиву, — это коносамент, оформляющий перевозку товаров из порта в порт. Достаточно часто при оценке представленного транспортного документа выясняется, что в большинстве коносаментов указывается также место принятия груза к перевозке, которое будет отличаться от порта погрузки. Такой документ относится к классу документов на смешанную перевозку и не рассматривается как океанский коносамент. Данная ситуация типична для контейнерных поставок.

В ответ на такого рода вопросы был издан Меморандум ИСС о требованиях к бортовым пометкам [1]. По нему разрешается выставление документа на смешанную перевозку, если только в нем не заполнены те поля, где указывается средство предварительной перевозки и присутствует бортовая пометка с датой. Практика ИСС показывает, что достаточно часто споры возникают вследствие выбора сторонами некорректного транспортного документа. Избежать этого могут помочь сами банки, которые будут оформлять свои заявления на выдачу аккредитива с учетом того, что стороны при их заполнении смогут сами определиться с тем, какой из документов (коносамент или документ на смешанную перевозку) необходим в конкретном случае.

4. Рекомендации сторонам по аккредитивному спору

4.1. Базовый принцип, который стремится внедрить ИСС, — профилактика эффективнее лечения, поэтому бенефициары должны обеспечить включение наименьшего количества информации в транспортные документы, это позволит избежать многих конфликтов,

зачастую возникающих тогда, когда бенефициар сам по своей инициативе включил сведения (весовые данные, грузовую маркировку, количество упаковочных мест и т.д.), которые не сочетаются с данными других документов, в частности, аккредитива. Эти противоречия становятся причиной спора. Бенефициар должен задать себе вопрос, какие данные жизненно необходимы на документе, а какие можно упустить.

4.2. О роли банка

Анализируя природу конфликтных ситуаций, докладчик отметил, что косность банка и косность перевозчика приводит в целом к отрицательному итогу. В этом заложен потенциал для конфликтных ситуаций. И в этой точке банку стоит подключиться и дать свой дельный совет по вопросу, как следует оформить документы во избежание негативных последствий. Так, помогая клиенту и давая рекомендации, банк сможет разработать специальные шаблоны для подписания и оформления, где, в частности, будет уже вписана типовая фраза, позволяющая агенту корректно сформулировать, в каком качестве он действует и от чьего имени. Имея на руках такие шаблоны, можно их потом пересылать агентам, представителям и агентам перевозчика, а также и самому перевозчику.

4.3. О роли приказодателя

[sws_blue_box box_size=»580″]

Приказодатель (заявитель аккредитива) — клиент, по поручению которого банк-эмитент открывает аккредитив; покупатель по основному договору

[/sws_blue_box]

Приказодателю следует обеспечить предоставление правильного транспортного документа, указываемого в аккредитиве. Ему важно определить, где будет произведена поставка: в порту или в месте назначения на материке, и после этого производить выбор правильного транспортного документа. На практике, как правило, оформление производится в обратном порядке, что и вызывает обозначенные выше проблемы.

5. О процессе пересмотра правил ISBP Стандартных правил банковской практики в отношении банковских документов.

[sws_blue_box box_size=»580”]

В настоящее время Банковская комиссия ICC производит пересмотр Стандартных правил банковской практики (ISBP), руководителем рабочей группы по указанному вопросу выступает Г.Коллер.

ISBP предлагает конкретный перечень положений, которым могли бы руководствоваться работники, занятые проверкой представленных по аккредитивам документов. Данный документ не заменяет UCP 600, текст которых остается ключевым руководством, тем не менее ISBP разъясняет то, каким образом UCP 600 применяются на практике.

[/sws_blue_box]

Г. Коллиер отметил, что проблемой сегодняшней правоприменительной практики является то, что участникам правоотношений приходится учитывать иногда сразу несколько правил, меморандумов, регулирующих один и тот же институт. Задачей обновления ISBP является максимально сократить количество практик и унифицировать их. Одним из предполагаемых изменений является инкорпорация в указанные правила содержания меморандума о бортовых пометках. Планируется также включить в документ положения, касающиеся вопросов подписания транспортных документов экспедиторами (как указано выше в отношении случаев, когда в аккредитиве будет указано, что документы, выпущенные экспедиторами, не допустимы). Кроме того, ICC собирается отразить в новой редакции новые практики, которые были внедрены некоторыми перевозчиками (ICC выпустило свое

официальное заключение для официального одобрения таких позитивных практик). Так, перевозчики постепенно отказываются от использования агентов при выписывании и подписании транспортных документов, отдавая эту функцию своим филиалам по всему миру. Другими словами, фирменный бланк документа будет указывать наименование перевозчика и страну его государственной регистрации, а подпись на документе будет ставить работник филиала. Это расширение стандартной практики UCP 600, которое планируется включить в ISBP. Некоторые новации коснутся и чартерных коносаментов, в частности, новая редакция будет содержать нормы о требованиях к приемлемости документов, которые будут свидетельствовать о том, что спорный груз при чартерной перевозке был смешан. Кроме того в новую редакцию ISBP будут включено требование о наличии стороны, извещающей о прибытии груза, вне зависимости от того, упомянута такая сторона в аккредитиве или нет, при этом планируется прописать два случая: и когда такая извещаемая сторона указывается в условиях аккредитива, и когда подобного указания не происходит.

[sws_blue_box box_size=»580”]

Приведенные выше высказывания технического советника Банковской комиссии ICC Г. Коллиера свидетельствуют о том, что вопросы оформления транспортных документов и проверки их содержания на предмет узкоспециального регулирования являются широко распространенными. При этом докладчик отметил, что Банковская комиссия ICC в текущем режиме в связи с возникающими вопросами может оформить свое мнение в виде экспертного заключения, однако, ICC имеет инструментарий, позволяющий рассмотреть документы сторон и вынести по ним заключение, которое зачастую позволяет без обращения в суд или арбитраж разрешить спор между сторонами. Такой процедурой является DOCDEX.

[/sws_blue_box]

II. Об институте DOCDEX (из доклада Заместителя директора международного центра ICC по дружественному разрешению споров и экспертизе [\[2\]](#) Каллиопы Садборо)

1. О Международном центре экспертиз ICC

ICC оказывает услуги по разрешению споров в рамках двух основных направлений — Международного арбитражного суда ICC, который администрирует проведение третейских разбирательств и Международного центра ICC по дружественному разрешению споров, в который входит секретариат, международный центр экспертиз и советы по разрешению споров, объединенные в одно подразделение. Процедурой DOCDEX занимается Международный центр экспертиз.

Международный центр ICC по дружественному разрешению споров занимается и другими процедурами разрешения споров. Так, в ICC существует четыре основных свода правил:

- | Правила ICC по дружественному урегулированию споров
- | Правила экспертизы
- | Правила советов по разрешению споров
- | Правила DOCDEX.

Правила DOCDEX регулируют порядок прохождения экспертизы в отношении разрешения споров, возникающих в связи с применением документарных инструментов.

Первый текст правил появился в 1997 г. как ответ на запрос банковского сообщества в поиске рентабельного и оперативного инструмента для разрешения споров, в первую очередь по документарным инструментам. DOCDEX – механизм или свод процедур, который позволяет сторонам представить свои аргументы с приложением документов, имеющих отношение к спору, в Международный центр экспертизы ICC (далее – Центр экспертиз). Центр экспертиз назначает коллегия экспертов, которые проводят работу по представленным материалам, принимают решение, которое оформляется в виде письменного заключения.

2. Цели DOCDEX

В связи с тем, что судебные процессы растягиваются на очень долгое время и связаны с существенными материальными издержками, прочие механизмы разрешения споров очень часто не подходят для разрешения споров по документарным аккредитивам. DOCDEX был создан как специальный механизм для разрешения споров по четырем сводам правил:

Унифицированные правила для гарантий по требованиям (URDG 758)

Унифицированные правила для документарных аккредитивов (UCP 600)

Унифицированные правила для межбанковского рамбурсирования по документарным аккредитивам (URR 725)

Правила по инкассо (URC 522)

Эта процедура быстрая и позволяет избежать судебных и третейских разбирательств. Она гарантирует, что стороны получают максимально корректную с юридической точки зрения оценку того, что произошло в рамках их спора. Ее Стоимость — не более 10 000 долларов США, время вынесения экспертного заключения – не более двух месяцев. В договор не обязательно при этом включать оговорку, что споры должны быть рассмотрены с использованием DOCDEX.

Установлен четкий регламент процедуры. Сторонам, при выборе обсуждаемой процедуры, важно понимать, что решения DOCDEX не являются обязательными для судов, не имеют преимущественной силы над решением суда. Такие решения являются именно техническими в целях разрешения спорной ситуации.

3. Этапы прохождения процедуры

Стартовой точкой для запуска процедуры является направление инициатором запроса в Центр экспертиз. Инициатор также направляет копию запроса напрямую ответчику. По правилам процедуры в Центр экспертиз предоставляется четыре экземпляра запроса на бумажном носителе. Запрос должен включать заявление (декларацию) о том, что копия направлена напрямую ответчику или ответчикам, о чем также должны свидетельствовать прилагаемые документы. Также должен прилагаться документ об уплате взноса за регистрацию запроса.

Далее Центр экспертизы уведомляет ответчика о том, что получен запрос, и предлагает ему дать ответ или возражение на заявленные аргументы (срок для ответа, как правило, устанавливается в 15-30 дней). Ответчик к своему письму должен приложить также запрос на рассмотрение спора в рамках процедуры DOCDEX, в противном случае решение по вопросу не будет ему доступно. При отсутствии такого официального запроса возражение ответчика даже не будет передано в коллегия экспертов и не будет учтено при вынесении решения.

После получения запроса ответчика или истечения срока для подачи ответчиком

возражений Центр экспертиз назначает коллегия из трех экспертов. Имена экспертов сторонам спора не раскрываются ни на одной из стадий. Эксперты всегда анонимны и выбираются из закрытого списка экспертов-профессионалов. Затем коллегия готовит решение в течение 30 дней.

Как происходит включение экспертов в список DOCDEX?

Данный список составляется Центром экспертиз с помощью Банковской комиссии ICC: в Банковскую комиссию поступают предложения от национальных комитетов Международной торговой палаты, далее выбираются лучшие эксперты по банковским операциям, и в особенности по операциям, которые регулируются UCP 600, URR 725, URDG 758, URC 522. Список экспертов регулярно обновляется, последнее такое обновление было в январе 2009 года.

Список DOCDEX является закрытым. Объясняется и обуславливается это требованием к качественному уровню экспертов, поскольку все они выбираются с прохождением обязательных процедур проверок и собеседований. Вторая важная особенность — ICC стремится иметь в списке экспертов специалистов из различных регионов мира, для того, чтобы обеспечить возможность при рассмотрении спора учитывать специфику практики различных регионов. Очень часто выбранная коллегия включает именно представителей географически отдаленных между собой территорий, что также позволяет избежать конфликта интересов.

После получения возражения ответчика либо по истечении времени для подачи возражений, файл со спором передается коллегии экспертов, которой дается максимум месяц для того, чтобы подготовить проект решения. Такой проект передается в Центр экспертизы. Центр рассматривает представленный проект с участием и с помощью технического советника Банковской комиссии ICC. После этого эксперты получают комментарий Центра экспертиз и технического советника Банковской комиссии ICC и составляют окончательный проект решения. Финальное решение выносится

непосредственно Центром экспертиз, и именно Центр передает его сторонам.

4. Язык решений

Все решения выносятся на английском языке, за исключением особых случаев, когда эксперты принимают иное решение. Решения регулярно издаются в специальных сборниках решений DOCDEX ICC, под редакцией технического советника Банковской комиссии ICC.

5. Причины, по которым стороны выбирают механизм DOCDEX

Несмотря на то, что решение DOCDEX не имеет обязательной юридической силы для сторон спора и третьих лиц, если только стороны сами не согласятся урегулировать спор на основании такого решения, многие участники рынка тем не менее прибегают к данной процедуре. Доверие к указанным решениям основывается на том, что они выносятся экспертами по банковскому делу, причем зачастую теми членами Банковской комиссии ICC, которые сами составляли своды правил, споры в отношении применения которых рассматриваются в рамках процедуры DOCDEX. Решения таких экспертов высочайшим образом ценятся судьями или арбитрами при третейском разбирательстве. Соответственно, стороны часто представляют их в суд именно в качестве обоснования своей позиции. В случае же досудебного разрешения спора решение DOCDEX также может помочь в ходе переговоров. Сильным аргументом в пользу DOCDEX является также ее оперативность, поскольку процедура рассмотрения споров по банковским вопросам занимает не более двух месяцев.

б. Финансовые аспекты

Общая сумма расходов на рассмотрение спора Центром экспертиз, включая административные расходы и вознаграждение экспертов, составляет 5000 долларов США, эта сумма уплачивается вместе с подачей запроса. В особых случаях, возможно взимание дополнительных 5000 долларов США, когда для анализа представляется большой объем документов и требуется принять решение в максимально сжатые сроки. Все финансовые

вопросы решаются исключительно работниками Центра без привлечения каких-либо сторонних организаций.

Подготовлено

главным экспертом-юристом

журнала Legal Insight

Светланой Дубинчиной

[1] Текст данного Меморандума выложен на сайте ICC в сети Интернет по адресу:

http://iccwbo.ru/documents/on_board_notation_paper17.pdf

[2] ICC International Center for ADR

НОВОСТИ КОМПАНИЙ