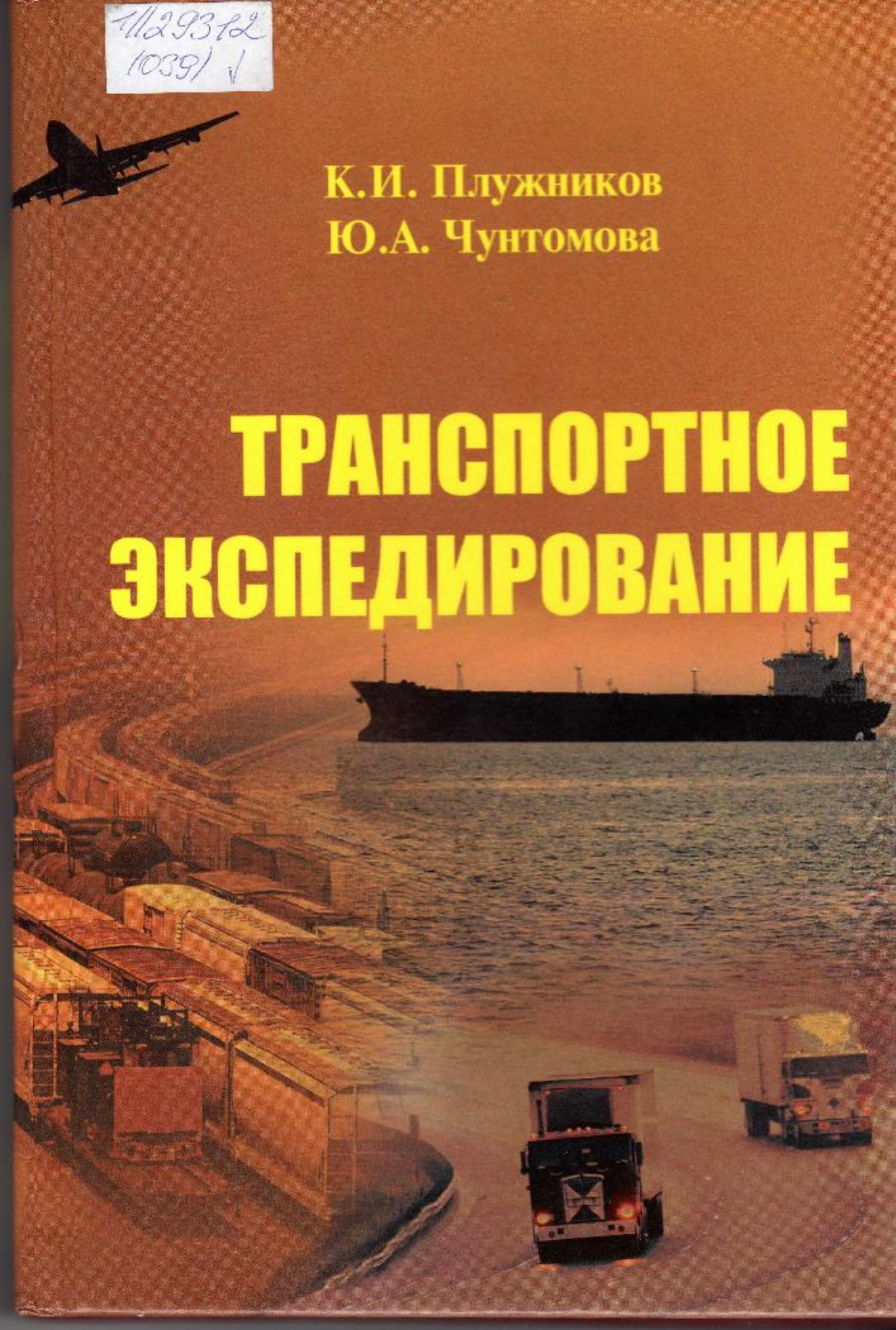
11293182
10391

К.И. Плужников
Ю.А. Чунтомова

ТРАНСПОРТНОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ



ББК 39.18
П40

Рецензенты:
док. экон. наук, проф. С.В. Милославская;
кан. экон. наук, проф., зав.кафедрой коммерческой эксплуатации и внешнеэкономических связей МГАВТ Л.В. Багров;
вице-президент Ассоциации экспедиторов Российской Федерации (АЭР), Почетный член ФИАТА В.С. Жинкин

Плужников К.И., Чунтомова Ю.А.

П40 Транспортное экспедирование. — М.: ТРАНСЛИТ, 2006. — 528 с.

ISBN 5-94976-632-6

Фундаментальный учебник, который охватывает весь комплекс вопросов теории и практики транспортно-экспедиторского и агентского обслуживания — транспортного менеджмента. Раскрыты конкретные формы транспортно-экспедиторского обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузов, агентирования транспортных средств в международных сообщениях. Большое внимание уделено транспортно-правовым аспектам внешнеторговых контрактов, договоров международных перевозок и терминального обслуживания.

Показаны вопросы построения транспортно-логистических цепей доставки грузов в международных сообщениях, организации документооборота и документального оформления грузов, включая товаротранспортные, товаросопроводительные, приемо-сдаточные и таможенные документы, с ссылками на более 60 образцов документов, которые используются в практике транспортного экспедирования и агентирования. Изложено содержание агентско-экспедиторских операций и соответствующих договоров.

Для студентов транспортных университетов, академий, институтов, колледжей и училищ, специалистов транспортного права, всех участников внешнеэкономической деятельности, грузовладельцев, стивидоров, тальманов, работников транспортных предприятий, коммерческих банков, страховых компаний, таможенных и налоговых органов. Книга адресована широкому кругу читателей, интересующихся вопросами транспортного экспедирования, агентирования и транспортной логистики.

ББК 39.18

ISBN 5-94976-632-6

© Издательство «ТРАНСЛИТ», 2006
© Плужников К.И., Чунтомова Ю.А., 2006

ВВЕДЕНИЕ

Транспортное экспедирование, как транспортная услуга и наука о ней, категории молодые. Она сложилась в последние десятилетия. Ее формирование связано с переменами в производстве и реализации транспортных услуг в ходе консолидации грузовой массы на основе контейнеризации и трейлеризации, внедрения других технологий, направленных на решение общечеловеческой проблемы — снижения транспортных издержек, а также непрерывного процесса интеграции локальных, региональных систем перевозок в международные мультимодальные и интермодальные сообщения с высоким качеством услуг.

В условиях происходящих в мире глобализационных процессов транспортное экспедирование превратилось, по существу, в особую отрасль транспорта с собственными технологиями, ценообразованием и нормами права. В этой отрасли уже занято более 100 млн. трудящихся. Современного экспедитора называют «логистическим провайдером» и даже «архитектором транспорта», но поскольку он стал еще и договорным перевозчиком, то лучше всего его определяет как профессионала термин «транспортный менеджер».

Транспортное экспедирование, как наука, — это не только упорядоченное сочетание информации, достаточной для построения логистических цепочек доставки груза от производителя к потребителю в точный срок и по разумной цене, но и анализ затрат, связанных со стоимостью и качеством транспортных услуг. Как научная система транспортное экспедирование включает в себя классификацию однородных операций с их разбивкой по технологическим группам и их соответствию не только нормам государственного и отраслевого права, но и сложившимся правилам и требованиям, которые на транспорте и в торговле относят к разряду обычаев и базисных условий.

Представляемое второе издание учебника не отменяет первое, выпущенное в 1999г. Соответственно авторы повторяют то, что отмечалось во «Введении» к первому изданию: «...учебник для вузов представляет собой синтетический комплекс знаний, относящихся к транспортной, экспедиторской и агентской деятельности. Методика излагаемого материала базируется на предварительном изучении дисцип-

лин, касающихся эксплуатационных возможностей транспортных путей и средств, терминальных схем и коммерческой работы, экономики транспорта, организации и техники внешней торговли, маркетинга, логистики и менеджмента, основ гражданского законодательства, владения английским языком».

Второе издание учебника предпринято только потому, что за истекшие 6 лет глобализация перевозочных процессов заставила общество пересмотреть и создать новые нормы транспортного права (достаточно сослаться на Кодекс внутреннего водного транспорта и Устав железнодорожного транспорта РФ 2003г.). Договоры об организации перевозок, имевшие в прошлом чисто межфирменное значение, приобрели статус основы международного планирования транспортного процесса. Настоящая «революция» произошла в транспортной географии: в ней возникла специальная научная отрасль — «международные транспортные узлы и коридоры», связанные между собой мультимодальными и интермодальными сообщениями в форме технологий «промышленного судоходства», консолидации и деконсолидации грузовой массы, парцельных перевозок интеграторов, эксплуатации контейнерных поездных маршрутов и т. д. Изменились характер и правовые нормы владения и распоряжения транспортным имуществом. Оно стало многоступенчатым: инвестор, оператор, эксплуатационник, менеджер. Трансформировались старые и возникли новые формы аренды: самолетов и контейнеров, судовой слот-чартер.

Сформировался общемировой язык изготовления, передачи и обмена информацией на английской языковой базе с единой международной терминологией, включая аббревиатуру (определенной ФИАТА, БИМКО, ИАТА, ИРУ и др.).

Соответственно, автор первого издания проф. МГАВТ, д.э.н. Плужников К.И. к переработке и написанию новых разделов учебника привлек доцента МГАВТ, к.ф.н. Чунтомову Ю.А. в качестве соавтора на паритетной основе работы над текстом второго издания.

Для облегчения пользования учебником сформулированы вопросы для повторения, составлен предметный указатель. В учебнике упомянуто около 100 транспортных документов. С наиболее важными из них можно также ознакомиться в приложении и в учебном пособии авторов «Транспортные условия внешнеторгового контракта». — М.: РКонсульт, 2002г.

ГЛАВА 1
Транспортная услуга — товарная форма производственной деятельности транспорта

1.1. Транспорт и транспортная услуга

К числу характеристик человеческого общества относятся производство и распределение материальных благ и услуг, причем сфера услуг составляет совокупность отраслей экономики, предоставляющих услуги населению. В сферу услуг принято включать культуру, образование, здравоохранение, бытовое обслуживание. К сфере услуг относится и продукция транспортных предприятий, представляющих собой комплекс перевозочной деятельности — транспорта, как отрасли экономики, хозяйства, осуществляющей обслуживание ее пользователей — перевозку пассажиров и грузов по путям сообщений, выраженной в форме показателей натуральной и стоимостной оценки объемов и размеров. Такое пространственное перемещение людей и материальных предметов («вещей» — сырья и топлива, «изделий» — товаров и предметов внутрихозяйственного назначения) называют транспортировкой, перевозкой, доставкой. Транспортная услуга, как и всякая другая, не имеет материальной, вещественной формы, а представляет собой действие, которое осуществляется и используется одновременно. Транспортные услуги нельзя хранить или накапливать. Транспортному предприятию можно только создавать некоторые резервы провозной способности для удовлетворения пиковых потребностей в его услугах, если они возникнут. Транспортная услуга не осязаема, не сохраняемая, не отделима от своего производителя и не постоянна по качеству. При этом в транспортных отраслях задействованы огромные материальные средства, используются различные производственные технологии, реализуются технические новации.

Транспортные услуги имеют свои специфические способы реализации. В ходе процесса перемещения материальная сущность объекта или субъекта доставки не должна изменяться. Меняется только его географическое местонахождение, местоположение. Невыполнение этого условия считается нарушением транспортного процесса и считается нанесением ущерба человеческому сообществу.

Перемещение имеет свою стоимость и как специфический товар обладает потребительной стоимостью, которую называют «**доставкой**» — «товарным выражением» хозяйственной деятельности транспорта. Стоимость транспортной услуги оказывает большое влияние на потребительную сторону товаров на местах потребления. В то же время перевозки рассматриваются как результативность использования услуг транспортной инфраструктуры, деятельность которой относят к сфере материального производства. Транспорт не производит новой вещественной продукции, но он, являясь продолжением процесса производства, участвует в процессе обращения, поскольку доставляет произведенную продукцию к месту ее потребления.

Используемые для обозначения материальных предметов перемещения термины **«товар»** и **«груз»**, по существу, являются синонимами. Просто **«товар»** выражает **«предмет»** договора купли-продажи, а если он передается для использования в предпринимательской деятельности поставщика и заказчика, в том числе в сфере внутрипроизводственной кооперации, снабжения, то выражает «предмет» договора поставки. (Для транспортника, в принципе, безразлична сфера «реализации груза»: предъявляется ли он к перевозке как результат коммерческой сделки или как передачи поставщиком имущества своему заказчику).

Соответственно, **«груз»** — любое имущество, предмет договора перевозки товара, материальная вещь внутрипроизводственного и коммерческого характера.

Транспортировка человека, груза не осуществляется произвольно. Это результат субъективного «человеческого» решения, основанного на материальном восприятии наличных транспортных средств, использовании услуг инфраструктур транспорта, в том числе и средств информации, а также умственной и физической деятельности специалистов и др. Такое «решение» специалиста называют в настоящее время «построением логистической цепочки движения груза от отправителя к получателю» или поездки пассажира «из пункта отправления в пункт назначения».

Возникающие при этом правоотношения между участниками транспортного процесса имеют правовую основу — договор перевозки груза или договор перевозки пассажира, базирующиеся на нормах гражданского (иногда частного) права. На каждом виде транспорта нормы этих договоров имеют свои особенности, более того, их правовые основы регулируются отраслевыми уставами и кодексами, международными конвенциями и соглашениями, отраслевыми правилами перевозок.

Транспортная услуга обладает меновой стоимостью. Она способна обмениваться на деньги и на другие товары или на другие услуги хозяйственной и социальной деятельности («бартер»).

Реализация транспортных услуг осуществляется на специальном транспортном рынке, который подразделяется на внутренний и международный с дальнейшей его диверсификацией по отраслевым секциям, видам услуг, средствам транспорта. Международный рынок перевозочных услуг морского транспорта обычно называют «фрахтовым».

Цена каждой транспортной услуги увеличивает стоимость товара, которую он имел в пункте отправления. Это увеличение стоимости называют транспортной издержкой или расходом за доставку. В каждой отрасли транспорта можно насчитать несколько десятков различных видов услуг. При этом каждая имеет свою особенность ценообразования, зависящую от товарной номенклатуры груза, условий и расстояний перевозки. Произведение массы груза в тоннах на индивидуальное расстояние доставки в км или морских милях называют **грузооборотом,** выражаемым в тонно-километрах или в тонно-милях. Считается, что третья часть мирового грузооборота приходится на предметы внутрихозяйственного обращения (сырье, топливо, полуфабрикаты, запасные части, комплектующее оборудование и др.). Расходы на их перемещение относятся на себестоимость окончательного товара, реализуемого на товарном рынке.

На транспортном рынке сталкиваются противоположные интересы, с одной стороны, имущественного владельца перевозимого груза, а с другой, одного или нескольких владельцев различных видов транспортных средств и производителей различных услуг предприятий инфраструктуры, используемых для обеспечения доставки груза по назначению. Первого интересует фактор минимального размера транспортной издержки, а вторых — оптимальный размер выручки (фрахта, сборов) от реализации оказанных транспортных услуг, который не только покрывал бы производственные и административные расходы, но и обеспечивал задействованным в процесс транспортникам рентабельность их «дела», причем не ниже той, которую получают от производства и реализации товара (в начальном или конечном пунктах) как его изготовители, так и потребители.

История свидетельствует о том, что весь ход научно-технического прогресса на транспорте определялся требованием общества — не только понизить сложившийся уровень транспортных расходов, но и повысить степень доступности и качества транспортных услуг.

Каждое звено транспортно-логистической цепочкой доставки груза от изготовителя к потребителю имеет свою определенную значимость и обязательность. Транспорт исключает понятия: «первостепенность» операций для одних потребителей услуг и «мелочность» операций для других. Нарушение транспортного процесса происходит толь-

ко в результате случающихся сбоев в индивидуальных пунктах, на конкретных участках маршрута следования груза.

Торговля и транспорт — общественные процессы, неразрывные друг от друга. Как правило, их интересы переплетаются. Одной из причин непроизводительных транспортных издержек являются балластные пробеги тоннажа и контейнеров. В целях их сокращения на морском транспорте в условиях плановой экономики в бывшем СССР осуществлялось привлечение грузов к перевозке в балластных направлениях с расчетами по фрахту в форме плановых государственных поставок импортных товаров народного потребления («компенсационно-фрахтовые операции», КФО). Таким образом, интересы внешней торговли страны более тесно переплетались с интересами отечественного морского транспорта.

Денежные формы цены зависят от принадлежности производства транспортной услуги транспортом общего или необщего пользования. Различия между ними выражаются в общей доступности услуг для потребителей и в тарифной форме цены услуги на транспорте общего пользования (железнодорожном, трубопроводном, в регулярных — судоходстве и авиации), и в форме реализации транспортной услуги транспортом необщего пользования по индивидуальной розничной цене (ставке фрахта), указанной в договоре перевозки груза конкретным транспортным средством (морским, речным судном в трамповом судоходстве, самолетом по оформленному чартеру, грузовым автомобилем). Однако в основе как тарифов, так и индивидуальных плат за услуги на транспорте необщего пользовани лежит себестоимость транспортной услуги, которая включает затраты на топливо, электроэнергию, материалы, рабочую силу, а также амортизационные отчисления и прибавочную стоимость производителя услуги.

Разгосударствление транспорта и интеграционные процессы на общих экономических пространствах (ЕС, СНГ и др.) невеллируют технологически организационные процессы на внутреннем и международном транспорте. Вместе с тем сохраняется экономическое значение в каждом государстве экспорта транспортных услуг («невидимого экспорта»), доходы от которого могут формировать значительную долю валютных поступлений в бюджет государства, и расходов «невидимого импорта» на компенсацию транспортных издержек, связанных с использованием иностранных транспортных средств для перевозки, и за транзит отечественных товаров и пассажиров по иностранной территории.

Связывая между собой отдельные экономические районы и отрасли народного хозяйства, транспорт обеспечивает и выражает собой общественное территориально-географическое разделение труда в

международном, региональном и внутригосударственном масштабах, отражающее сложившиеся и развивающиеся структуры промышленности, конкурентоспособность национальной продукции на международном рынке, уровень издержек производства и его прибыльность в каждой стране.

Глобализация производства и распределения приводит к усилению плановых элементов в организации общественного производства и прежде всего, в управлении деятельностью транспорта. «Международное разделение труда» превращается в межфирменное, межкорпорационное. Появляются на карте мира экономические границы (например, в области добычи и реализации нефти — ОПЕК), несовпадающие с национальными. Концентрация производственно-коммерческой деятельности в международных концернах, корпорациях, холдингах приводит к интеграционным процессам в сферах имущественного владения и управления перевозочными и терминальными операциями в транснациональных транспортных корпорациях и альянсах. Происходит непрерывный рост ассортимента грузов и одновременно специализация отдельных стран и фирм на производстве относительно ограниченного состава продукции. Это в свою очередь приводит к концентрации грузопотоков на международных транспортных коридорах, к созданию кругосветного регулярного сервисного обслуживания. Сокращаются расстояния внутрипромышленных перевозок и, прежде всего, по причине переноса крупных энергоемких металлургических, нефтеперерабатывающих, нефтехимических предприятий к местам добычи полезных ископаемых и в прибрежные районы.

1.2. Транспортная логистика — научная основа организации и управления перевозочным процессом

Транспортная логистика грузовых систем — совокупность наук о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доставки готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также о передаче, хранении и обработке соответствующей информации. Логистика формирования и функционирования пассажирских транспортных систем международных, региональных и городских потоков считается логистикой пассажирского транспорта.

Цель логистики заключается в том, чтобы нужные товары имелись в требуемом месте, в конкретном количестве и в определенный

момент. В управлении материалопотоком теоретически может участвовать огромное число управленческих структур. Глобализация производства и распределения объективно требует максимальной имущественной концентрации производства и управления распределением, включая реализацию транспортных услуг согласно технологии «одного окна», которая совмещает интеграцию планирования и организацию материалопотоков с одновременной дифференциацией логистической системы доставки каждого материала (товара, груза) в нужной товарной форме, в обусловленном месте и в количестве, в нужный момент в соответствии с требованием производства, снабжения и реализации. Функциональными областями логистики является перевозочный процесс, терминальное и складское хозяйство, организация сбыта и движения запасов. Логистика сосредоточивает свое внимание на изучении существующих глобализационных структур перемещения с разбивкой по отраслям, терминальным видам обслуживания и на концентрации управления распределением по специализации доставок предприятиями транспортной экспедиции.

Целью каждого логистического исследования является определение требуемого комплекса информации, теоретической подготовки и практических навыков для осуществления рентабельного транспортного предпринимательства: ценообразования, проектирования транспортных цепочек доставки, рыночных и финансовых аспектов с учетом специфики работы каждого предприятия, фирмы и даже общества в целом.

В логистической системе все виды деятельности взаимосвязаны. Никакая глобализация не отменяет экономические аспекты управления процессами снабжения, производства и сбыта каждого конкретного материального продукта с его конкретизацией по структурам запасов, транспорта, складского хозяйства, изготовления и передачи информации.

К сожалению, в последнее время термин «логистика», и особенно в средствах массовой информации, оказался синонимом понятия логической «причинности», «взаимосвязи» и «последовательности»: «логистика приобретения», «логистика моды», «логистика стиля жизни», здравоохранения, гигиены и т. д. Экспедиторскую и агентскую деятельность стали называть «логистической», а профессию — «логистическим операторством» (logistic providers) или «транспортным менеджментом», о чем говорилось в «Введении».

Научные сведения, формулы, выводы, содержавшиеся в отраслевых и учебных пособиях: общих курсах экономики той или иной транспортной отрасли, организации грузовой и коммерческой работы — коммерческой эксплуатации стали объединять в единую науку — «ло-

гистику». По мнению авторов, названия перечисленных учебных дисциплин, излагающих основу логистики транспорта, полезно было бы сохранить, а учебную дисциплину «логистика» ориентировать на изучение только логистики производства, распределения, управления запасами, логистики изучения и изготовления, передачи и обмена информацией, приводящих в действие логистические производственные, торговые и транспортные системы на основе прямой и обратной связи.

В Австрии в г. Грац находится известное автомобилестроительное предприятие «Штейер», на котором трудится ок. 82 тыс. чел. В настоящее время оно не выпускает собственные модели, а собирает американские, германские, шведские и другие автомобильные образцы с ежегодным оборотом завода ок. 21 млрд. долл. США. Ежедневно используется 2,2 млн. компонентов механизмов, узлов, запасных частей, поступающих от 1000 поставщиков из 1800 пунктов Европы и Сев. Америки для выпуска ок. 230 тыс. автомашин. На предприятии задействованы кадры логистического управления производством, поставкой, хранением и распределением с привлечением 14 провайдеров-экспедиторов, руководящих транспортным обеспечением в форме ежедневных поездных и автомобильных маршрутов, временной, резервной промежуточной модульной сборки перед подачей на конвейер.

1.3. Планирование оказания транспортных услуг

Современный транспорт, базирующийся на прогрессивных мультимодальных и интермодальных технологиях (смешанные сообщения, доставка в укрупненных грузовых единицах), ориентированный на обеспечение доставки каждого груза по рациональной и оптимальной транспортно-логистической схеме, не может развиваться без долгосрочного и краткосрочного планирования перевозок. Более того, ежегодный рост мировой торговли примерно на 6–7%, возрастание роли в международном производстве и торговле доли транснациональных транспортных корпораций стимулируют усиление плановых начал в организации транспортного процесса.

Планирование перевозки является объективно органичной частью любой торговой сделки, любого решения в сфере производственной кооперации. Заключая контракт купли-продажи, продавец и покупатель обязаны решить для себя вопрос, кто из них будет доставлять товар по назначению и каким видом транспорта пользоваться, как они поделят между собой эту работу, т. е. начинать переговорный процесс с планирования доставки товара — предмета договора. В ходе такого планирования решается результативная логистическая транспортная задача: своевременная доставка товара («точно в

срок» — just in time), затраты на транспорт должны быть минимальными, а осуществление перевозки — выгодным.

Результаты такого планирования содержатся в «базисных условиях поставки» и в «транспортных условиях доставки товара» в торговом договоре, а планируемые издержки составляют транспортную составляющую его цены.

Дальнейшее планирование организации транспортного процесса доставки «товара» — «груза» конкретизируется в договорах организации перевозок, в договорах перевозок груза одним или несколькими видами транспорта, в договорах агентирования транспортных средств, экспедиции груза и в договорах на терминальное обслуживание грузов и транспортных средств. Принципы планирования перевозок содержатся в отраслевых уставах и кодексах. Приняты развернутые долгосрочные программы развития транспорта в Российской Федерации, в странах СНГ, в Европейском сообществе и др. (до 2010г., до 2020г.), а также в протоколах и соглашениях на региональных уровнях.

Вооруженная средствами электронно-вычислительной техники, безбумажных технологий, оснащенная системами телекоммуникаций, логистика транспорта стала неотъемлемой составной частью логистики товародвижения, ориентированной на планирование, организацию и управление товарноматериальными и сопутствующими потоками, с их увязкой во времени и пространстве через последовательное прохождение стадий хранения, транспортировки, перевалки, складирования, грузопереработки и доставки готовой продукции потребителям.

1.4. Классификация транспортных услуг

По сферам реализации транспортные услуги на обеспечение перевозчиком процесса физико-географического линейного перемещения транспортного средства с грузом и пассажирами можно разделить на следующие виды.

— Оператору поездного маршрута требуется приобрести комплекс услуг железной дороги для осуществления его движения по путям сообщений. Судовладельцу — для возможности плавания судна по каналу и через шлюзы; авиакомпании — услуги аэронавигации и т. д.
— Для обеспечения точечного стояния транспортного средства с грузом и пассажирами его владельцу требуется оплатить услуги инфраструктуры, например, на морском и речном транспорте — в виде портовых, корабельных, причальных сборов и др.
— Услугами, предоставляемыми инфраструктурой на техническое обслуживание транспортного средства, могут быть принятие и отправление поезда, предоставление буксирного сопровождения судну, обслуживание средств тяги, вагонов и т. д., включая связь и сигнализацию.

На социальное обслуживание пассажиров и работников транспорта (по ценам оптового или розничного распределения).

На транспортно-экспедиционное обслуживание перевозимого груза и транспортное агентирование транспортных средств в соответствии с заключенными договорами транспортной экспедиции и агентскими соглашениями.

Последнее связано с тем, что при реализации транспортной услуги в общем транспортном процессе действуют и взаимодополняют друг друга две его составляющие — физико-географическое линейное перемещение груза и точечное транспортно-экспедиционное обслуживание грузооборота.

Предпринимательская деятельность по организации перевозок грузов всеми видами транспорта и выполнение всех вспомогательных работ, относящихся к перевозке грузов, в том числе оформление перевозочных, таможенных и других документов является транспортно-экспедиторской. Из чисто перевозочной деятельности, как особая сфера предпринимательства, она выделилась сравнительно недавно. С появлением на рубеже XVIII и XIX веков транспорта общего пользования — линейного судоходства и железных дорог транспортно-экспедиционной деятельностью стали заниматься наряду с грузовладельцами (они этим занимались всегда) сами линейные и железнодорожные перевозчики, а также посредники — профессионалы: у грузовладельцев — экспедиторы, а у перевозчиков — транспортные агенты, фрахтовые брокеры. Владельцы инфраструктуры транспорта стали производить и реализовывать как грузовладельцам, так и перевозчикам — владельцам транспортных средств свои специальные услуги, связанные с использованием инфраструктуры: терминальные, складские, стивидорные, тальманские и др., руководствуясь правовыми нормами хозяйственных договоров, хранения и подряда.

Необходимо отметить, что в появлении таких посредников не было ничего нового, поскольку как продавцы, так и покупатели товаров всегда пользовались услугами разных агентов. Им являлись физические или юридические лица, граждане или фирмы, выступающее в роли доверенных лиц, посредников (agents), уполномоченных совершать определенные действия от имени других лиц — принципалов (principals).

Условия договоров на транспортные услуги, в отличие от условий договоров купли-продажи товаров, весьма регламентированы и не только нормами национального гражданского законодательства, но и нормами отраслевых уставов и кодексов, требованиями между-

народных транспортных конвенций, в которых участвует государство, а также правилами перевозок и хранения грузов, утверждаемыми государственным транспортным ведомством. Такая регламентация договорно-правовой базы на услуги ослабляет фактор имущественной принадлежности (государственной или частной) хозяйственных предприятий — производителей транспортных услуг.

На рынке транспортных услуг в каждой отрасли транспорта и в любой стране действуют несколько субъектов права:

1. **фактический** или **действительный перевозчик** данной отрасли транспорта — любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие перевозку груза своим или арендованным транспортным средством (железная дорога, фрахтователь, арендатор судна, самолета и др.);
2. **договорный перевозчик** — любое физическое или юридическое лицо, возложившее на себя обязательство перевозчика, согласно договору перевозки (экспедитор — оператор мультимодальной перевозки);
3. **владелец инфраструктуры транспорта** — любое юридическое или физическое лицо, имеющее на праве собственности или на иных законных основаниях такую инфраструктуру, и предоставляющее услуги по ее использованию на основании хозяйственного договора подряда (морской, речной порт, аэропорт);
4. **приобретатель услуг транспортной инфраструктуры**: транспортно-технического обслуживания и средств связи, средств тяги, подвижного состава, судов, самолетов и других транспортных средств (оператор, владелец подвижного состава, судовладелец);
5. **приобретатель услуг пассажирского движенческого и социального обслуживания** (транспортно-туристическая фирма и др.);
6. **экспедитор**, обеспечивающий транспортно-экспедиционное обслуживание
7. **транспортный агент**, обслуживающий владельцев и операторов транспортных средств;
8. **перевозчики промышленного транспорта** (не общего пользования).

Производственные и хозяйственные мощности, объекты социального сервиса, обеспечивающие техническое, транспортно-экспедиционное, транспортно-агентское и социальное обслуживание в основном сосредоточены на терминалах.

Наиболее частое определение термина **«терминал»** — комплекс устройств, расположенных в конечном или промежуточном пункте транспортной сети и обеспечивающих взаимодействие различных видов транспорта общего пользования при перевозке грузов и пассажиров. К основным характеристикам терминала относятся наличие складских площадей, виды и количество подъемно-транспортного оборудования, месторасположение. На терминале выполняется цикл технологических операций по передаче груза из одного транспортного средства в другое, а также комплекс услуг экспедиционного сервиса и требований к грузу коммерческого и административного характера (таможенная очистка, санитарно-карантинный контроль, страхование и др.). Наиболее распространенными терминалами являются морские и речные порты, железнодорожные и автомобильные станции, воздушные гавани — аэропорты.

К терминалам примыкают отрасли транспортного обслуживания (сервиса) общего пользования: бункеровочные базы, строительство и ремонт транспортных средств, буксировка, снабженческо-гостиничный сервис, аренда и ремонт контейнеров и другое.

1.5. Маркетинг в сфере транспортных услуг

Обострение конкурентной борьбы на транспортном рынке в условиях научно-технического прогресса в 1960–80 гг. потребовало от агентских и экспедиторских фирм в тесном сотрудничестве с промышленными и транспортными предприятиями проведения целого комплекса мероприятий, направленных на совершенствование управления их деятельностью на основе использования электронно-вычислительной техники, а также взаимоувязанных технических, организационных и коммерческих мероприятий, позволяющих наиболее рационально обеспечить перевозки грузов на конкретных направлениях от отправителя до получателя.

Эти мероприятия в крупных компаниях вылились в новую систему организации и управления транспортно-технологическими системам (ТТС). Они получили на Западе и у нас понятие маркетинга (marketing).

Одно из них состоит в комплексном изучении транспортного рынка и спроса потребителей транспортной продукции и, соответственно, в создании условий его удовлетворения и получения приемлемой прибыли. Это достигается на основе обширного сбора информации о спросе на перевозочные и экспедиторские услуги, в разностороннем ее изучении и анализе, прогнозировании динамики спроса, и, как бы параллельно с этим, спроса на услуги как в настоящее время, так и на перспективу всеми отраслями транспорта, с учетом внедрения современных (контейнерных, трейлерных, ролкерных, лихтеровозных) и проектируемых новейших технологий.

Другое новшество представляет собой тесное совмещение повседневной операционной практики в рыночных условиях с научно-исследовательской деятельностью по созданию или внедрению новых мето-

дов и способов обработки грузов, передачи товарораспорядительной, товаросопроводительной и другой документации, заимствованию и конструированию новых видов упаковки, маркировки грузов и дизайна товаров, отвечающих требованиям сохранности, безопасности пользования и перевозки.

Для самых «боевых» направлений перевозок и для грузов, определяющих основной оборот экспедиторской фирмы, составляются компьютерные программы. Они дают возможность калькулировать провозную плату на доставку конкретного груза с использованием информации через Интернет (с учетом его тяжеловесности и негабаритности) на требуемые расстояния с учетом расходов на необходимые перевалки с одного вида транспорта на другой по пути следования. По такой технологии определяются транспортные издержки по каждому товару при его перевозке тем или иным видом транспорта или в смешанном сообщении, выбираются наиболее экономичные варианты направлений доставки, наиболее дешевые порты и терминалы перевалки (с учетом размеров сборов и норм погрузки/выгрузки) и другие транспортные услуги, в качестве базы для разработки расценочных (конкурентных листов) по направлениям и вариантам перевозок.

Таким образом, через маркетинг определяется предметно-ассортиментное программирование производства и распределения с использованием научных систем логистики и организации планирования перевозочного процесса.

1.6. Международная терминология сферы транспортных услуг

Транспорт каждой страны является составной частью международной сети транспортных коммуникаций. Для ее пользования ею уже с незапамятных времен в качестве унифицированного инструмента общения и обмена информацией люди, занятые в этой сфере услуг, создавали и развивали общий доступный всем профессиональный язык. История свидетельствует, что на разных ее этапах в его основу закладывался латинский, арабский, старославянский, испанский, французский и другие языки. Начиная с XVII столетия приоритетным оказался английский язык, поскольку Великобритания завоевала статус «владычицы морей» и международной торговли.

В XX веке с общим процессом интернационализации транспорта, вовлечения в его орбиту многоязычной человеческой массы предпринимались различные варианты совершенствования языкового общения в этой сфере услуг. Создавались справочники эквивалентности транспортной терминологии, вводились аббревиатурные символы и т. д.

Глобализационные процессы в мировой экономике, универсализация международными организациями толкования основных терминов на базе английского языка привели к тому, что на рубеже XX и XXI столетий сложился всемирный современный язык для передачи и обмена транспортной информацией на грамматической и лексической основе английского языка с включением в нее удачных заимствований из французского, испанского, немецкого, русского и других языков. Этому процессу содействует и то, что введение любых международных или национальных установлений в области транспорта сопровождается в настоящее время преамбулами, в которых приводятся толкования терминов, требующихся для взаимопонимания в конкретном контексте.

Удачным примером такой методики явилось введение единой терминологии в текст принятого в 2003г. Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ РФ). В Статье 2 Устава дается толкование «основных понятий», которыми мы воспользуемся в качестве терминологической основы для их толкования применительно и к другим отраслям транспорта.

Грузовладелец (merchant) — юридическое или физическое лицо, являющееся собственником перевозимого товара на рассматриваемом отрезке цепи его транспортировки. В качестве грузовладельцев могут выступать не только отправители или получатели грузов, но и посредники — транспортно-экспедиторские фирмы и организации, операторские компании, собственники подвижного состава, другие лица и организации.

Перевозчик (transport company) — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки тем или иным видом транспорта или в смешанном (мультимодальном — multimodal) сообщении обязанность доставить пассажира, вверенный ему отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченому на его получение лицу (получателю).

Грузоотправитель / отправитель (consignor, shipper) — физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе.

Грузополучатель (consignee, receiver, recipient) — физическое или юридическое лицо, которое хотя и не участвует в заключении договора перевозки, но управомочено на получение груза, багажа, грузобагажа. Он также несет определенные обязанности, приобретает некоторые права требовать например, возмещения стоимости груза в случае его утраты и др.

Груз — любое имущество (в том числе изделия, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятое в установленном порядке в соответствии с договором для перевозки в транспортных средствах и в грузовых единицах — контейнерах, трейлерах и др., позволяющих удобную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта.

Транспортное средство — устройство, предназначенное для транспортировки людей и / или грузов (грузовые автомобили, вагоны, суда, самолеты и др.).

Инфраструктура транспорта (lines of communications, ways) — среда, в которой (по которой) проходит маршрут транспортного средства или технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути, каналы, шлюзы, станции и порты, причалы, устройства электроснабжения и радионавигации, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудования.

Владелец инфраструктуры (owner of lines of communications) — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющее инфраструктуру на праве собственности или ином праве (например, аренды) и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора.

Транспортный документ (document of carriage, shipping document) — документ, подтверждающий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа, груза (транспортная накладная, коносамент, проездной документ — билет, багажная, грузовая квитанция и др.).

Правила **транспортно-экспедиционной деятельности** определяют ее как предпринимательскую по организации перевозок грузов любыми видами транспорта, оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, а также осуществление экспедитором на основе **договора экспедирования (транспортной экспедиции)** услуги по организации перевозок любыми видами транспорта.

В Правилах содержатся следующие определения, относящиеся к этой сфере транспортных услуг.

Экспедитор — лицо (сторона договора транспортной экспедиции), принявшее на себя обязанность выполнить или организовать выполнение определенных договором транспортной экспедиции услуг, связанных с перевозкой грузов.

Клиент (customer) — индивидуальный предприниматель, лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и

принявшее на себя обязательство оплатить выполнение услуг экспедитора.

Мы будем в дальнейшем пользоваться следующими терминами.

Доставка (delivery) — комплекс услуг по обеспечению транспортировки груза от отправителя до получателя.

Экспедитор принимает на себя выполнение услуг, обеспечивающих отправление, перевозку и получение груза, в том числе тех, которые обязан выполнить клиент, согласно порядку, установленному на соответствующем виде транспорта. В современных условиях под доставкой груза понимается технологический процесс транспортировки груза от производителя к терминалу в месте отправления и из последнего в пути следования терминала в место назначения или со склада поставщика в место окончательного потребления.

Транспортный агент (transport agent) — любое юридическое или физическое лицо, индивидуальный предприниматель, организующие обслуживание транспортного средства.

Владелец транспортного средства (owner) — юридическое или физическое лицо, индивидуальный предприниматель, владеющее или распоряжающееся транспортным средством, заключившее с агентом договор транспортного агентирования. На всех исторических этапах развития транспорта владелец транспортного средства пользовался, как правило, услугами транспортного агента. Агент обеспечивает обслуживание транспортного средства в любом географическом пункте, осуществляет заботу об его экипаже, прием груза на транспортное средство и выдачу груза, контролирует взаимодействие владельца и экипажа транспортного средства с местными властями. Современное законодательство разрешает совмещение в одном юридическом, физическом лице или индивидуальном предпринимательстве обязанности экспедитора и транспортного агента («транспортный агент» становится «экспедитором» и наоборот).

Соответственно, доставка груза **«от двери до двери»** рассматривается как комплекс услуг по обеспечению перемещения груза от грузоотправителя до грузополучателя всеми видами транспорта и в любом сообщении, при котором экспедитор или транспортный агент, выполняющий функции экспедитора, принимает груз у грузоотправителя с обязательством передать его грузополучателю под расписку в пункте, указанном клиентом.

Под **«грузом»** при этом понимается любое имущество, в отношении которого экспедитор или транспортный агент осуществляет организацию перевозки груза в соответствии с договором транспортной экспедиции или агентирования.

Смешанная перевозка (мультимодальная — multimodal transportation) — перевозка грузов двумя или более видами транспорта. Такая перевозка грузов, сгруппированных в грузовые единицы — контейнеры, трейлеры, лихтеры называется **интермодальной (intermodal transportation)**

Мультимодальные перевозки требуют единой базисной номенклатуры перевозимых грузов для всех ее участников. Она предполагает общий классификатор **скорости** передвижения грузов по назначению на всем пути следования с учетом пределов в каждом виде транспорта, конструкционной и технической, присущей транспортному средству каждого вида. Мультимодальная перевозка общего пользования как Единая транспортная система (ЕТС) предполагает определенный ее правовой и административный статус.

Таким образом, идет ли речь о перевозке товара или о доставке в системе внутреннего хозяйственного оборота первым звеном в транспортно-логистической цепочке являются контракт купли-продажи или договор поставки (или другие соответствующие им документы), определяющие порядок движения материальных ценностей между организациями и предприятиями хозяйствующего субъекта.

Договор перевозки оформляется только после заключения договора купли-продажи, а не наоборот.

Вопросы для повторения

1. Дайте характеристику транспортной услуги.
2. Дайте определение транспортно-технологической системы доставки груза.
3. Как разделяются транспортные услуги по сферам их реализации?
4. Какие субъекты права действуют на рынке транспортных услуг?
5. Охарактеризуйте транспортную логистику как науку.
6. Какие требования предъявляются к планированию и маркетингу в сфере транспорта?

Транспортная терминология

Товар — merchandise, goods, commodity.

Груз — cargo, goods, gds, load, freight.

Экспедиция — forwarding.

Экспедитор — forwarder, logistic provider, Spediteur (нем.)

Договор транспортной экспедиции — freight forwarding agreement, contract

Агентирование — agency.

Транспортная услуга — transport service; международная транспортная услуга — foreign trade transport service; внутренняя транспортная услуга — domestic transport service.

Транспорт общего пользования — common transportation

Транспорт необщего пользования — noncommon transportation

Транспортные расходы — transport charges.

Перевозить — to transport, to carry.

Перевозчик — carrier.

Транспортное средство — means of transportation; вид транспорта — mode of transport.

ГЛАВА 2
Организационно-правовые основы построения транспортно-логистических систем доставки в международных сообщениях

Возможность и стоимость транспортировки изготовленного товара зачастую являются определяющими при принятии решения владельцем товара о целесообразности конкретной внешнеторговой сделки. Это объясняется тем, что доля транспортных затрат в цене товара в среднем составляет 10–12%, а по отдельным товарам колеблется от 1–3% (электроника) до 30–50% и выше (сырье, стройматериалы, каменный уголь). Нередки случаи, когда скалькулированные транспортные расходы (например, на перевозку крупногабаритной техники на дальнее расстояние) могут превысить возможную внешнеторговую (мировую) цену продукции. Нередки случаи, когда высокие транспортные издержки приходится компенсировать сокращением прибыльности и снижением себестоимости основного производства, как правило, за счет более низкой зарплаты трудящихся.

Соответственно, в настоящее время экспортеры и импортеры приступают к планированию внешнеторговых операций только после предварительных исследований не только самой возможности доставки, но и расчетов стоимости транспортировки товара к потенциальному покупателю, заказчику. То же относится и к приобретению товара. Эта работа выполняется «принципалом» с экспедитором и фрахтовым брокером на доверительной или существующей договорной основе.

Поэтому экспедитор должен располагать сведениями как о товарных характеристиках и себестоимости изделия, так и о расходах на транспортные услуги конкурирующих фирм, а фрахтовый брокер — о положении дел и о динамике конъюнктуры на транспортном рынке.

В свою очередь профессиональная подготовка экспедитора и брокера должна позволить им грамотно судить о преимуществах и недостатках каждого вида транспорта в ходе планируемых перевозок на конкретном направлении, достигнутых сроках доставки, обеспеченности контейнерами, уровнях цен на перевозочное оборудование (средства формирования укрупненных грузовых мест) и о ставках лизинга контейнеров, наличии прямого железнодорожного внутреннего и международных сообщений, регулярных судоходных линий между страной экспорта и рынком покупателя. Экспедитор должен располагать информацией о действующих линейных тарифах и ставках фрахтового рынка, прейскурантах железнодорожных, авиационных и автомобильных сообщений, о степени механизации и стоимости погрузочно-разгрузочных работ на терминалах, о сборах за хранение грузов в пунктах отправления, назначения и в пунктах перевалки, а также о возможных других транспортных издержках. Экспедитор должен руководствоваться (не вообще, а для данного, конкретного товара): действующим порядком оформления операций с грузом при его оформлении, прибытии и в пунктах следования, правилами сдачи-приемки грузов на терминалах, учитывать требования международных соглашений и конвенций, а также нормы, регулирующие перевозки грузов различными видами транспорта в смешанных сообщениях, содержащиеся в уставах и кодексах.

Если сделанные калькуляции прогнозируют рентабельность торговой сделки, экспедитору целесообразно лично принимать участие в разработке проекта контракта купли-продажи или на поставку конкретного продукта.

Договор купли-продажи товара является коммерческим документом, по которому одна сторона договора (продавец) обязуется передать вещь (товар) в собственность другой стороне (покупателю), а покупатель обязуется принять товар и уплатить за него определенную денежную сумму — цену.

Договор поставки — соглашение, согласно которому одно юридическое лицо (поставщик) обязуется передать в определенный срок другому юридическому лицу (заказчику) в собственность или в оперативное управление продукцию определенного ассортимента и качества в требуемом количестве, а заказчик — принять и оплатит эту продукцию (в том числе только в форме бухгалтерских перерасчетов в рамках одного имущественного владения).

Экспедитору, также как и перевозчику, безразлично, выдается ли ему поручение на организацию и исполнение доставки в рамках договора купли-продажи или договора поставки. Поэтому мы условно обобщаем оба вида договора термином «контракт купли-продажи», что соответствует также, кстати, внешнеторговой, коммерческой лексике. Необходимо исходить из того, что непременным условием контракта купли-продажи является переход права собственности и рисков за товар от поставщика к заказчику.

Правовые отношения контракта купли-продажи регламентированы Конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980г. (Венской конвенцией ООН 1980г.). В Конвенции, а также в ГК РФ закреплено важное положение о свободе юридических лиц в заключении договора и определении его условий (свое присоединение к этой Конвенции Советский Союз оговорил условием обязательности письменной формы договора при внешнеторговых сделках, что предусмотрено Ст. 161–162 ГК РФ).

Контракт купли-продажи состоит из нескольких разделов: вводная часть; предмет контракта; количество-качество товара; срок и дата поставки; базисные условия поставки; цена и общая стоимость, предусмотренные в контракте; осуществление платежа; порядок сдачи-приемки; требование к упаковке и маркировке; регулирование рекламаций; условия гарантий; штрафные санкции и возмещение убытков; страхование; форс-мажорные обстоятельства; арбитраж; формулировка транспортных и прочих условий; адреса сторон и их подписи.

Содержащаяся в контракте информация о доставке товара от продавца к покупателю включает в себя вопросы, определяемые видом международной перевозки, транспортно-технологической характеристикой груза, системой его доставки, экономическими и коммерческими условиями перевозок. (Ни в коме случае участие экспедиторов продавца и покупателя в проработке контракта не должно быть формальным).

На базе заключений, достигнутых в результате работы каждой экспедиторской фирмы в области транспортного маркетинга, необходимо сообщить клиенту в той или иной форме (в виде пространной записки о логистической схеме или короткой рецензии) личное мнение по вопросу о целесообразности сделки, в том числе дать рекомендацию о том, где, на каком рынке предпочтительнее купить или продать данный товар, назвать известных его производителей или потребителей, их деловую репутацию как промышленников или торговых посредников.

Экспедитор должен принять участие в редактировании всех условий договора, включая правовые.

Личные переговоры о заключении контракта, как правило, носят состязательную окраску. Участвующий в таких переговорах экспедитор должен быть готов к такому соревнованию с экспедитором контрагента (другой стороны контракта). В этом ему призваны помочь информация, собственный опыт, а также рекомендации, изложенные на страницах учебника.

2. 1. Товарные атрибуты контракта

Предметом контракта (subject of the contract) купли-продажи является сам товар, имеющий определенное наименование.

Экспедитору надлежит руководствоваться тем, что в России наименование товара должно сопровождаться кодом ОКП — Общероссийского Классификатора Продукции народного хозяйства, а наименование груза — ЕТ СНГ 1997г. (Единой Тарифно-статистической номенклатуры грузов РФ: 3 класса — «массовые», «дешевые», «остальные», 73 группы, 266 тарифных позиций). При экспортно-импортных операциях используются в Российской Федерации девятизначные коды товарной номенклатуры внешнеторговой деятельности 1991г. (ТНВЭД и ННВЭД СНГ), базирующиеся на номенклатуре международного Совета Таможенного Сотрудничества — СТС. В ее основу положена так называемая Брюссельская таможенная номенклатура — Международная стандартная торговая классификация — МСТК (Standard International Trade Classification — SITC). Экспедитору целесообразно проследить за тем, чтобы не было допущено каких-либо расхождений, а в соответствующих разделах контракта были упомянуты ссылки на перечисленные «номенклатуры». Необходимо также предусмотреть и возможное расхождение между наименованием товара в контракте и наименованием груза и его кода, содержащихся в последнем издании соответствующего отраслевого или терминального «тарифного руководства» (например, в Прейскуранте №10-01 железнодорожного транспорта, в тарифах судоходных линий, авиатарифах Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и др.

Наименование товара полезно сопровождать его краткой характеристикой, ассортиментом (артикулом; «фирменным наименованием», видом, фасоном, сортом, маркой, моделью и т. д.). При наличии других особенностей надлежит подробно указывать все технические параметры в форме, прилагаемой к основному документу — «спецификации». Особенно это важно для опасных грузов, в спецификации которых должно быть указано, к какому классу принятой отраслевой классификации «опасных грузов относится товар.

Всегда нужно помнить, что грузоотправитель, а им может оказаться как продавец, так и покупатель, несет ответственность за искажение в транспортной документации наименования грузов со всеми возникающими из этого обстоятельствами (Ст.98 УЖТ РФ).

2.2. Количество (масса) товара

Для определения количества (массы) товара указывается единица измерения и определяется порядок его установления. Твердо фиксированное количество товара может быть выражено: в мерах веса со ссылкой на систему веса (метрическую, англо-американскую и др.); в мерах длины и объема (метрической, англо-американской, баррелях для нефти и нефтепродуктов); числом кип определенною веса (для хлопка, шерсти и др.); числом товарных единиц (автомобилей, тракторов); числом контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (teu); массой товара в определенной упаковке (число бутылей, коробок, мешков, пачек); указанием процентного содержания основного вещества (для химикатов, концентратов, руд, солей и др.); употреблением термина парцель (parcel) как мелкой партии однородного товара небольшого объема.

В контракте, предусматривающем перевозку товара морским или речным транспортом, очень часто вносится оговорка о «марджине», определяющая размер массы или объема в пределах которого ограничивается количество груза в зависимости от веса бункера, пресной воды, запасов и такелажа на борту судна, а также с учетом невозможности определить точное количество погруженного груза по причине его весового измерения по осадке судна или при большой погрешности весовых устройств и т. д.

Как правило, марджин устанавливается в процентном отношении (чаще всего плюс или минус 5–10%) к номинальному количеству или объему груза. В контракте стороны договариваются, кому принадлежит право определить перед погрузкой массу или объем груза (при перевозке на морском судне генерального груза на условиях чартера «Дженкон» размер марджина назначает капитан судна до начала погрузки, исходя из требований предстоящего рейса).

Необходимо также учитывать то, что такие единицы, как «мешок», «бочка», «бушель», «кипа», «стандарт» и др. в разных странах имеют разное весовое или объемное значение.

Экспедитор должен требовать включения в контракт оговорки об эквиваленте подобного количества, выраженном в метрической системе мер (например, «мешок кофе равен 60 кг»).

В тексте контракта купли-продажи иногда целесообразно уточнить: включается ли вес тары и упаковки в массу поставляемого товара. В этом отношении могут применяться оговорки: «вес брутто» — масса товара с весом упаковки внутренней (неотделимой от товара до его потребления) и внешней — тарой; «вес нетто» — масса товара без веса тары и упаковки; «вес брутто за нетто», когда вес тары составляет не более 1–2% от массы товара, а стоимостью тары пренебрегают

(бумажные мешки, полиэтиленовые пакеты); «полубрутто» — вес брутто товара за вычетом веса наружной упаковки; «полунетто» — вес нетто товара за вычетом веса внутренней первичной упаковки.

На железнодорожном и внутреннем водном транспорте грузоотправителям разрешается определять массу груза согласно трафарету, в соответствии со стандартом, расчетным путем, посредством обмера. При этом Правилами перевозок рекомендуется обращать внимание не только на точность линейных измерений, но и на проверку правильности значения удельного веса груза. При определении массы наливных грузов — на необходимость лабораторного определения плотности продукта, а также на недопущение ошибки при пользовании расчетными таблицами с применением калибровочного номера загружаемой цистерны. При определении веса лесоматериалов необходимо учитывать, что на вес против табличного (рассчитанного на базе определенной влажности) может влиять фактическое ее значение для перевозимого груза.

Во избежание споров в пункте назначения по количеству доставленного груза указание на это обстоятельство должно быть отражено в тексте контракта.

Экспедитору в ходе работы над проектом контракта необходимо получить информацию о весовом хозяйстве в пунктах погрузки, выгрузки и перевалки грузов, с учетом того, что на терминалах используются весы различных типов:

а) вагонные весы для определения массы грузов вместе с вагоном, в который они загружены с наибольшим пределом взвешивания (НПВ) в 100, 150, 200 т.;
б) автомобильные — для взвешивания грузов, перевозимых автомобильным транспортом с НПВ в 0,1; 0,2; 0,5; 0,6; 1; 2; 3, 5 т;
в) товарные — для взвешивания тарных и штучных грузов (НПВ в 10, 25, 30, 40, 65 т);
г) элеваторные, бункерные (ковшовые), установленные на складах, элеваторах для взвешивания зерновых грузов (НПВ в 5, 10 и 20 т), а также установленные там же элеваторные автоматические порционные весы (НПВ в 0,5; 1 и 2 т). Разработаны и применяются весы для взвешивания поездов без расцепки вагонов в движении при скорости до 10 км/ч.

Отметка о погрешности весов вносится в транспортные документы (Правило 2–21 «РЖД», 2003г.)

2.3. Качество товара

Качество товара характеризует совокупность свойств, определяющих пригодность товара для использовании его по назначению.

Применяются различные способы определения качества: по стандарту — со ссылкой на национальный стандарт (ГОСТ) и др.; по техническим условиям; по образцу (с указанием количества образцов, включая образец, передаваемый капитану танкера, перевозящему нефть или нефтепродукты, с указанием в контракте порядка сопоставлении товара с образцом).

Наибольшая информация о качестве товара содержится в прилагаемой к контракту спецификации. (Экспедитору рекомендуется обращать внимание на состав и процентное содержание в ней товарной массы или долей примесей к основному веществу). При перевозке зерновых и других товаров включают в контракт оговорки «по среднему качеству», «справедливое среднее качество» — fair average quality — f.a.q. — ФАК. Она позволяет в спорных вопросах ориентироваться на принятое на рынке толкование этого условия. Другим примером оговорки является оговорка — «такой, какой он есть» — tel quale, tale — «тель-кель». (Экспедитор должен относиться внимательно к оценке качества с такой оговоркой в контракте в свете возможных негативных или позитивных последствий ее применения, поскольку она обозначает условие продажи товара без гарантии его качества или выражает условие об освобождении продавца от ответственности за ухудшение качества товара во время перевозки (то же самое относится и к условию «tale»).

Соответствие качества товара, предусмотренное требованием Венской Конвенции 1980г. и ГК РФ обеспечивается, прежде всего Системами Сертификации: ISO, ГОСТ — РОСТ РФ путем выдачи соответствующего «Сертификата соответствия» (например, для товара кода ОКП/ ТН — ВЭД 9299312 «мука пшеничная высшего сорта» — «документу о соответствии ГОСТУ 26574–85»). Формируется интегрированная международная система управления качеством (integrated management system). Она опирается на стандарты ISO 9001: 2000, сохранения окружающей среды ISO 14000: 1996, рабочей безопасности (work safety) OHSSAS 18001.

2.4. Срок и дата поставки

В контракте указывается **срок** поставки, т. е. момент, когда продавец обязан передать товар в собственность или в распоряжение покупателю или по его поручению лицу, действующему от его имени, т. е., как правило, экспедитору или транспортному агенту, выступающему в роли экспедитора. При этом экспедитору на этот счет должно быть выдано продавцом поручение и определен перечень его

полномочий. Существуют различные способы установления срока поставки:

- «немедленно», когда продавец обязуется поставить товар в любой день в течение сроков по обычаям торговли, но не более двух недель;
- в назначенный календарный день поставки;
- в определенный период (наиболее распространенный вариант) с использованием словосочетаний: «в течение», «не позднее» и т. п., а при периодических поставках — «ежемесячно», «ежеквартально»; (однако, такие условия, как «быстрая поставка», «без задержки», «товар в наличии на месте», «со склада», как правило, требуют уточнения).
- с указанием числа дней, недель или месяцев с момента совершения какого-либо действия, например, «в течение шести месяцев со дня получения продавцом извещения покупателя об утверждении им проектной документации», «через 10 недель после поставки предыдущей партии».

Иногда применяются еще более неопределенные условия поставки, осложняющие транспортную экспедицию: «по мере готовности», «по мере накопления партии», «по открытию навигации»— «с первой открытой водой» (first open water — FOW) и др.

(Экспедитору всегда приходится учитывать влияние такого негласного фактора, как ужесточение срока поставки товарок импортерами в целях получения дополнительной выгоды от экономии оборотных средств. В целях обеспечения конкурентоспособности товаров и поставки их покупателям в возможно кратчайшие сроки экспедиторы содержат консигнационные склады готовой продукции в импортирующих странах и регионах).

Отдельно решается вопрос о досрочной поставке с письменного согласия покупателя.

(Экспедитору продавца при этом целесообразно до принятия решения принципалом проконсультироваться на этот счет с экспедитором покупателя, агентом судовладельца в порту назначения, администрацией терминалов и погранстанций).

Дата поставки зависит от способа поставки и определяется датой документа, подтверждающего передачу права собственности или права распоряжения товаром от продавца к покупателю:

- дата транспортного документа о приемке перевозчиком данного товара к перевозке (коносамента, транспортной накладной, штемпеля пограничной станции на накладной и др.);
- дата счета фактуры и расписки транспортно-экспедиторской фирмы в приеме груза для дальнейшей отправки по назначению;

— дата складского свидетельства (складской расписки) о передаче товара на хранение за счет и на риск покупателя;
— дата подписания приемосдаточного акта комиссией заказчика и представителя поставщика с выдачей сертификата па право собственности;
— дата подписания приемосдаточного акта после поставки последней партии, без которой невозможно использовать все ранее поставленное оборудование (в контрактах на комплектное оборудование).

2.5. Форма товарной цены

Цена продукции или товара (price) — важнейшая его характеристика и существенное условие сделки.

Договорная цена — это количество денежных единиц, которое покупатель должен заплатить продавцу в той или другой валюте за весь товар (или единицу товара), доставленный в указанный в контракте географический пункт (actual price).

В калькуляции цены участвует экспедитор или должностное лицо компании продавца и покупателя, отвечающее за транспортировку товаров, сырья и материалов. (Цена за 1т; за 1кбм; за конкретный товар).

Дело в том, что на размер транспортной составляющей, включающей в себя расходы по доставке товара, которые несет продавец до согласованного в контракте пункта приема-сдачи товара, прямо влияет установленный в контракте способ фиксации цены. В зависимости от способа фиксации цена различается: на цену твердую, цену с последующей фиксацией, подвижную, скользящую.

(Экспедитору требуется сравнить выбранную сторонами контракта валюту товарной цены с валютным выражением цен на транспортные услуги и привести их к одному натуральному базису (на одну тонну, один кубометр и т. д.), т. е. выразить в единой валюте. Такая единая валюта может не совпадать с валютой платежа по контракту).

Твердая цена (firm price) фиксируется в контракте в момент его подписания и не подлежит изменению в течение срока его действия (оговорка: «Цена твердая, изменению не подлежит»). (Экспедитор калькулирует **транспортную составляющую** на основе действующих фрахтовых ставок, тарифов и сборов с учетом возможного прогнозирования их динамики и о всех изменениях ставок немедленно информирует клиента).

Цена с последующей фиксацией устанавливается в процессе исполнения контракта (например, перед поставкой каждой партии товара, перед началом календарного года и др.). При сделках на биржевые товары (их называют онкольными) устанавливается принцип определения цены по котировкам конкретной биржи, по рубрике котировального бюллетеня, в согласованный срок (on call). При этом и транспортная составляющая может учитывать текущую ставку фрахтовой биржи. (От экспедитора при таком ценообразовании требуется наличие механизма слежения за динамикой конъюнктуры фрахтового рынка).

Такая же работа выполняется (экспедитором) при гибкой подвижной цене, когда цена, хотя и фиксируется при заключении контракта, может быть пересмотрена в дальнейшем, если рыночная цена данного товара к моменту его поставки изменится (промышленные сырьевые и продовольственные товары по долгосрочным контрактам; отклонения в 2–6% в расчет не принимаются).

Скользящая цена предусматривает возможность ее пересмотра с учетом изменений в издержках производства и транспорта, происшедших в период исполнения контракта (крупное промышленное и энергетическое оборудование, суда). (Клиент и экспедитор взаимодействуют при этом на основе заключенного ими долгосрочного контракта транспортной экспедиции.)

Вопросы для самоконтроля

1. Как в России обозначается предмет контракта?
2. Как может определяться количество (масса) товара?
3. Какими характеристиками может определяться качество товара?
4. Какими терминами могут обозначаться сроки поставки товара?
5. Какими терминами может быть определена дата поставки?
6. Какие формы товарной цены вам известны?

Транспортная терминология

Контракт купли-продажи — sales contract / contract of sale, sale purchase agreement
Договор поставки — delivery contract, vendor contract
Предмет контракта — subject of the contract
Количество, указанное в договоре — contracted quantity
Марджин — margin
Контейнер — container
Двадцатифутовый эквивалент (контейнера) — дфэ — Twenty foot equivalent unit(s) — TEU-TEUS
Мелкая отправка, парцель — parcel
Вес брутто — gross weight
Вес нетто — net weight

Вес (масса) на ответственности грузоотправителя (продавца) — said to contain, shipper's weight

Весовой сертификат, отвес — weight certificate

Описание груза с указанием его массы — weighing note

Качество — quality

Влажность — moisture

Договорная цена — contract price

Гибкая, подвижная, скользящая цена — sliding price, flexible, fall and rise clause price

Немедленно — immediate, imm, immy

В течение — within

Не позднее — not later than

Ежемесячно — monthly

Ежеквартально — quarterly

Быстрая поставка — quick delivery

Без задержки — without delay

Товар в наличии — on the spot

Со склада — ex warehouse

По мере готовности — upon readiness for shipment

По мере накопления партии — upon piling up

По открытию навигации — after opening of navigation

Момент поставки — shipping date

Момент отправления — carriage timing, reference time

ОКПО — Russian national classifier of enterprises and organizations.

ЕТСНГ — freight classification guide, uniform freight classification.

Британский институт стандартов — British Standards Institution (BSI)

Знак качества — BSI — Kite mark

Прибыль — Ebitda — Profit before interest (%%), depreciation and amortization, taxes.

2.6. Договор перевозки

Правовые нормы договора перевозки содержатся в Гражданском Кодексе государства. В международном транспортном праве они унифицированы международными конвенциями и развиты в национальных транспортных уставах и кодексах.

Правовые нормы этого договора содержатся в Главе 40 ГК РФ «Перевозка». Они устанавливают единый порядок перевозок грузов, пассажиров и багажа в России.

Ст. 785 ГК РФ содержит определение договора перевозки: «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату».

Итак, сторонами договора перевозки являются:

Перевозчик, который, если использует как собственные, так и находящиеся в его распоряжении или оперативном управлении транспортные средства, считается **фактическим перевозчиком**. Однако, согласно ст. 801 ГК РФ перевозчиком может быть и экспедитор, который организует перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом (отправителем). При этом он обязан заключить от имени клиента (согласно поручению) или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также нести другие обязанности, связанные с перевозкой. Такого «перевозчика» называют **«договорным»**.

- **Грузоотправитель (отправитель)**. Во внешней торговле грузоотправителем является тот, кого в транспортных условиях контракта продавец или покупатель назначили поставщиком товара при доставке в международных сообщениях. В качестве представителя продавца грузоотправитель несет ответственность за упаковку и уплотнение грузовых мест в грузовые единицы (unit load), их взвешивание, нанесение маркировки. Если это предусмотрено транспортными условиями контракта, он может отвечать за простой транспортных средств под погрузкой, за недогруз вагонов, судов и контейнеров до технических норм, а с другой стороны — наоборот, располагает правом на отказ от перевозки при подаче непригодных транспортных средств или их опоздания под погрузку.
- **Грузополучатель** обязан в установленные сроки произвести приемку груза и вывести его со склада перевозчика, внести часть провозной платы, неоплаченной отправителем при отправке груза, а в случае утраты груза в праве требовать возмещения его стоимости. На него, как на покупателя может быть возложена, согласно транспортным условиям контракта, ответственность за невыполнение норм выгрузки, приведшая к сверхнормативному простою транспортных средств, за задержку возврата контейнеров.

В развитие договора перевозки у продавца возникают: правовая ответственность за состояние сдаваемого перевозчику товара (груза), а также за организацию и контроль сдачи товара перевозчику, согласно предусмотренным в контракте купли-продажи транспортным условиям. В зависимости от избранного в контракте базиса поставки или продавец, или покупатель обязуется найти перевозчика, а затем оформить с ним договор перевозки, в котором и требуется предусмотреть ответственность перевозчика за сдачу товара грузополучателю, представляющему покупателя товара.

В Гл. 40 ГК РФ «Перевозка» содержатся правовые организационные нормы (инструментарии), которые используются грузоотправителем и его экспедитором в их организаторско-перевозочной деятельности по формированию транспортно-логистической схемы доставки груза: «договор фрахтования» (Ст. 787 ГК РФ), «прямое смешанное сообщение» (Ст.788 ГК РФ), «перевозка транспортом общего пользования» (Ст.789 ГК РФ) и «договор об организации перевозок» (Ст.798 ГК РФ).

Задача грузоотправителя и его экспедитора состоит в том, чтобы добиться максимальной адекватности и последовательности между транспортными условиями контракта купли-продажи и условиями договора перевозки, а также в том, чтобы не допустить каких-либо убытков в ходе доставки товара и тем самым не превысить скалькулированный в контракте размер транспортной составляющей цены товара.

Заключение договора перевозки груза подтверждается заполнением проформы и выдачей отправителю груза транспортного документа (коносамента, накладной и др.). Все атрибуты груза содержатся в этом документе и задача продавца и его экспедитора состоит в том, чтобы сдать груз перевозчику в индивидуально-определенном виде, в полном соответствии с качественной и количественной характеристиками предмета контракта. Кроме этого, транспортный документ должен отразить результат приема товара перевозчиком. Вне зависимости от того, какой стороной заключен (продавцом, покупателем) договор перевозки, экспедитор отправителя или фиксирует адекватность «товара» (согласно контракту купли-продажи) «грузу», (согласно транспортному документу) или оформляет документально размер и причины происшедшей неадекватности.

В ходе исполнения договора перевозки экспедиторы продавца и покупателя вступают в правоотношения с третьими лицами. Документальное оформление этих правоотношений как бы усиливает, подчеркивает исполнение условий и обязательств торгового контракта, являются своеобразным зеркалом отражения его выполнения. Оформление заявки на подачу подвижного состава — сигнализирует об исполнении срока отгрузки; подписание договора фрахтования или оформление бронирования линейного и воздушного тоннажа — подтверждает выполнение обязательства организации доставки товара; заключение стивидорных контрактов — обеспечение погрузочно-разгрузочных работ; данные складских расписок на хранение являются подтверждением количественных и качественных характеристик товара на определенной стадии транспортировки; выдача штурманской расписки — факт погрузки груза на борт судна и т. д.

Права и обязательства фактического перевозчика, экспедитора-владельца, арендатора транспортного средства или оператора перевозки груза в смешанном сообщении — договорного перевозчика определены в целом содержанием гл. 40 ГК РФ «Перевозка». Согласно ст. 796 ГК РФ любой такой перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, «если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Вопросы для самоконтроля

1. Как в ГК РФ сформулирована правовая норма — договор перевозки?
2. Что выражают термины «продавец», «грузоотправитель», «покупатель», «грузополучатель»? Какая связь этих терминов между собой?

Транспортная терминология

Договор перевозки — contract of carriage, transportation affreightment, transport agreement

Отправлять — to consign, to ship

Получать- to receive, accept

Товарораспорядительный документ — document of title

Перевозчик (carrier) обозначает сторону (means the Party), которая обязалась выполнить (who has undertaken to perform) или организовать (to procure) выполнение (the performance) всей перевозки (of the entire transport) с места получения (from the place of receipt) или из порта погрузки (from the port of loading) в порт выгрузки (to the port of discharge) или в место доставки (to the place of delivery), которое соответственно имеет место (whichever respectively applicable — wra).

Распорядитель товара (Merchant) выражает собой (considers himself) грузоотправителя (the shipper, the consignor), грузополучателя (the consignee), держателя любого документа (the Holder of any document), свидетельствующего о заключении договора перевозки (the Contract of Carriage) и о хозяине товара (of the owner of the goods).

2.7. Базисные и транспортные условия поставки товара

Гражданское право предусматривает различную фиксацию в договоре купли-продажи моментов факта исполнения продавцом своей обязанности передачи товара покупателю (ст. 458 ГК РФ). Это может быть факт:

— вручения товара покупателю или указанному им лицу (п.1, абзац 2 Ст.458), если договором предусмотрена обязанность продавца по доставке товара (см. ниже группу «D»);
— предоставления товара в распоряжение покупателя, если товар должен быть передан покупателю или указанному им лицу в месте нахождения товара (п.1, абзац 3 Ст.458, см. ниже группу «E»);
— сдачи товара перевозчику (или организации связи) для доставки покупателю (абзац 2,Ст.458, см. ниже группы»F» и «C».

Ст. 459 ГК РФ определяет «переход риска случайной гибели товара»:
— по передаче товара покупателю (п.1, см. ниже группу «E» и условия «DDU», «DDP»);
— во время остановки товара в пути следования (п.2, абзац 1, см. ниже условия «DAF», «DES», «DEQ»);
— с момента сдачи товара первому перевозчику (п.2, абзац 2, см. ниже группы «F» и «C».

Базисные условия поставки — это ключевые моменты контракта купли-продажи. Они указывают его сторонам, кто из них несет расходы, связанные с транспортировкой товара от экспортера к импортеру, определяют момент перехода права распоряжения товаром и момент перехода риска случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя.

Они указывают продавцу или покупателю, кто из них организует перевозку груза или выдает поручение экспедитору на производство транспортно-экспедиционных операций.

Однако, что касается использования базисных условий для определения момента перехода права собственности с продавца на покупателя, то в этом вопросе всегда нужно руководствоваться нормами права, применяемыми к конкретному контракту и порядку его исполнения.

Например, можно приобрести консигнационный товар, хранящийся на складе, стать его собственником, но распоряжаться товаром будет возможно только после оформления продавцом своей передаточной надписи на товарной складской расписке в пользу покупателя и предъявления ее владельцу склада.

Участникам международной торговли еще в 20–30 годы прошлого века стало ясно, что для успешной работы на рынке, для грамотного оформления внешнеторговых контрактов требуется наличие универсального терминологического языка, единых формулировок условий передачи от продавца к покупателю права распоряжаться товаром и разделения между собой рисков ущерба товару в ходе его транс-

портировки. Решение этой задачи Международная торговая палата обозначила в форме базисных условий поставки товаров, которые были названы ею Правилами Инкотермс.

Впервые Международная Торговая Палата (МТП, Internaional Chamber of Commerce, ICC) издала их в 1936г. Поправки и дополнения вносились в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000г. В контрактах требуется указывать, в редакции какого года применяется условие поставки (например, FCA Берлин, Инкотермс 2000; CFR Антверпен, Инкотермс 2000). Их считают базисными и часто называют «торговыми обычаями». Каждый из терминов служит основой для формулировки последующих условий, связанных с исполнением контрактов купли-продажи или поставки товара. Ссылки на них содержатся в договорах перевозки, страхования, при финансово-банковских расчетах и кредитовании сделки, а также для принятия сторонами контракта обязательств по таможенной очистке, упаковке, маркировке экспортных и импортных товаров. Все базисные условия (термины), а их 13, распределены на 4 группы (категории). В качестве индикатора каждой группы используется первая буква термина, которой обозначается данная группа: E; F; C; и D.

Первая группа — E содержит всего один термин: EXW — «С завода», сочетание букв EX говорит о факте совершения приемки / сдачи товара.

Вторая группа — F указывает на понятие «Свободно от риска» (Free of risk) и обусловливает передачу товара и переход риска от продавца к покупателю в момент передачи товара перевозчику, назначенному покупателем: FCA — «франко-перевозчик», FAS — «свободно вдоль борта судна» и FOB — «свободно на борту».

Обозначение третьей группы C происходит от слова «cost» (цена, стоимость) и означает, что продавец, хотя и освободился от риска за товар, отправив груз, но продолжает нести определенные расходы по доставке товара покупателю. Это условия : CFR — «стоимость и фрахт»; CIF — «стоимость, страхование, фрахт»; CPT — «перевозка оплачена до...»; CIP — «перевозка и страхование оплачены до...»

Обозначение четвертой группы D происходит от начальной буквы слова «delivery» (поставка) и указывает на то, что товар должен прибыть в согласованное место назначения: DAF — «поставка на границе»; DES — «поставка с судна»; DEQ — «поставка с пристани»; DDU — «поставка без оплаты пошлины»; DDP — «поставка с оплатой пошлины».

Все базисные условия содержат ряд общих обязательств для продавца и покупателя, сгруппированных под указаниями : «продавец

обязан» и «покупатель обязан». Соответственно, **продавец** обязан сдать или поставить товар покупателю, то есть передать его в соответствии с условиями, изложенными в контракте. Они касаются индивидуализации (маркировки, оформления специальной документации и т. п.), а также комплектности товара (по количеству и качеству). Продавец также обязан заблаговременно уведомить покупателя о готовности товара к отгрузке или о произведенной отгрузке товара, или о назначенной дате предоставления товара в распоряжение покупателя (при аккредитивном методе расчетов принято оповещать продавцом покупателя о готовности товара до оговоренного срока поставки за 30 суток, а покупатель — предусмотреть срок для открытия в банке безотзывного аккредитива в 21 день).

Продавец обязан:

— оплатить расходы, связанные с проверкой качества товара и предоставить покупателю «чистый» транспортный документ, например, коносамент, удостоверяющий поставку товара (под «чистым» — «clean» понимается документ, не содержащий каких-либо пометок (оговорок) о наличии у перевозчика или у экспедитора покупателя претензий в отношении количества и качества принятого к перевозке груза или к его таре, упаковке);
— получить за свой счет экспортную лицензию и другое правительственное разрешение, необходимое для осуществления экспорта; ветеринарные, фитосанитарные и другие свидетельства, выдаваемые органами соответствующего государственного надзора;
— нести риски и расходы до момента предоставления товара в распоряжение покупателя в месте, установленном базисным условием, и в срок, обусловленный в контракте.

При этом необходимо иметь в виду следующее обстоятельство: покупатель, если не сделал на этот счет особой оговорки в контракте, может обратиться к продавцу с поручением выполнить от его имени и за его счет отдельные операции, входящие в перечень его (покупателя) обязательств по контракту. Например, подготовить документы, необходимые для оформления ввоза товара в страну назначения: свидетельство (сертификат) о происхождении груза; консульскую фактуру и др. или «разрешение на транзит» для транзита товара по территории третьей страны.

Покупатель, прежде всего, обязан уплатить продавцу за товар определенную денежную сумму — цену, оговоренную в контракте. Все детали установления цены, сроков и документального оформления платежей должны быть известны экспедитору. (Соответственно, экспедитору продавца очень часто поручается оформление платежей за товар в банке, назначенном покупателем и продавцом.)

Покупатель также обязан:

— принять товар, предоставленный в его распоряжение продавцом, в месте и в срок, обозначенные в контракте (они могут согласовываться в ходе подготовки товара к отправке), или принять предусмотренные контрактом документы на отправленный товар;
— нести все расходы и риски, которым может подвергаться товар в связи с несвоевременным принятием товара (соответственно экспедитор покупателя обязан принимать в этом случае конкретные решения, поддерживать связь с экспедитором продавца, агентом перевозчика и другими лицами, участвующими в операции для устранения причин, препятствующих принятию товара, скажем, по такому «банальному» обстоятельству, как неприбытие судна покупателя в порт погрузки в согласованную с продавцом дату);
— оплатить все расходы и сборы, возникшие в связи с получением документов в стране экспорта или происхождения товара, необходимые покупателю.

Транспортные условия регулируют в контракте купли-продажи отношения между покупателем и продавцом, возникающие в пункте, в порту отправления или в пункте, в порту назначения в той части, в какой они выходят за рамки, содержащиеся в тексте выбранного сторонами базисного условия поставки Инкотермс.

В принципе, к транспортным условиям поставки товара можно также отнести выбор географического пункта отправления и маршрута — направления транспортировки груза в пункт назначения. Они являются отправными при построении логистической цепочки доставки товара в контракте купли-продажи или в технологических схемах перемещения сырья, полуфабрикатов и изделий внутрихозяйственного характера и производственной кооперации. Более того, грузовладельцу, экспедитору и транспортному агенту потребуется еще до начала экспедиции отправления груза проверить: правильность сделанного выбора маршрута с точки зрения технических возможностей терминалов в пунктах отправления, назначения и перевалки грузов; состояние и обеспеченность транспортными средствами; надежность коммуникаций связи и документооборота.

В ходе этой работы на всех ее этапах рекомендуется обращаться к следующим источникам информации:

а) «Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах СЛКП — AGTC 1991 года», содержащее в приложениях к Соглашению в соответствии с их корректировкой в справочных изданиях за прошедший после 1991г. период и ближайшим прогнозам;

перечень железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных мультимодальных перевозок;
перечень терминалов, имеющих важное значение для таких перевозок;
наименования пограничных пунктов перехода;
- названия железнодорожных станций, в которых осуществляется смена колесных пар;
- перечень железнодорожно-паромных переправ;
- параметры инфраструктуры сети важнейших линий международных перевозок;
- эксплуатационные характеристики контейнерных и контрейлерных фирменных поездных маршрутов;

б) «Соглашение о международном железнодорожном сообщении» (СМГС).

в) Тарифное руководство (МТ РФ) №4, книга 2 — «Алфавитный список железнодорожных станций» с обозначениями (в виде номеров параграфов), характеризующими коммерческие операции, выполняемые на каждой станции (например, параграф 4 — «Прием и выдача повагонных отправок грузов, требующих хранение в крытых складах станций»).

г) «Алфавитные списки речных портов и пристаней»; «Таблицы тарифных расстояний»; «Перечень портов, осуществляющих передачу грузов с воды на железную дорогу и с железной дороги на воду» из «тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом»;

д) «Справочник портов мира» (Ports of the World), издаются ежегодно;

е) «Атласы железных и автомобильных дорог», издаются ежегодно;

ж) Буклеты расписаний судоходных линий, расписания движения контейнерных и контрейлерных железнодорожных поездов, транспортные справочники.

Кроме этого, к транспортным условиям поставки товара относится указание на вид транспорта (автомобильный, железнодорожный, речной, морской, авиационный или в их комбинации — перевозка в смешанном — мультимодальном сообщении), пункты расположения терминалов, где поставляемый груз будет передаваться с одного вида транспорта на другой, а также транспортно-технологические системы (автомобильной, контейнерной, контрейлерной, роуд-рейлерной, паромно-роллерной, вихтеровой).

Обычно же в раздел контракта купли-продажи «Транспортные условия» стороны включают следующие положения:

- Место поставки, где переходят права собственности и риски на товар, переход страховых и транспортных расходов с поставщика/ продавца на заказчика / покупателя.
- Срок отгрузки товара из пункта/порта отправления, либо доставки товара в пункт/порт назначения.
- Наименование пункта отправления и пункта назначения.
- Порядок сдачи товара продавцом покупателю или посредственно через перевозчика с принятием товара покупателем от владельца транспортного средства.
- Наименование портов, пограничных железнодорожных станций и пунктов перегрузки и передачи товаров.
- Порядок информирования продавца или покупателя, с одной стороны, о готовности товара к грузовым операциям, а с другой стороны, о сроках прибытия транспортного средства под грузовые операции.
- Условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, включая их распределение между продавцом и покупателем, например, расходов на аренду транспортного оборудования и приспособлений в стране ввоза или вывоза товара.
- Согласование вида договора, которым должна быть оформлена международная перевозка. Условия договора перевозки должны быть максимально скоординированы с условиями контракта купли-продажи. Ответственности фрахтователя транспортного средства по договору перевозки должны соответствовать обязательствам стороны контракта купли-продажи, принявшей на себя организацию доставки груза.

(Рекомендуется в транспортных условиях контракта указывать проформы чартера и коносамента, которыми будут оформляться договоры фрахтования и перевозки товара, а также предусматривать перечень и полное наименование других избранных сторонами транспортных документов, включая товарораспределительные (оборотные).

Нормы погрузки-выгрузки товара, порядок расчета времени на выполнение грузовых операций (сталийного времени).

Порядок расчетов по демереджу за простой и диспачу за досрочную обработку судна в порту.

Сведения о транспортировке груза транзитом по территории третьих стран.

Транспортная упаковка и маркировка.

Средства укрупнения грузовых мест (пакетирование и т.п.).

Другие условия, связанные с транспортными особенностями конкретной перевозки, определяемые характеристикой товара, спе-

цификой способа и маршрута перевозки, в т.ч. обязательства по заключению стивидорных и терминальных контрактов, назначению транспортных агентов и экспедиторов и т. д.

Обязательства связанные с хранением товаров в ходе доставки, их экспортной или импортной подработки и прочее.

Вопросы, связанные со страхованием и таможенным оформлением товара в процессе доставки.

Сказанное будет показано на примере организации перевозок грузов транспортом общего и необщего пользования с учетом отраслевых особенностей перевозок в прямых, а также в смешанных сообщениях.

В ходе согласования транспортных условий рекомендуется корректировать редакцию стандартных формулировок базисных условий поставки с учетом реалий транспортного процесса, возможностей фрахтования и аренды тоннажа и контейнеров на рынке, подачи подвижного состава, с работой регулярных судоходных и автомобильных линий, движения челночных контейнерных поездов (shuttle trains), рейсов самолетов, обычаями портов.

Состав **товаросопроводительной документации** является обязательной частью транспортных условий контракта. Экспедиторам продавца и покупателя, агентам перевозчиков в ходе выполнения транспортно-экспедиционных операций может потребоваться наличие ряда документов, связанных с исполнением конкретного торгового контракта. Обязательство представления сторонами таких документов агентам и экспедиторам должно быть оговорено в контракте купли-продажи, в том числе:

— **счета-фактуры** (invoice) или счета-спецификации (invoice specification), или проформы счета (proforma invoice), выписываемых продавцом на имя покупателя, в которых указывается цена за единицу товара и общая сумма счета или причитающегося платежа; базисные условия поставки товара, сведения об оплате стоимости перевозки (когда оплачивается и кем); сведения о страховании, номер отгрузочного документа; (приложение № 1)

отгрузочной спецификации, документа, содержащего согласованный сторонами перечень всех видов и сортов (ассортимент) товаров, входящих в данную партию, с указанием характеристики места, количества и рода каждого товара (списка товаров, отправленных по одному транспортному документу);

— **упаковочного листа** — перечня предметов, входящих в одно грузовое место (ящик, контейнер, кипу и т. п.), который необходим тогда, когда в одной упаковке содержатся разные по ассортименту товары; упаковочный лист подписывается упаковщиком и вкладывается в каждое грузовое место; (приложение № 2)

— **сертификата качества** или **сертификата соответствия**, удостоверяющего качество поставляемого товара, его соответствие стандарту; он выдается обычно предприятием-изготовителем товара, экспортером или нейтральной стороной (представление сертификата качества является обязательным условием импорта в РФ);

— **разрешения на отгрузку** — инструкции представителя покупателя (приемщика) по спецукладке и транспортировке товара в определенную страну (для опасных, рефрижераторных или ценных грузов);

— **сертификата (свидетельства) о происхождении товара** (certificate of origin) или сертификат «происхождения» — документ, подтверждающий страну происхождения или вывоза товара; выдается торговой палатой или другим аналогичным учреждением страны происхождения товара и является необходимым в международной торговле. Его предоставление требуется в случаях, предусмотренных законодательством страны ввоза или международными договорами для применения к товарам льготного режима или режима наибольшего благоприятствования в отношении таможенного обложения (возможность использования преференциального тарифа) либо мер фитосанитарного или ветеринарного характера; (приложение № 3)

— **консульского счет-фактуры** — Consular invoice. Некоторые страны Южной Америки требуют, чтобы импортные грузы сопровождались счетом-фактурой, составляемым экспортером товара, — консульской фактурой. Сведения, содержащиеся в ней, служат для назначения импортной пошлины. Консульская фактура выписывается экспортером товара на специальном бланке, который можно получить и который заверяется по выписке в консульстве государства, на территорию которого направляется товар; (приложение № 4)

— Сертификата погрузки груза — Certificate of shipment выдается после окончания погрузки грузоотправителю или третьему лицу в подтверждение погрузки определенной партии груза (как правило, в сборном контейнере).

— Деливери нот (delivery note) — накладная, прилагаемая к коносаменту, в которой в дополнении к сведениям о грузе, содержащемся в коносаменте, содержится дополнительная информация о грузе (указание из какого штабеля, или с какого причала, склада отправлен груз, название и код по таможенной классификации, номер таможенной декларации и др.).

Вопросы для самоконтроля

1. Какие важные моменты в построении логистической схемы доставки определяются базисными условиями поставки?
2. Какие требования к организации перевозки товара содержат транспортные условия контракта?
3. Дайте общую характеристику условий поставки, относящихся к группам «E», «F», «C», «D».

Транспортная терминология

Условия торговли (экспорт, импорт, гуманитарная помощь и т. д.) — condition of sale.

Базисные условия поставки — basic terms of delivery, sales terms, trading conditions

Счет-фактура — commercial invoice (на — for, of)
Выписать счет-фактуру — to make out an invoice
Фактура спецификации — invoice specification
Отгрузочная спецификация — shipping specification
Упаковочный лист — packing list
Сертификат качества — quality certificate, certificate of quality
Транспортная характеристика груза — transportation characteristics
Извещение об отгрузке — advice note
Извещение о прибытии — arrival notice, delivery note
Разрешение на отгрузку — release for shipment
Свидетельство о происхождении товара — certificate of origin
Сертификат ценности груза — certificate of value
Консульская фактура — consular invoice — ci
Разрешение на транзит — transit permit
Сдать или поставить товар — to deliver the goods
Заблаговременно — to be well advised
Открыть аккредитив — to open letter of credit
Чистый коносамент — clean bill of lading
Место поставки — delivery point, DP
Акт испытаний (на заводе поставщика) — works' (mill's) test report (certificate); inspection, test protocol
Акт технического осмотра — technical inspection report (certificate)
В случае необходимости — case of need
Категория скорости — speed class
Средняя скорость — average speed, block speed
Проверка транспортного средства — inspection of vehicles
Партия — batch, lot
Партия поставки — delivery lot, lot size

Первая группа «E» или **«ExW/Ex Works** — «франко-завод» (ФРЗ) сопровождается многоточием, в которое вносится предусмотренное в контракте место, адрес приемки (сдачи товара).

Термин **«франко»** (свободный) применяется и к другим условиям поставки. Он означает, что при поставке товара транспортные расходы оплачиваются продавцом до момента передачи товара перевозчику или покупателю в месте, которое определяется договором: погрузка в вагон — «франко-вагон», доставка в определенный пункт на границе — «франко-граница» и т. п.

Что касается группы «E», то это может быть франко-плантация, франко-фабрика, но чаще это франко-склад (Ex warehouse), причем склад как общего, так и необщего пользования. Дело в том, что оптовая торговля со складов общего распределения ввела специфические типовые условия продаж на условиях «ExW», в зависимости от того, относятся ли сделки к разряду «рядовых», «обычных» (usual), «срочных» (urgent, order), «особо срочных», «розничных»(retail), «серийных», а что касается способов отправки, то применяют термины «выборка», «самовывоз» и т. д.

Основная характеристика условий «ExW» состоит в том, что продавец не отвечает за погрузку и доставку товара, а покупатель несет все расходы и риски в связи с перевозкой товара к месту назначения.

В ходе детальной проработки экспедиторами продавца и покупателя транспортных условий должны быть уточнены: место и порядок таможенного оформления товара покупателем, процедура предварительной инспекции товара (preshipment inspection) и подробной индивидуализации при получении товара со склада. Осмотр может осуществляться как до, так и в момент передачи товара для перевозки.

Большое значение приобретает при поставках на этом базисном условии вручение покупателем своему экспедитору полного и подробного экспедиторского поручения. (При этом сторонам рекомендуется пользоваться не являющейся товарораспорядительным документом проформой FIATA — «FFI» с требуемыми к ней приложениями SDT и SIC при поставке опасных грузов и грузов в контейнерах). С развитием продаж с учетом особых требований покупателя внимание приемо-сдатчиков должно быть уделено вопросам приемо-сдачи «индивидуализированного» единичного товара (например, с дополнительным набором запасных частей, со специальным лакокрасочным покрытием изделия и т. п.). Продавец отвечает за упаковку, соблюдение предусмотренных в контракте марок навалочных и насыпных грузов.

Товар может приниматься и сдаваться в любое время суток. Соответственно возрастает внимание к обмену информацией о подаче, прибытии транспортного средства через спутниковые системы связи и Интернет.

Для оформления приемосдаточных операций в контракте предусматривается перечень товаросопроводительных документов, вручае-

мых продавцом покупателю. Практика показала, что наиболее простой и понятной системой оформления расчетов по цене товара является передача продавцом в банк своего счета-фактуры за поставленный товар с приложением других товарораспорядительных документов и экспедиторской расписки за принятый экспедитором покупателя от продавца товар, (оформленный на бланке проформы FIATA FCR — Forwarder's Certificate of Receipt). По желанию клиента эта расписка может быть выдана приказу покупателя, позволяющему быстро реализовать груз.

Отправка товара на условиях EXW может производиться с подъездного пути, с автомобильной рампы склада продавца, с его речного или морского причала. Возникает вопрос о возможной услуге продавца в части погрузки груза на или в транспортное средство покупателя. На этот счет в транспортных условиях контракта должно быть предусмотрено выделение погрузки груза в отдельную операцию с ответственностью продавца по нормам и срокам погрузочных операций и возможному ущербу груза. Более просто все эти вопросы решаются путем заключения экспедитором покупателя с продавцом товара стивидорного контракта и расчета по цене товара не против экспедиторской расписки, а против транспортного сертификата экспедитора (Экспедиторской накладной на бланке проформы FIATA FCT — Forwarder's Certificate of Transport. Этот документ признан международной торговой палатой в качестве платежного средства в расчетах по цене внешнеторгового товара (ICC Doc 470/251, Art 24).

Современная практика показала, что применение экспедиторской расписки и экспедиторской накладной нисколько не ущемляют интересы клиента (покупателя товара) и экспедитора. Это касается как обоюдных прав по отношению к перевозчикам, так и вопросов регулирования имущественных отношений между ними, связанных с перевозкой и хранением товара.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение базисного условия поставки ExW.
2. Какие экспедиторские транспортные документы применяются при поставках ExW?
3. Как оформляются операции ExW, когда продавец осуществляет погрузку груза в транспортное средство покупателя?

Транспортная терминология

А–7 Продавец обязан дать полную информацию о том, когда и где товар будет предоставлен в его распоряжение. —

А–7 The seller must give the buyer sufficient notice as to when and where the goods will be placed at his disposal.

Б–7 Если покупателю дано право определить в течение согласованного периода время и/или место принятия товара, то он должен направить об этом необходимое извещение. —

В–7 The buyer must whenever he is entitled to determine the time within an agreed period and/or the place of taking delivery, give the Seller sufficient notice there of.

С плантации — ex plantation
Франко-фабрика — ex factory
С шахты — ex mine
Со склада — ex warehouse (Ex Wh)
Склад общего распределения — general distribution center
Особо срочный — emergency order, rush order
Серийный — at the usual time
Как до, так и в момент передачи товара для перевозки — before or at the time the goods are handed over by the seller for carriage
Система учета требований покупателя — customization flexible manufacturing system
Поставка «специально для вас» — specially for you.
Вывоз покупателем — call and collect, Ex Works collection, collection of the goods by the buyer.
Выполнить по специальному заказу — to customize
Быстрое производство — agile
Предлагать на согласование — to propound

Базисные условия поставки группы «F» предусматривают обязательства покупателя доставить в названное покупателем место прошедший таможенную очистку товар для транспортировки перевозчиком, назначенным покупателем. Цену основной перевозки товара продавец не оплачивает.

Условия группы F используются продавцом, когда он не желает заниматься перевозкой товара и тем самым нести риски гибели или ущерба грузу в ходе его доставки покупателю. Покупатель стремится на этих условиях приобретать товар, когда он или располагает транспортными средствами, или надеется получить дополнительные выгоды в ходе уторговывания условий договора перевозки.

Продавец принимает на себя обеспечение выполнения таможенных формальностей при вывозе. Покупатель снабжает продавца необходимыми документами для вывоза или транзита по третьей стране, а также осуществляет таможенную очистку товара в импорте.

Все термины группы F возлагают на покупателя заключение договора перевозки. Однако, на практике и очень часто в случаях, когда это не имеет значения для покупателя (отправки груза линейным

судном или контейнера на маршрутном («фирменном») поезде (block train), продавец сам заключает такие договоры на основании действующих обычаев таких перевозок. При этом на покупателя, тем не менее, возлагается риск расходов за хранение товара по причине опоздания заказанного продавцом лайнера или маршрута.

Соответственно выполнение продавцом своего обязательства поставки товара происходит в стране отгрузки при передаче товара перевозчику. По условиям F, если стороны не составляют месячный график в развитие договора об организации перевозок, покупатель сообщает продавцу наименование перевозчика, способ транспортировки, период или дату поставки, срок отгрузки товара из пункта/порта отправления, а в случае необходимости пункт и место, где товар должен быть передан перевозчику. О передаче товара в распоряжение перевозчика в пункте отправления продавец извещает покупателя, информирует, конечно, и об отказе принять товар в согласованное ранее время, если такое обстоятельство будет иметь место. Платеж за товар осуществляется покупателем по факту отгрузки или погрузки. Она подтверждается выпиской перевозчиком «платежеспособного» документа. Он указан в перечне транспортных документов, предусмотренном в контракте, против которых осуществляются расчеты за товар.

Поставка на базисном условии «Инкотермс-2000» — **FCA (Free Carrier...)** в переводе на русский язык «франко-перевозчик...» (на месте многоточия проставляется географический пункт поставки) означает, что передача проданного товара покупателем продавцу определяется пунктом, т. е. конкретным местом, а не конкретным перевозочным средством, хотя слово carrier (перевозчик) и фигурирует в термине.

Таким образом, это может быть подъездной путь продавца, терминал перевозчика, склад экспедитора, где производится консолидация грузов покупателя (consolidation) или склад перевозчика, где он формирует сборный контейнер, отправляемый в пункт назначения. Продавец должен организовать передачу товара (после его таможенного оформления в экспорте), но не покупателю непосредственно, а фактическому или договорному перевозчику, назначенному покупателем в его, продавца, распоряжение, в соответствии с договором перевозки, уже оформленным между покупателем и перевозчиком, и взаимодействовать с агентом перевозчика по всем вопросам сдачи-приемки товара и доставки из пункта отправления в пункт назначения. Фактический перевозчик осуществляет перевозку (to perform transportation); договорный — ее организует (to procure transportation).

Если поставка осуществляется на территории продавца, то он отвечает за погрузку товара на транспортное средство покупателя, а

если поставка производится в другом месте (на терминале перевозчика), то продавец не отвечает за разгрузку своего транспортного средства при передаче товара перевозчику, назначенного покупателем.

В коммерческой практике это условие конкретизируется путем использования традиционных терминов: «франко-вагон...» — free into waggon, FIW (если количество проданного товара эквивалентно грузоподъемности или грузовместимости одного или нескольких железнодорожных вагонов), или одной или нескольких единиц автотранспортных средств («франко-грузовик, франко-прицеп, автотрейлер, автопоезд» — free on truck, FOT), или «франко-баржа/лихтер» — free into barge/lighter, FIB (одна или несколько барж/ лихтеров).

Если же товара недостаточно для полной загрузки того или иного транспортного средства, или когда товар следует в смешанном сообщении, то продавец обязан передать такой товар в согласованные с покупателем место и срок для отправки по назначению: или определенной в заявке железной дороге (термин «франко железнодорожная станция»— free on rail, FOR); или в ордере речному, морскому порту («франко-порт» — franco port — FP); терминалу («франко-терминал» — free terminal — FT); паромному причалу («франко-паром» — free ferry berth (FFB).

Никакого предпочтения фактического перевозчика договорному или наоборот не допускается. Более того, работа через грузового агента ИАТА в аэропорту рассматривается предпочтительной, а в отношении мелкопартионных отправок через агентов компаний-интеграторов (DHL, UPS, Fed EX и др.) единственно возможной. Покупатель обязан дать полную информацию продавцу относительно наименования перевозчика или другого лица (своего экспедитора), который выступает в роли оператора перевозки груза в мультимодальном и интермодальном сообщениях, и при этом указать способ транспортировки, а также назначить дату или срок поставки ему товара, пункт, место, в котором товар должен быть передан перевозчику или другому лицу. Об изменении условий и времени отправки продавец извещает покупателя.

Транспортные условия контракта предусматривают отраслевые особенности таких перевозок, и, прежде всего, выполнение требования оплаты провозной платы покупателем.

Поскольку Устав автомобильного транспорта РСФСР и Устав железнодорожного транспорта РФ требуют оплаты перевозки до момента погрузки груза покупателю, требуется назначить своего экспедитора в пункте отправления для этой предоплаты или поручить эту операцию продавцу. При международных перевозках автомобильным транспортом требуется оговорить в генеральном договоре с автопере-

возчиком условие о том, что вопреки требованиям Конвенции КДПГ/CMR о предоставлении отправителю груза права распоряжаться грузом, прекращать перевозку и изменять место доставки и выдачи груза, четко указать в договоре на то, что по условиям FCA он от такого права освобожден, о чем следует внести запись в накладную CMR и путевой лист водителя.

(При расчетах по цене товара на условиях FCA необходимо учитывать, что банками принимаются к оплате в качестве транспортных документов не только отраслевые накладные и коносаменты, но также экспедиторский сертификат перевозки (FIATA FCT) и экспедиторская нейтральная («домашняя» — House) грузовая авианакладная NAWB(Neutral Air Waybill).

Требование к грузополучателю оплатить фрахт оформляется внесением в транспортные документы указания (freight collect, FC), как правило, в форме специального штампа или использования для этого специального бланка, прилагаемого к документу.

Экспедитор продавца занимает весьма активную позицию в контроле за выполнением условий контракта. Экспедитором покупателя ему может быть поручено, в соответствии с поручением на отзыв груза в импорте войти в деловой контакт с агентом перевозчика и даже самостоятельно осуществить букировку (бронирование) вместимости на транспортном средстве, при этом использовать наиболее целесообразные способы формирования укрупненных грузовых мест (контейнеры, платформы, съемные кузовы, ролл-трейлеры, авиаконтейнеры) в целях снижения транспортных расходов покупателя. Он организует также погрузку товара в транспортное средство, если ее не производит стивидор перевозчика, следит за соблюдением правил укладки и обеспечением сохранности груза в вагоне, автомобиле, барже и т. д., включая, например, укрытие груза брезентом (как правило, за счет получателя).

О передаче товара перевозчику продавец уведомляет покупателя и обеспечивает его транспортным документом, являющимся подтверждением факта поставки товара согласно контракту (линейным коносаментом, контейнерной накладной, грузовой квитанцией или дубликатом железнодорожной накладной, речной, экспедиторской, автомобильной или авиационной накладной) или соответствующим сообщением (вместо бумажной технологии) электронного обмена информацией (EDI). (В системе «Эдифакт» разработано сообщение «уведомление об отправке», содержащее описание и сведения о товаре: физические характеристики, вид упаковки, маркировка; информацию о перевозчике и о расположении товара в транспортном средстве).

Поставка на условии FCA соответствует технологии «промышленного судоходства» с предоставлением перевозчику груза не только до момента погрузки на транспортное средство, но, зачастую, и до его прибытия вообще, т. е. на склад или на терминал перевозчика, в баржу-накопитель. Такая «наземная» передача груза может быть предусмотрена условием аккредитива, как подтверждение выполнения обязательства поставки товара. Данный базис, поэтому, является обязательным для речных и авиаперевозок, рекомендуется для автотранспорта, в том числе и при его участии в смешанном сообщении.

Расходы на погрузку груза относятся на продавца, но, если они включены в ставку тарифа, которую оплачивает покупатель, стороны контракта должны заранее отрегулировать между собой этот вопрос во избежание двойного платежа расходов. Всегда нужно исходить из того, что распределение расходов происходит в том же месте, где переходят риски с продавца на покупателя, т. е. когда товары передают перевозчику, включая договорного перевозчика — оператора смешанного сообщения. При перевозке грузов в контейнерах обычно расходы по консолидации (укладке грузов) принимает на себя продавец, а по аренде контейнеров — покупатель.

Вопросы для повторения

1. Какие базисные условия входят в группу «F», и какие их требования являются общими для всей группы?
2. Охарактеризуйте базисное условие FCA.
3. Как трактуется условие FCA при отправках груза на территории продавца и на терминале перевозчика?
4. Какие требования условия FCA учитывает клиент при выдаче экспедитору поручения?
5. Какие особенности поставок FCA необходимо учитывать при оформлении транспортных документов?

Транспортная терминология

Маршрутный поезд — block train
Франко-перевозчик — Free Carrier
Доставить в названное место, пункт в месте — to deliver to the named place, point within the place
Назначенный — appointed
Основная перевозка — main carriage
Дать полную информацию продавцу — to give the seller sufficient notice
Указать способ транспортировки — to specify the mode of transport
Дата или срок поставки — date or period for delivering

Базисные условия поставки **FAS (ФАС) Free Alongside Ship** — «свободно вдоль борта судна», так же, как и FOB (ФОБ) free on board — «свободно на борту» применяются при морских и речных перевозках по технологии «промышленного судоходства», а также при погрузке грузов с лихтеров, барж. При базисном условии ФАС продавец обязан поставить за свой счет прошедший таможенную очистку в экспорте товар в обусловленный в контракте порт погрузки, в указанное покупателем место, в согласованный срок и расположить товар на причале вдоль борта судна, зафрахтованного покупателем.

Если судно не сможет из-за своих размеров или глубокой осадки производить погрузку у причала или по причине высоких причальных сборов предпочитает погрузку осуществлять «на плаву» но не в порту, а на рейде (это типично, например, для судов малых и средних размеров в Японии), продавец обязан за свой счет и риск доставить товар на лихтерах (баржах) или другими вспомогательными средствами к борту судна.

В настоящее время реализация товаров на этих условиях широко распространилась с развитием технологий ролкерных и паромных морских и речных линейных сообщений, в том числе с доставкой в контейнерах и на лихтерах.

Покупатель при этом условии обязан своевременно зафрахтовать судно или забронировать на нем часть вместимости, сообщить продавцу его название, время прибытия, условия приема груза для погрузки и нести все расходы по погрузке товара на борт судна. Экспедитору покупателя в порту погрузки при этом надлежит заключить договор с местной стивидорной фирмой на погрузку груза в судно, или решить эту обязанность другим способом, например, в заключаемых договорах организации перевозок или морской, речной перевозки, возложить заботу о погрузке груза на судовладельца или его агента. Свои действия при этом целесообразно сверять со сложившейся в порту практикой — «Обычаями порта» на этот счет.

Риск случайной гибели или повреждения товара регулируется также в соответствии с обычаями порта или торговли. Как правило, он переходит с продавца на покупателя в момент окончания фактического размещения товара вдоль борта судна в обусловленном порту погрузки в согласованный срок или размещения груза на ролл-трейлер судна паромно-ролкерного сообщения.

Паромно-ролкерные сообщения требуют включения в транспортные условия контрактов оговорок о том, что моментами перехода расходов и рисков по товарам является «момент приема товара портом от органов транспорта» при ролкерных перевозках и «момент полной накатки вагона с товаром на паром».

Очень часто при поставке товара на условиях FAS, особенно когда они относятся к категории массовых грузов, продавец, покупатель и судовладелец договариваются между собой о порядке отзыва груза (calling forward) в порт; о погрузке груза в судно на условиях «гросс термз» (gross terms), по которым все расходы по оплате грузовых работ, включая штивку и тальманские, учитываются во фрахтовой ставке и возлагаются на судовладельца. Расходы по закреплению груза на крюке или стреле судна несет продавец, при этом он несет ответственность за подачу груза при погрузке к борту с такой скоростью, с которой судно может принимать груз, так быстро, как возможно (fast as can,f.a.c.), т. е. на основе максимально-высокой нормы, принимаемой по обычаям порта.

(Если товар, продаваемый на условиях FAS, доставляется от продавца к покупателю в смешанном сообщении, то продавец в качестве мультимодального транспортного документа применяет проформу накладной FIATA — FWB или удобную для этого условия морскую накладную БИМКО — Combiconwaybill для комбинированной перевозки без участия судовладельца-оператора смешанного сообщения в оплате расходов по сухопутной доставке груза в порт перевалки).

Передача груза на попечение перевозчика на берегу подтверждается выпиской им доковой расписки с заменой ее на бортовой коносамент (накладную) с пометкой «принято к перевозке» (received for shipment, RSVD B/L, Port B/L) передаточной ведомости смешанного сообщения. Этому порядку должно соответствовать условие аккредитива. В транспортных условиях контракта должны быть предусмотрены пункты о регулировании вопроса о дополнительных расходах у продавца по причине опоздания судна, а у покупателя — в результате простоя судна по причине неподачи груза к борту судна. При перевозке грузов в контейнерах должно вноситься требование о их завозе в порт за 24ч. до начала погрузки.

Вопросы для самоконтроля

1. Охарактеризуйте базисное условие поставки FAS.
2. Почему поставки на этих условиях возросли в последнее время?
3. Какие транспортные документы наиболее удобны для условия FAS?

Транспортная терминология

Обусловленный порт погрузки — Named port of shipment

На плаву — afloat (где под килем будет запас глубины для судна в загруженном состоянии)

Обычай порта — customs of the port — сложившиеся обычаи и практика данного порта, согласно которым регулируются взаимоотношения между участниками перевозки грузов а прямых смешанных сообщениях, связанных с организацией погрузочно-разгрузочных операций и других условий перевалки грузов.

Базисные условия поставки товара **ФОБ... — FOB (free on board)** — «свободно на борту...» (многоточие означает согласованный между продавцом и покупателем порт отгрузки) применяются при перевозках грузов морским и речным транспортом с использованием любого типа судов, кроме контейнеровозов и ролкеров.

По этому условию продавец обязан поставить за свой счет товар, прошедший таможенную очистку, на борт судна, зафрахтованного покупателем и поданного им в согласованный срок в порт погрузки и вручить покупателю транспортный документ. Этим документом, как правило, является бортовой коносамент с внесенной в него оговоркой об оплате фрахта получателем груза в порту назначения (freight collect — FC или freight payable at destination — fpad).

По условиям FOB покупатель обязан зафрахтовать за свой счет судно и своевременно известить продавца о сроке и месте погрузки. По условиям ФОБ расходы по погрузке на судно и имущественные риски случайной гибели или порчи товара переходят с продавца на покупателя в момент фактического перехода товара через воображаемую плоскость, вертикально проходящую через поручни (рейлинги) судна в согласованном сторонами порту погрузки.

Условия FOB не обуславливают страхование товара. Оно осуществляется покупателем.

Поскольку момент перехода груза через воображаемую плоскость поручней трудно зафиксировать, то в обычаях многих портов он определяется зачастую с серьезным отступлением от этого принципа. Например, в порту Сан-Педро (Кот-д'Ивуар) погрузка кряжей тропического дерева на условиях FOB liner terms «по обычаям африканских портов», обуславливает переход риска по товару в момент освобождения скрепляющего троса на плоту из кряжей, доставленных отправителем к борту судна, а началом погрузочной операции считается подача кряжей на крюк стрелы судна. В бывшем СССР, согласно «государственных условий поставок для экспорта» экспортеры принимали на себя, при поставках товаров на условиях ФОБ все расходы, связанные с погрузкой, укладкой и надлежащим размещением груза в трюме (stowage), штивкой — разравниванием навалочного и насыпного груза (trimming — trim). Этой традиции следуют многие порты России, Украины и стран Балтии и в настоящее время.

В США и Канаде расходы по погрузке по условиям линейного судоходства (при перевозке грузов на судах регулярных судоходных линий) принимает на себя покупатель, оплачивая их, как часть фрахта за морскую перевозку. В Австралии и Новой Зеландии оплачиваемый покупателем фрахт за перевозку шерсти включает в себя покрытие расходов не только за ее погрузку, но и за прессовку.

По обычаям порта Медан (Индонезия) термин FOB равносилен термину FAS, поскольку индонезийский экспортер несет лишь транспортные расходы по доставке товара к борту трампового судна. Что же касается линейных судов, то индонезийский экспортер вообще не обязан доставлять товар к причалу и располагать его на пирсе вдоль борта судна. В большинстве случаев вывоз товара из портового или таможенного склада и доставку к борту линейного судна производит судовладелец.

По этим причинам экспедиторам продавца и покупателя, брокеру или агенту судовладельца в закупочном контракте и в договоре фрахтования судна (для морской перевозки) необходимо самым детальным образом при поставках товаров на базисных условиях FOB точно формулировать разграничение расходов и рисков между продавцом и покупателем при производстве грузовых операций.

Такое же разграничение расходов и рисков должно соблюдаться при оформлении договоров фрахтования — чартеров. Их корреспонденция с транспортными условиями контрактов принято выражать в табличной форме. Наиболее приемлемым транспортным документом является чартерный коносамент, например, для чартера «Дженкон» — «Дженконбилл».

Вопросы для самоконтроля

1. Охарактеризуйте базисное условие поставки FOB.
2. Для перевозок каких грузов условие FOB является предпочтительным?
3. В какой момент переходят с продавца на покупателя право имущественного владения товаром и риски за него?
4. Как корреспондируются между собой условия FOB с условиями фрахтования судна?

Транспортная терминология

На борт судна — on board the ship, to the ship
Через поручни (рейлинги) судна — across the ship's rail
Погрузка — loading, load
Укладка — stowage, stow
Штивка (выравнивание) — trimming, trim

Условия договора фрахтования — charter party terms

Несет риски потери или повреждения товара — to bear the risks of loss or damage to the goods

№/№	Транспортные условия контракта	Условия договора фрахтования	Примечание
1	FOB с укладкой — FOB stowed — Free on board and stowed	Free in stowage, f.i.c.	Судно свободно от расходов по погрузке и укладке груза
2	FOB с погрузкой — FOB loaded	Free in	Судно свободно от расходов по погрузке.
3	FOB с укладкой и штивкой — FOB stowed and trimmed	Free in stowage and trimming — f.i.s.t.	Судно свободно от расходов по погрузке, укладке и штивке груза.
4	FOB линейные условия — FOB liner terms	Liner terms (линейные условия)	Погрузка и выгрузка за счет судна по условиям линейного судоходства и обычаям порта.
5	FOB/FAS «су-палан» (порты Франции, Бельгии, Италии) — продавец подает груз к месту досягаемости судовых грузовых средств «по периметру судна»	Sous palan	Погрузка, укладка груза в трюме или на палубе за счет судна (фрахтователя). В ряде портов закрепление груза на крюке крана, стрелы за счет отправителя (продавца)

Поставки на условиях **группы С** осуществляются в широких масштабах, обеспечивая валютные поступления не только от товарного, но также и от невидимого экспорта услуг, стоимость которых закладывается в цену товаров CFR, CIF, CPT, CIP в составе транспортной составляющей. («Конвенция о кодексе поведения линейных конференций 1974г.» предписывает осуществлять распределение перевозок в соотношении 40% — флагу продавца: 40% — флагу покупателя: 20% — флагам третьих стран). Преимуществом этой группы условий является также то, что продавец, хотя и заключает договор перевозки, но при этом не принимает на себя риск утраты или повреждения товара и не несет каких-либо дополнительных расходов (additional costs) после погрузки товара на транспортное средство в пункте отправления. Продавец считается выполнившим свою обязанность по поставке, предусмотренную и контракте, даже если после момента отгрузки с товаром что-либо случится, т. е. не несет расходов, которые могут возникнуть вследствие событий, случившихся после отгрузки или отправки (due to events occurring after shipment and dispatch).

С отгрузки сторона продавца не может не влиять вопрос от места поставки покупателю, поскольку он включает договор перевозки от пункта отправления до места назначения товара в стране покупателя и несет ответственность за простой транспортного средства в пункте назначения.

Покупатель в свою очередь учитывает то обстоятельство, что, несмотря на то, что продавец несет расходы по доставке товара до места назначения, риск за товар переходит с продавца на него в пункте отправления. К поставкам на условиях С продавцы прибегают тогда, когда по тем или иным причинам им требуется не фиксировать, оставлять открытым вопрос о месте и о пункте отправки товара, поскольку этого, в принципе, условия С не требуют и предусматривают только указание пункта назначения. Учитывать требуется также то, что срок отгрузки товара предусматривается, но срок доставки товара остается открытым (требуется только предварительная информация о прибытии товара). Подтверждением выполнения условия поставки является выдача перевозчиком отправителю транспортного документа, а оплата товара обусловливается представлением этого документа продавцом товара в банк.

Два из четырех условий CIF и CIP предусматривают обязательное страхование товара продавцом в пользу покупателя на основе традиционного (traditional) минимального страхования. Но покупатель сам заключает договор страхования товара, если приобретает его на базисных условиях поставки CFR и CPT.

Переход риска гибели и ущерба грузу решается также дифференцированно, как и при поставках на условиях F: для условий CFR и CIF — это момент пересечения товаром плоскости поручней (рейлингов судна), а для условий CPT и CIP — передача продавцом товара под ответственность перевозчика. Поэтому может иметь место оформление контракта на продажу одного и того же товара с доставкой на условиях CFR в судне конвенциональным способом и на условиях CPT — в контейнерах или в системе ролл-он/ролл-офф (ролкером) в смешанном сообщении.

При поставках товаров на условиях С в контрактах и договорах фрахтования транспортных средств, заключаемых продавцами с их владельцами, используется специфическая терминология в отношении оплаты расходов по погрузке и выгрузке грузов, которая также как и при продаже товаров на условиях F выражается в сравнительной табличной форме.

Условие **«Стоимость и фрахт... (согласованный порт назначения)» — CFR (cost and freight)** — применяется при морских и речных перевозках товаров, кроме случаев использования для этого контей-

неровозов и ролкеров, когда более приемлемым является применение условий CPT.

По этому условию продавец обязан за свой счет зафрахтовать судно, оплатить стоимость фрахта до согласованного порта назначения и погрузить товар на борт судна в порту отправления в установленный в контракте срок и об отгрузке уведомить покупателя. Это означает, что в уплачиваемую покупателем цену входит стоимость товара и фрахт. О расходах по выгрузке и их распределении мы уже говорили. Риск случайной гибели товара переходит с продавца на покупателя в момент фактического перехода товара через воображаемую плоскость поручней судна в порту погрузки.

СИФ — стоимость, страхование, фрахт... (название порта назначения) — CIF (Cost, Insurance, Freight) применяется при морских и речных перевозках товаров. Это условие аналогично условию CFR, но в обязанность продавца входит также страхование товара от транспортных рисков, обычно на минимальных условиях «Страхование без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения» или «свободно от частной аварии» (free of particular average FPA., f.p.a). Продавец или его экспедитор должен вручить покупателю, в качестве выгодоприобретателя, вместе с транспортными документами страховой полис (insurance policy) или страховой сертификат. Регулирование вопросов ущерба в результате аварии решается на уровне перевозчика, покупателя и страховщика продавца.

Экспедитор продавца определяет размер своих расходов в соответствии с оформляемым им договором перевозки, а экспедитор покупателя руководствуется этими условиями, но всегда должен учитывать то, что на него могут быть возложены любые расходы, которые возникнут в результате событий, происшедших после передачи товара перевозчику (скажем, по регулированию ущербов «общей аварии»).

Продавец и покупатель в контракте специально оговаривают вид отгрузочного документа (коносамент, накладная) и порядок представления его в банк для расчетов за товар по аккредитиву, через инкассо и т. д. Покупатель должен быть избавлен от претензий перевозчика по уплате фрахта (Payment of freight). (Это относится к условиям CFR, CIP, CPT). Для этого в документ вносится оговорка: «Фрахт оплачен» (Freight paid — FP) или «Фрахт оплачен в порту погрузки», независимо от того, что между продавцом и перевозчиком может иметь место своя договоренность об оплате фрахта: «По подписанию «транспортного документа», «по надлежащей доставке» или «аванс по подписанию коносаментов, остаток по надлежащей доставке».

Все сказанное выше применимо и к перевозке груза в смешанном сообщении.

По аналогии с тем, что говорилось о распределении расходов между покупателем и продавцом при рассмотрении условий FOB при поставках товаров на базисных условиях группы «С» необходимо предусматривать точное распределение между продавцом и покупателем расходов, связанных с выгрузкой грузов, доставляемых в порты назначения линейными судами. Например, если товар продан на условиях CIF восточный порт Канады, то это означает, что все расходы по разгрузке, складированию, хранению, проверке и сдаче груза до момента передачи его против расписки канадскому покупателю относятся на счет судовладельца. Эти расходы, заложенные в цену товара CIF, возмещаются судовладельцу оплатой продавцом высокой ставки линейного тарифа. Условие CIF (как и FOB) наиболее часто применяется в морской торговле. Цены на сырьевых и товарных биржах котируются по этим базисных условиям. Условиям CFR и CIF соответствуют реквизиты коносаментов и накладных регулярных линий и рейсовых чартеров.

Вопросы для самоконтроля

1. Охарактеризуйте базисные условия поставки группы «С».
2. В чем отличие каждого базисного условия CFR, CIF, CIP, CPT?
3. Когда переходит имущественная принадлежность товара и риски с продавца на покупателя при продажах на условиях CFR, CIF, CIP, CPT?
4. Как корреспондируются условия поставки контракта купли-продажи с условиями договора фрахтования при продажах на условии CIF?
5. Когда один и тот же товар может продаваться одним продавцом одному покупателю на условиях CFR и CPT, CIF и CIP?

Транспортная терминология

Фрахт оплачен в порту отправления при сдаче груза перевозчику — freight prepaid, FPP

Фрахт оплачен по подписанию транспортного документа — on signing B/L

По надлежащей доставке — on right and true delivery

Аванс фрахта по подписанию коносаментов, остаток по надлежащей доставке — advance Freight, AF, a.f. (авансированный фрахт)

Условие с выгрузкой на берег — CFR, CIF landed

CIF линейные условия — CIF liner terms

Без принятия на себя риска утраты или повреждения товара — without assuming the risk of loss or damage to the goods

Условие CIF ce and I — CIF + commission (вознаграждение торговому посреднику) + exchange (курсовая разница) + interest (банковские проценты по операциям документарного кредита)

Дополнительные расходы, которые могут возникнуть вследствие событий, случившихся после отгрузки или отправки — additional costs due to events occurring after shipment and dispatch

Отгрузка не позднее — shipment (dispatch) not later than

Договоры отправления — departure/shipments contracts

Продавец должен поставить товар, покупатель должен принять поставку товара — The seller must deliver the goods, the buyer must take delivery/ accept delivery.

Срок доставки — time of delivery, scheduled delivery date, carrier's time commitment

№	Транспортное условие контракта	Условие договора фрахтования	Примечание
1	Покупатель оплачивает расходы по выгрузке — CFR/CIF free out, FO	Free in (loading) and out (discharge), FIO, FD;	Судно свободно от расходов по погрузке и выгрузке
2	Продавец поставляет товар с выгрузкой на берег; с выгрузкой в лихтер — CFR/CIF quay landed; CFR/CIF lighterage included	Free in and stowed, discharge, lighterage excluded	Судно свободно от расходов по погрузке, укладке, выгрузке и лихтеровке.
3	Продавец доставляет товар линейным судном (по обычаям линейного судоходства) — CIF liner terms	Liner terms	Линейные условия по обычаям портов погрузки и выгрузки
4	Продавец оплачивает выгрузку — CIF landed	Loading, discharge — charterer's account	Погрузка и выгрузка за счет фрахтователя
5	CIF Sous palan	Free in Sous palan	Выгрузка Sous palan (грузополучатель оплачивает расходы по снятию с крюка и размещению груза на причале).

Условие «Перевозка оплачена до... (название пункта назначения)» — CPT (Carriage Paid To...) применимо как к внутренним, так и к международным перевозкам грузов всеми видами транспорта, в том числе и в смешанном сообщении.

По этому условию продавец обязан отправить товар за свой счет в установленный в контракте срок в согласованный пункт поставки в месте назначения.

Покупатель несет все расходы с момента прибытия товара в пункт поставки. Риск утраты и повреждения товара переходит с продавца на покупателя раньше — в момент передачи товара покупателем на попечение первого перевозчика (при перевозке по сквозному коносаменту — Through Bill of Lading) или оператора при перевозке груза смешанном сообщении по коносаменту Multimodal Transport Bill of Lading, о чем он обязан уведомить покупателя.

Экспедитору покупателя необходимо хорошо знать условия перевозок грузов в данном виде сообщения, чтобы избежать издержек в ходе конечной операции по доставке груза, уже понесенных продавцом при оплате провозной платы.

В случае возникновения страхового случая агенту перевозчика по всем вопросам регулирования ущерба нужно держать связь и решать претензионные дела с покупателем и его экспедитором.

Условие «Перевозка и страхование оплачены до... (согласованное место назначения)» — CIP (Carriage and Insurance Paid to...) означает, что обязательства продавца аналогичны условию CPT, но продавец должен дополнительно обеспечить страхование груза против риска покупателя, связанного с утратой или повреждением товара в процессе перевозки. Продавец заключает договор страхования и оплачивает страховую премию. Как правило, страхование обеспечивается только в минимальном объеме ответственности. Дополнительное регулирование вопросов ущерба в результате аварии транспортного средства решается на уровне перевозчика, покупателя и страховщика продавца.

Транспортные условия контрактов CIP и CPT должны содержать ссылки на условия уставов и кодексов, а также соответствующих правил перевозок. Для расчетов по цене товаров банки принимают квитанции о приеме груза к перевозке, дубликаты СМГС, коносаменты морского транспорта и смешанных сообщений, морские, речные и авиационные накладные.

Таким образом, всегда нужно учитывать универсальность условий FCA, CPT и CIP, т. е. возможность их применения для любого вида транспорта, особенно в смешанном сообщении, с доставкой грузов укрупненными местами, при передаче товара перевозчику на склад. Поэтому эти три условия являются обязательными для авиаперевозок и рекомендуемыми для автотранспорта.

Вопросы для самоконтроля

1. Охарактеризуйте базисные условия CPT и CIP.
2. На каких условиях страхуются грузы, проданные на условии CIP?

3. Можно ли применять условия CPT и CIP при доставках любым видом транспорта и в смешанных сообщениях?
4. Отвечает ли условия CPT и CIP требованиям перевозок грузов в ULD (Unit Load Devices)?

Транспортная терминология

Предполагаемое время прибытия — estimated time of arrival, ETA; время окончания, завершения — completion, ETC; готовности — readiness, ETR; отхода — departure, ETD; выхода в рейс — sailing, ETS

Продавец обязан известить покупателя о том, что товар поставлен — The Seller must give the buyer sufficient notice that the goods have been delivered.

Продавец также обязан направить покупателю любое извещение, требующееся для осуществления мер, необходимых ему для получения товара. — The seller as well must send any other note required for enabling him to take the goods.

Если покупатель решил сам определить срок, в течение которого товар должен быть отгружен и/или порт назначения, он обязан надлежащим образом известить об этом продавца. — If the Buyer decided himself to determine the time for shipping the goods and/or the port of destination, he must give the Seller sufficient notice thereof.

Продавец доставляет товар (груз) номинированному им перевозчику. — The Seller delivers the goods to the carrier nominated by him.

Продавец оплачивает расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. — The Seller pays the cost of carriage necessary to bring the goods to the named point of destination.

Пункты, из которых должна быть направлена информация — Calling-in-point, c.i.p.

Сепарация — lashing

Крепление — securing

Когда он берет расходы по товару под свою ответственность — when he receives the goods at his charge.

Когда товар предоставлен в распоряжение владельца товара (помещен на склад, не принадлежащий перевозчику или не контролируемый им) — when the goods are provided at the disposal of the merchant (placed at the warehouse, not owned or controlled by the carrier).

К заключению контрактов на **условиях D** покупатели прибегают, когда желают быть уверенными, что если после момента отгрузки товара с ним что-либо случится, то будет считаться, что продавец не исполнил своих обязательств и он будет обязан поставить товар взамен утраченного или поврежденного, поскольку он несет все расходы и риски, связанные (connected with) с доставкой товара в распоряжение покупателя в назначенном им месте. Термины D обусловливают

выполнение поставки продавцом в момент предоставления товара покупателю в стране назначения или на границе, а по условиям DDP он принимает на себя и таможенную очистку товара, ввозимого в страну покупателя. Термины D предусматривают также обязательство доставки товара продавцом в назначенный покупателем пункт назначения в определенный срок. Стороны согласовывают набор документов при приемке товара от перевозчика. Эти документы покупатель предъявляет перевозчику, чтобы принять товар и взять его с пристани, железнодорожной станции или с терминала, но они не выполняют роль документов, подтверждающих качество и количество товара в контейнере, грузовом месте.

Вопросы страхования рисков при перевозке рекомендуется решать совместно экспедитору продавца, перевозчику и его агенту.

Товарно-транспортный документ покупателю нужен для того, чтобы принять товар от предыдущего перевозчика для организации отправки последующим транспортным средством.

Содержащаяся в транспортных документах информация о товаре для покупателя является только основой для принятия им решений о процедуре приемосдаточных операций. Для одного товара это может быть только внешний осмотр и счет мест, для второго — инспектирование, для третьего — товарная экспертиза. Приемосдаточные операции при поставках товара на условиях «D» являются звеном в логистической цепочке их продвижения от изготовителя к потребителю. Такая ситуация требует еще на стадии редактирования транспортных условий детализировать обязательства сторон в отношении сроков извещения и способов передачи информации в ходе непрерывного слежения (tracing) продавцом за движением судна, вагона, контейнера с грузом на основе использования современных информационных технологий и новых средств телекоммуникаций.

В транспортных условиях контракта должны быть определены начальные и конечные сроки доставки товара в пункт/порт назначения, и согласован перечень требуемой товарной, карантинной и таможенной документации.

При поставках на условиях «D» можно использовать собственный транспорт, снизить расходы за счет скидок с тарифов или с рыночных ставок по договорам об организации перевозок. На условиях «D» доставляются грузы, связанные с оказанием гуманитарной помощи, производственной кооперации, грузы транснациональных корпораций, располагающих собственным флотом, подвижным составом и контейнерами.

«Поставка до границы» (Delivered at Frontier — DAF) используется при перевозке товара железнодорожным и автомобильным транс-

портом. Местом сдачи товара является конкретный пункт на границе. В этом пункте происходит переход риска и расходов с продавца на покупателя. Требуется точное определение этого пункта: понятие «граница» — широкое, включающее границу страны экспортера, страны импортера, границу любой из транзитных стран. Место сдачи должно быть расположено так, чтобы товар, очищенный от экспортных таможенных пошлин, находился перед таможенной границей принимающей страны, согласно контракту.

Время поставки товара может обозначаться датой или периодом (подтверждается календарным штемпелем, проставляемым в железнодорожной накладной на пограничной станции).

Продавец несет риски и расходы в связи с операциями на границе. Они могут быть различными, в зависимости от обычаев и правил торговли (перегрузка из вагонов одной колеи в вагоны другой, выгрузка для проверки качества, веса и т. д., требование переупаковки, перемаркировки).

В большинстве случаев фактической передачи товара на границе не происходит, поэтому договор перевозки может заключаться или до пограничной станции, или погранперехода, или может включать в себя перевозку транзитом по третьей стране, но очень часто по просьбе покупателя, на его риск и за его счет транспортный документ в стране отправления выписывается для перевозки до указанного покупателем пункта назначения в стране ввоза (товар, проданный на условиях «франко жел.дор. ст. Бусловская, Октябрьской ж/дороги», оформляется накладной «Советско-Финляндского прямого железнодорожного сообщения», с записью станции назначения, например, Хельсинки).

При прямом бесперегрузочном сообщении пограничные операции состоят из череды прохождения передаточных и таможенных процедур под контролем передающей и принимающей станций сопредельных железных дорог с дальнейшей отправкой по назначению согласно международному транспортному документу. Дата штемпеля иностранной пограничной железнодорожной станции на дорожной ведомости и накладной, дата выпуска товара пограничной таможни с записью и печатью в международной автотранспортной накладной CMR являются датой перехода расходов и рисков с продавца на покупателя.

Экспедитору покупателя товаротранспортный документ требуется, чтобы не только принять от перевозчика прибывший товар, но и для организации дальнейшей его доставки до склада покупателя и даже потребителю. Содержащаяся в документах информация существенна для определения процедуры приемо-сдаточных операций: внешний осмотр, счет мест, инспекция, товарная экспертиза.

Вопросы для повторения

1. Охарактеризуйте сущность базисных условий поставки группы «D».
2. Какие транспортные операции осуществляются на границе в системах доставки «DAF»?

Транспортная терминология

Прибытие — arrival

Покупатель обязан назначить продавцу обусловленный срок и/или пункт принятия товара в названном месте на таможенной границе. — The Buyer must determine the Seller the time within an agreed period and/or the point of taking delivery at the named place at the customs frontier;

Продавец обязан информировать покупателя о готовности товара к погрузке любым видом срочной передачи информации не позже, чем за 15 дней до даты начала поставки. — The Seller is to inform the Buyer of the readiness of the goods for loading by any kind of urgent means of communication not later than 15 days before the beginning of the delivery dated.

Продавцу следует информировать покупателя о произведенной отгрузке товара — The Seller should inform the Buyer of the shipment of goods effected.

Базисное условие поставки товара **DES — Delivered Ex Ship... «Франко-судно...» или «С судна...» (согласованный порт)** применяется при перевозках товаров морским или речным транспортом. Оно распространено в торговле сырьевыми и продовольственными товарами, когда покупатель желает получить товар на принадлежащем ему причале или выгружать его своими разгрузочными средствами. Это условие сходно с условиями CIF. Отличие только в том, что продавец не обязан страховать груз, а риски и расходы у покупателя возникают только с момента предоставления товара в его распоряжение (обычно после выполнения покупателем таможенных формальностей и пересечения товаром плоскости рейлингов судна в порту назначения). На практике это условие часто называют «франко-порт назначения».

Очень часто это условие применяется при доставке не прошедших таможенную очистку массовых грузов, например, зерна в океанских судах с перегрузкой на рейде в малотоннажные суда или в суда «река-море плавания». При этом продавец может встретиться с рисками простоя флота по вине покупателя.

В обработке судна в порту участвует судовой агент (судна, продавца), экспедитор покупателя, стивидорная и тальманская фирма (покупателя). В контракте оговаривается требование уточнения срока

прибытия судна с грузом и/или пункта прибытия судна с грузом и /или пункта принятия товара в порту назначения (period and/or the point of taking delivery in the named port of destination), конкретизируется способ выгрузки, вид разгрузочного оборудования, соответствующего роду товара, а также порядок компенсации возможных простоев по вине покупателя.

Базисное условие поставки товара **DEQ — Delivered Ex Quay... «Франко-причал»** применяется при перевозке не прошедших таможенную очистку товаров морским и речным транспортом. Продавец оплачивает фрахт за перевозку и расходы по выгрузке и по размещению не прошедшего таможенную очистку товара товара на причале, на пристани, обеспечивает покупателя всеми документами, необходимыми для того, чтобы взять товар с этого причала. Вопрос об оплате пошлины за счет покупателя определяется оговоркой в транспортном документе «пошлина за счет покупателя» — duty unpaid.

Покупатель несет все расходы и риски, падающие на товар с момента, когда товар действительно предоставлен в его распоряжение на причале, пристани и даже на набережной в согласованном порту назначения.

Это условие применяется в торговле с рядом развивающихся стран, в том числе со странами Континентальной Африки (Мали, Чад и др.), имеющими собственные причалы и склады в береговых странах; с Лаосом при поставках через Камбоджу, Вьетнам и Таиланд.

В контрактах требуется специально оговаривать порядок документального подтверждения поставки и способ проверки товара по качеству и количеству.

К поставкам на условиях DEQ прибегают экспортеры, договариваясь с судовладельцами о перевозке мелких партий грузов по одному сборному коносаменту с выписанными в порту отправления деливери-ордерами (долевыми коносаментами), по которым каждая мелкая партия груза выдается конкретному грузополучателю, который осуществляет сам таможенную очистку импортного товара.

С развитием контейнеризации, с созданием зон свободной, беспошлинной торговли наряду с условиями EX Works получают широкое распространение поставки товаров в экспорте на базисных условиях поставки **DDU — Delivered Duty Unpaid — Поставка без оплаты пошлины...» и DDP — Delivered Duty Paid «Поставка с оплатой пошлины»**, которые иногда называют «Франко-адрес грузополучателя» («франко-склад покупателя»). Они предусматривают оплату продавцом всех расходов по доставке товара в адрес покупателя с оплатой, соответственно выбору того или иного условия, импортных пошлин и налогов или продавцом (DDP), или покупателем (DDU). Покупатели прибегают к этим условиям, когда требуется, чтобы импортные товары действительно прибыли в место назначения в определенный срок. При этом продавец обязан направить покупателю надлежащее сообщение для того, чтобы он мог своевременно организовать принятие товара от перевозчика.

Цена на условиях DDP будет наиболее высокой, поскольку она может включать не только разгрузку транспортных средств, но и размещение товара на складе покупателя после выгрузки. Риск случайной гибели или повреждения товара переходит с продавца на покупателя в момент подписания ими акта приема-сдачи груза или вручения продавцом со своей передаточной надписью покупателю складской расписки таможенного склада или склада продавца в пункте назначения.

Принимая на себя поручение на экспедирование товара на условиях DDP, экспедитор должен располагать четкими знаниями особенностей транспортного процесса по всей логистической цепочке доставки и быть готовым к выполнению значительного количества формальностей транспортного, таможенного, налогового характера не только в стране покупателя, но и в странах транзита товаров. Требования к квалификации экспедитора возрастают при обслуживании торговли с развивающимися странами, а также в поставках грузов, связанных с различными формами правительственной — гуманитарной помощи и благотворительностью.

Распространено оформление приема грузов получателем при этих поставках путем передачи покупателем перевозчику оригинала коносамента смешанного сообщения или подписью получателя на сдаточной расписке — деливери — ордера. Таможенная очистка поручается экспедитором продавца местному таможенному брокеру.

Все три базисных условия поставки (ExW, DDU, DDP) так или иначе отвечают требованиям доставки груза по варианту «от двери до двери» и «точно в срок». Выбор того или иного условия в основном соответствует условиям торговли, особенностям регионального законодательства и банковской практики. Так, в настоящее время в Китае при острой нехватке контейнеров под экспортные товары они закупаются на заводах на условиях ExW и сразу же направляются под загрузку товарами отправителей.

Условия DDU и DDP позволяют рационально построить систему договорной логистики: экспедиторские документы применять для расчетов по цене товаров, а транспортные — для оформления передачи грузов по цепочкам их движения. Практика кредитования транспортных расходов экспедиторами (факторинг) приводит к тому, что в контракте предусматриваются две цены поставки: ExW и DDU.

Банк экспедитора оплачивает продавцу цену ExW, а покупатель вручает товарораспорядительные документы после оплаты им экспедитору цены DDU.

Вопросы для повторения

1. Дайте характеристику базисных условий DES, DEQ, DDU, DDP.
2. Почему в операциях по приему/сдачи товаров DES и DEQ активно сотрудничают между собой экспедиторы продавца и покупателя, а также агенты судовладельцев?
3. Обозначьте момент перехода рисков с продавца на покупателя при поставках DES.
4. Какие ситуации могут влиять на выбор продавцом и покупателем того или иного условия группы «D»?

Транспортная терминология

Любые таможенные сборы и пошлины — any duty

Поставлено без оплаты пошлины, но с оплатой налога на добавочную стоимость — DDU VAT paid

Поставлено с оплатой пошлины, но без оплаты налога на добавочную стоимость — DDP VAT unpaid

Долевой коносамент — delivery order

Обычай делового оборота, торговый обычай («узанция») — usage of trade

2.8. Упаковка и маркировка. Укрупнение грузовых мест. Контейнеры

Раздел контракта об упаковке и маркировке товара считается обязательным. Упаковка товара (packing) — средство или комплекс средств (тара, материал, в который помещается товар), обеспечивающих защиту от повреждения или потерь при транспортировке, хранении и перевалке, а также компактность в целях сокращения транспортных издержек.

Требования к упаковке должны исходить из избранного способа, расстояния и продолжительности транспортировки, необходимости перегрузки, сохранения температурного режима и влажности, учета времени года (условий погоды), действующей схемы оплаты (за поддон, кипу, контейнер и т. д.), совместимости с другими грузами и др.

Выдвинутое контрагентом предложение в отношении рода упаковки прежде всего должно быть проверено на предмет соответствия отечественному стандарту — ГОСТу 18106–72, 18338–73, а также техническим условиям, утвержденным в установленном порядке по

согласованию с федеральными органами в области транспорта и другими органами исполнительной власти.

Даже в контейнерном варианте доставки в контракте предусматривается предупреждение о помещении товара в определенную тару, обеспечивающую сохранение индивидуальных свойств товара, предохранение от порчи в результате сдвигов, ударов при резких движениях. При выборе тары должны также учитываться таможенные правила, например, начисление пошлины по весу брутто, обложение дополнительной пошлиной спецтары и т. д.

Принимая поручения на изготовление тары, упаковки и нанесения транспортной и товарной маркировки, экспедитор также строго следует требованиям правил перевозок.

При морской перевозке необходимо рассчитывать давление по вертикали на груз других грузов, а также боковое давление под влиянием крена судна, учитывать глубину трюмов и их размеры, возможность проникновения посторонних запахов и загрязняющих веществ, соизмерять размеры мест и грузовых люков.

При железнодорожных перевозках необходимо учитывать возможность сильных толчков вагонов в пути в результате торможения и при маневрировании на железнодорожных станциях, соизмерять размеры тоннелей, мостов, и закруглений пути с габаритами, весом и внешней формой грузового места. При перевозках на открытых железнодорожных платформах грузов, восприимчивых к сырости, упаковка должна быть влагонепроницаемой.

При авиаперевозках тара должна быть, прежде всего, максимально облегченной, поскольку ставки тарифов авиаперевозок по весу высокие. Особые требования предъявляются авиационными перевозчиками к легковоспламеняющимся грузам. Обычно они упаковываются в огнестойкую, плотно закрытую тару. Вместе с тем почти полное отсутствие толчков, осторожность и внимание персонала при погрузочно-разгрузочных работах обусловливают более низкие требования к прочности тары, по сравнению с другими видами транспорта.

При автомобильных перевозках характер упаковки зависит от вида товара, грузоподъемности автомобиля, профиля и состояния дороги и других условий.

Особые требования предъявляются к упаковке грузов, поставляемых в тропические страны, где влажность воздуха достигает 90%, а средняя температура + 30 / +40 градусов С. Товары, поставляемые в тропические страны, требуют особо прочной упаковки (пропитанной особыми составами, изготовленной из специальных материалов). Часто для упаковки используются запаянные или плотно закрытые ящики, а также металлические малоразмерные контейнеры.

Экспедитору могут быть выданы поручения на организацию перевозки возвратной, многооборотной, складывающейся тары, на специальное таможенное декларирование тары, если цена упаковки была выделена из общей цены товара.

Под маркировкой (marking) понимаются условные обозначения, данные и изображения, наносимые на упаковку, а также бирки на отгружаемые товары, с целью избежания засортировки товаров и предупреждения о соблюдении условий для сохранной транспортировки груза с учетом его физико-химических и транспортных особенностей. Маркировка имеет большое значение для облегчения процессов перегрузок товара в пути, количественного отбора отдельных мест, а также для избежания недоразумений при выдаче товара разным получателям (адресатам). Маркировка является одним из существенных объектов при прохождении таможенного контроля.

В зависимости от условий контракта купли-продажи понятие маркировки включает:

— обозначения, необходимые для контроля следования по адресату;
— наименование грузополучателя, наименование отправителя (или заменяющие их условные знаки); вес нетто и брутто; номера контрактов заказ-нарядов на изготовление, номер данного места (эти обозначения называются товарной маркировкой);
— сведения, необходимые для транспортных организаций, участвующих в перевозке груза: наименование стран и пунктов отправления и назначения, терминалов при осуществлении перегрузок на маршруте следования (эти обозначения называются грузовой маркировкой);
— транспортную маркировку, необходимую для использования в ходе перевозки: номера вагонов и люков, номер транса (внутреннего номера партии), название судна и др. (эти обозначения в отличие от других делаются не грузоотправителем, а транспортной организацией, принявшей груз к перевозке, или перевалке);
— обозначения, предупреждающие о том, как надо обращаться с товаром во время его перевозки, погрузо-разгрузочных работ и хранения (эта маркировка называется специальной).

Маркировка должна содержать указание страны происхождения и потребления товара и соответствовать требованиям таможен в отношении размера и языка надписей, способов их нанесения. (Поскольку в большинстве стран существуют различные требования в отношении указаний о стране происхождения товара, экспортерам рекомендуется указывать страну происхождения вообще на всех вывозимых товарах).

Размеры маркировочных ярлыков, манипуляционных знаков и надписей содержатся в ГОСТ 14192–77. Оправдан практический под-

ход к маркировке как к «средству связи между грузом и перевозочными документами». Только с помощью маркировки иногда удается определить принадлежность груза в случае разъединения документов. Маркировочные знаки являются предупреждением для рабочих складов и докеров в части осторожного обращения со специальными грузами.

На судах регулярных линий и в «сборных вагонах» перевозятся в обычном рейсе, маршруте грузы самой широкой номенклатуры, принадлежащие многочисленным отправителям, а иногда даже одни и те же грузы по виду, но принадлежащие разным владельцам. Один и тот же отправитель может отгружать по отдельным документам различные грузы. При выгрузке таких партий приходится зачастую рассортировывать грузы согласно каждому коносаменту или накладной для сдачи получателю. Все это заставляет перевозчиков общего пользования предъявлять повышенные требования к маркировке. Поэтому в коносаментах линий содержатся предупреждения о том, что «перевозчик не будет отвечать за засылку груза, если на каждом грузовом месте не менее, чем на двух его сторонах не будет написан порт назначения шрифтом не менее 5 см». В коносаменте содержится также предупреждение о том, что убытки судна, которые могут произойти, вследствие неправильной или недостаточной маркировки груза, будут возмещены перевозчику грузовладельцем.

Наряду с маркировкой грузов, нанесением манипуляционных знаков по целому ряду товаров торговля требует их штрихового кодирования на изделии или на товарном ярлыке, а на пути продвижения товаров создания устройств для их считывания и компьютерного распределения по направлениям доставки. (структура EAN, оборудование AIM).

В контрактах очень часто оговариваются требования комплектования штучных грузов в укрупненные **грузовые единицы** (unit loads) путем соединения между собой средствами пакетирования грузов в один блок, форма и линейные размеры которого достаточны для рационального использования грузовместимости и грузоподъемности транспортных средств, а также для обеспечения сохранной перевозки груза.

Существуют внутренние и международные стандарты средств пакетизации. Наиболее распространенными из них являются поддоны, удобные для вилочных погрузчиков, размера 800 х 1200 мм («Европул») и 1200 х 1000 мм («Предпочтительный» ИСО 3676), пакет для крупнотоннажных контейнеров с размерами в плане 1140 х 1140 мм, высотой 1350 мм под груз весом до 1,25 т.; а также решетчатый, бокосовый поддон 835 х 1240 мм.

Созданы машины и промышленные роботы, выполняющие операции по формированию пакетов из различных грузов в транспортной таре, в мешках и даже в потребительской упаковке.

Эксплуатируется специальный транспорт для перевозки грузов в пакетах: автомобили, суда-пакетовозы, грузовые самолеты; а также погрузочное и складское оборудование (козловые краны, краны штабелеры, погрузчики, и др.).

Доставка товара от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта в международном сообщении по варианту «от двери до двери» в настоящее время не возможна без использования унифицированных грузовых единиц — **контейнеров**. В своем большинстве контейнер представляет собой стандартизированную по максимальной массе брутто, габаритам, размерам конструкцию в виде закрытого ящика прямоугольной формы с дверью в одной торцевой стороне или дополнительной дверью в боковой стороне. Контейнеры изготовляются из высокопрочной стали и алюминия и разделяются на универсальные и специализированные. Размеры контейнеров рекомендованы ИСО (Международной Организацией по Стандартизации).

В основу их положены фиксированные размеры по длине, ширине, по массе брутто. Наиболее распространенными являются 20- и 40-футовые контейнеры массой брутто 30 и 24 т, с неизменной шириной 8 футов (2,438 м). Высота контейнеров различна: 8 футов (2,438 м), 8,5 футов (2,59 м), 9 футов (2,74 м) и 9,5 футов (2,896 м). Для перевозки тяжелых грузов, не подверженных порче при любых погодных условиях, применяются контейнеры без крыши, контейнеры с высотой равной 0,5 стандартной величины, а также контейнер-платформы — флеты (flats) для укладывания на них габаритных грузов. Длина контейнеров: 45, 30, 20 и 10 футов. Контейнеры в 45 футов приспосабливаются для оптимального использования поддонов, для загрузки сыпучими грузами и др. (PWHC — 45ft palletwide high cube).

При расчетах рекомендуется пользоваться данными контейнера «IC» (teu — twenty foot equivalent, ДФЭ, двадцатифутовый эквивалент) — с размерами по длине 20 футов (6,06 м), грузоподъемностью около 18 т и «IA» с размером по длине 40 футов (12,19 м — ФЭУ) грузоподъемностью около 26т, с высотой (оба) 2,44 м.

Контейнеры оборудованы приспособлениями для закрепления на различных видах транспортных средств и механизации погрузочно/разгрузочных работ — угловыми запорами-фиттингами для ввода замков автоматизированного захватывающего устройства в грузоподъемном механизме или для сцепления с другим контейнером, для крепления к палубе судна и установки на автомобиль-контейнеровоз.

Прочность контейнеров обеспечивает их штабелирование на палубе в 6, а на судне — в 9 ярусов.

Технический надзор за изготовлением и эксплуатацией контейнеров осуществляют классификационные общества, в том числе Российский Морской Регистр судоходства на основе стандартов ИСО, Таможенной конвенции 1972 г. и утвержденных правил Международной конвенции о безопасности контейнеров, принятой в 1972 г. на Женевской конференции по международным контейнерным перевозкам, созванной ООН и ИМО.

Основная масса универсального контейнерного парка принадлежит перевозчикам, экспедиторам и лизинговым компаниям, сдающим контейнеры в аренду.

Грузовладельцам принадлежит основная масса специализированных контейнеров (цистерн, контейнеров для перевозки сыпучих грузов, химовозов, изотермических, рефрижераторных и т.д).

Повышенная капиталоемкость контейнерных перевозок оказывается под силу только крупным предприятиям. Это привело к концентрации основных международных контейнерных перевозок в руках примерно 150 судоходных, железнодорожных и экспедиторских компаний, связанных между собой системами взаимообмена, совместного использования и слежения за движением контейнеров.

В России контейнерный парк принадлежит морским и речным судовладельцам, ОАО «Трансконтейнер» (РЖД), операторским, экспедиторским и автотранспортным предприятиям. Большое число иностранных контейнеров находится в управлении у огромного числа транспортных и торговых компаний, промышленных предприятий.

Особенности предотправочной экспедиции контейнеров

Экспедитор обязан проверить пригодность в коммерческом отношении контейнера для перевозки конкретного груза, поскольку согласно ст. 20 Устава железнодорожного транспорта РФ (УЖТ РФ) это является обязанностью грузоотправителя.

Необходимо проверить полноту очистки контейнера от ранее выгруженного груза, состояние кузова, пола, запорного устройства для обеспечения сохранности перевозимого груза. Обнруженные неисправности контейнера устраняются до начала размещения в нем груза, причем грузоотправитель (или его экспедитор) вправе отказаться от контейнера, непригодного для перевозки конкретного груза, а «железная дорога» («Трансконтейнер») обязана подать взамен исправные, пригодные для перевозки таких грузов контейнеры.

(В соответствии со ст. 21 УЖТ РФ погрузка грузов в контейнеры обеспечивается грузоотправителями. Ответственность за некачественную укладку грузов в сборные контейнеры перед грузоотправителями несут контейнерные грузовые станции (CFS) и грузовые агенты ИАТА).

Экспедитор обязан контролировать процесс укладки груза с тем, чтобы обеспечить сохранность как груза, так и самого контейнера. При этом руководствуются следующими правилами загрузки (stuffing):

— распределять вес груза равномерно по всему полу контейнера;
— класть тяжелые предметы на дно контейнера, легкие — на них сверху;
— заполнять прокладочными материалами свободное пространство («просвет») между грузом и стенами контейнера;
— наклеивать специальные этикетки для маркировки контейнеров, загруженных опасными грузами;
— обеспечивать расположение центра тяжести груза как можно ближе к центру контейнера, в противном случае информировать об этом перевозчика;
— при загрузке придерживаться пределов грузоподъемности контейнера и трейлера (никогда их не перегружать); масса груза в контейнере определяется разностью между номинальной массой брутто и массой его тары, указанными на трафарете;
— закрывать и запирать двери контейнера, закрепить ручку дверного запора порожнего контейнера («закруткой»), осторожно натягивать тент крыши;
— наложить пломбу запорно-пломбировочного устройства установленного образца в порядке, предусмотренном Правилами перевозок.

Перевозчики, как правило, требуют передачи вместе с контейнером:

— упаковочного листа — плана расположения грузовых мест (в России этот документ носит название «Свидетельство (сертификат) об укладке и креплении груза»); (приложение № 5)
— свидетельства о загрузке контейнера опасными грузами (Dangerous cargo list);
— перечня рефрижераторных контейнеров (Reefer Container List).

При приемке экспедитором контейнера помимо обязательного визуального осмотра контейнера в отношении его пригодности для перевозки контейнерного груза нужно проверить наличие:

— прикрепляемой в обязательном порядке к двери контейнера таблички о допущении контейнера к эксплуатации по условиям безопасности в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам 1972 г. (КБК)

таблички о допущении контейнера для перевозок грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 г.;
знака Регистра РФ.

Отсутствие таких табличек и знака может послужить основанием для штрафа перевозчика. Более того, в экспорте контейнер может быть административными органами вообще не допущен в страну импорта. При отправке контейнера с грузом экспедитор должен руководствоваться официально публикуемыми перечнями станций железных дорог, морских и речных портов, автостанций, открытых для операций с такими контейнерами (в установленных пределах грузоподъемности). Как правило, при контейнерных перевозках грузоотправитель или его экспедитор обязан сам составить перевозочный документ установленной формы, предусмотренный на данном виде транспорта (транспортную железнодорожную накладную формы ГУ–29К), коносамент, товарно-транспортную накладную). В перевозочном документе указываются номер контейнера, его тип и масса согласно трафарету, наименование груза, его масса нетто, оттиски пломб. Грузоотправитель несет ответственность за правильность сведений, содержащихся в транспортном документе, накладной формы ГУ–29К.

Номер контейнера состоит из 17 латинских букв и цифр, из которых только 6 индивидуализируют №контейнера. Буквосочетание RZDU — означают принадлежность контейнера к парку ОАО «РЖД», RU — к стране Россия.

В настоящее время контейнеры оснащаются устройствами радиочастотной идентификации PFID (Radio frequency identification) с датчиками — «tags», которые указывают в реальном времени на местонахождение контейнера и информируют об открытии и проникновении во внутрь контейнера, о внутренней температуре и влажности. Применяются пломбы, открывающиеся только с помощью электроники.

Стандартизированы и сведены до минимума отправительские и сдаточные документы на основе их матричности и применения разноцветных копий. При отправлении — это «погрузочный ордер/поручение на отгрузку экспортного груза; при полном использовании вместимости контейнера — Export Cargo Shipping Instruction — ECSI, с приложением «упаковочного листа — Container/Vehicle | Packing Certificate», а в случае отгрузки мелкопартионной отправки с ее комплектацией в сборную, поконтейнерную, на грузовой станции CFS — документа Standart Shipping Note — SSN. Эти документы и их копии используются и как инструкция для выписки коносамента, и как доковые расписки, и как штурманские расписки, а также для офор-

мления внутритерминальных, тальманских операций, для таможенного и санитарно-карантинного оформления.

При перевозке опасных грузов используются специальные бланки ECSI, а вместо SSN — документ DGN (Dangerous Goods Note).

Передача от одного держателя другому контейнеров, а также трейлеров/шасси, как имущества, производится с ее оформлением на терминалах и складах на бланках специального документа — «маршрутной карточки/Equipment Interchange Receipt / Container Condition Report. Она содержит полную информацию о передаваемом оборудовании, наложенных пломбах, а также сведения о техническом состоянии контейнера с использованием специальных аббревиатур (например, RS — покрыт коррозией, H — дыра и др.). (Приложение № 6)

Одним из главных направлений по обеспечению сохранности перевозимых грузов является применение запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ). ЗПУ устанавливаются перевозчиками, если они осуществляют перевозку грузов или грузоотправителями, если они сами помещают товар в грузовое место, в контейнер, вагон, судно (свинцовые пломбы, ЗПУ типа «Клещ — 60» для контейнеров).

Вопросы для повторения

1. Какие требования предъявляются к упаковке и маркировке товаров в зависимости от выбора средства доставки, регионов производства и потребления товара?
2. Какие средства укрупнения грузовых средств вы знаете?
3. Какие основные характеристики контейнеров требуется запомнить?
4. Назовите «контейнерные конвенции», что они требуют?

Транспортная терминология

Упаковка — packing
Расходы по упаковке — packing charges, expenses
Упаковочный лист — packing list, slip
Пакет — palletized freight, pouch
Пакетирование — palletizing, unitization
Уплотнение, подпрессовка — setting
Предотгрузочная проверка — preshipment inspection
Приемочный контроль — acceptance inspection
Грузовой план размещения грузов в контейнере, трейлере, фургоне — container/ vehicle packing certificate
Свидетельство / сертификат о загрузке контейнера опасными грузами — dangerous cargo list
Маршрутная карточка — Equipment Interchange Receipt, EIR; Container Condition Report

Стоимость упаковки — Cost of packing
Маркировка — marking
Выгрузка груза из контейнера — stripping
Грузовая единица (Unit Load Device — «Article of Transport») включает, если иначе не обозначено (unless otherwise indicated, uoi) любое перевозочное средство (vehicle), контейнер (container), грузовую платформу — флет (flat), поддон (pallet), трейлер (trailer), перевозочную цистерну (transportable tank) и аналогичные средства для консолидации грузов (consolidation), а также средства пакетирования пиломатериалов (as timber packages).

2.9. Производство расчетов по экспортным внешнеторговым сделкам

Расчеты по торговым, в том числе внешнеторговым сделкам, на основе специальных поручений продавцов товаров экспедиторам и предварительных договоренностей с банками — участниками расчетов, производятся поставщиками-продавцами товаров в тех случаях, когда это может ускорить процесс получения выручки за поставленный товар.

Международная Торговая Палата в 1994 году приняла документ «ICC UCP — 500» «Единые обычаи и практика применения документарных аккредитивов» (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits), которыми была расширена номенклатура транспортных документов, используемых в аккредитивной форме расчетов между экспедиторами и импортерами за поставленные первыми товарами.

Банкам было разрешено принимать в качестве документального подтверждения выполнения продавцом своего обязательства поставки товара по торговому контракту для производства платежа с открытого покупателем в пользу продавца аккредитива: не только морской бортовой коносамент, но и необоротную морскую накладную, чартерный и мультимодальный коносаменты, авианакладную и другой автомобильный, железнодорожный, морской или речной транспортный документ (накладные), выданный отправителю как после размещения груза на борту транспортного средства, но также и при приеме товара под свою ответственность на складе отправителя, или при поступлении груза на терминал перевозчика (place of receipt) для последующей транспортировки в пункт назначения и сдачи груза в распоряжение получателя (place of delivery).

Соответственно банкам разрешается при осуществлении расчетов по аккредитивам принимать как перевозочные документы, подтверждающие погрузку груза на борт транспортного средства в день, соответствующей дате документа (on board doc.), так и документы, отмеченные датой приема грузов перевозчиком для доставки получателю (received for shipment doc.).

Экспедитору может быть поручено продавцом и покупателем по обоюдной договоренности посредничать в осуществлении расчетов по цене товара в целях ускорения валютных поступлений по экспорту.

Рассмотрим сущность такой операции на примере наиболее распространенных форм расчетов за поставленный по экспорту товар — инкассо и аккредитив. (Другие формы расчетов: по открытому счету, чеками и др. экспедиторам, как правило, не поручаются).

Инкассовая форма расчета (Collection of payment, encasement) представляет собой передачу экспортером поручения своему банку на получение от импортера определенной суммы платежа за проданный товар против предъявления ему — покупателю обусловленных в контракте купли-продажи товарных документов.

Технология инкассовой операции представлена на схеме:

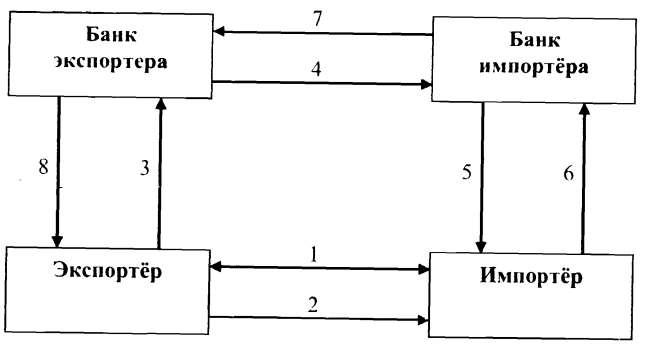


Рис. 1

1. Заключение внешнеторгового контракта между экспортером и импортером.
2. Поставка товара экспортером импортеру в соответствии с условиями внешнеторгового контракта.
3. Передача экспортером своему банку инкассового поручения и товарораспорядительных документов, связанных с поставкой товара импортеру.
4. Проверка банком экспортера полученных от экспортера документов и их пересылка банку импортера.
5. Передача банком импортера полученных документов импортеру на условиях «против платежа/против акцепта».
6. Платеж, от импортера.
7. Перевод банком импортера банку экспортера выручки.
8. Зачисление банком экспортера выручки экспортеру, за поставленный им товар импортеру.

Инкассовая форма расчета удобна экспортеру, так как дает ему гарантию в том, что товар не перейдет в распоряжение покупателя до

тех пор, пока им не будет произведена его оплата. Вместе с тем она имеет для экспортера два существенных недостатка: во-первых, отсрочку получения платежа экспортером (интервал между моментом отгрузки товара и датой предъявления банку документов и датой получения в банке выручки за товар) и, во-вторых, опасность возможного отказа импортера от оплаты (от выкупа товарных документов) по разным причинам, в том числе неплатежеспособности, к моменту получения банком импортера товарных документов от банка — экспортера. Для устранения этих недостатков и ускорения расчетов по инкассовой операции на практике применяют некоторые варианты, изменяющие ее обычную форму, а именно:

- оплата импортером товара производится против телеграфного извещения банка экспортера в порту отгрузки, на погранстанции о принятии им на инкассо товарных документов и об отсылке их банку импортера (распространена в расчетах за поставки сырьевых товаров);
- оплата производится третьим лицом (обычно банком) за счет средств импортера, находящихся у него в депозите; он принимает перед экспортером ответственность за своевременную и надлежащую оплату представленных им товарных документов;
- представление импортером гарантии банка об оплате в пределах определенной суммы или отправка экспортером товара в адрес банка импортера.

Аккредитивная форма расчета. Аккредитив (Letter of Credit) представляет собой обязательство банка произвести по указанию и за счет покупателя-импортера платеж экспортеру на сумму стоимости поставленного товара против предъявленных экспортером документов.

Операция платежа за товар по аккредитиву показана на схеме:

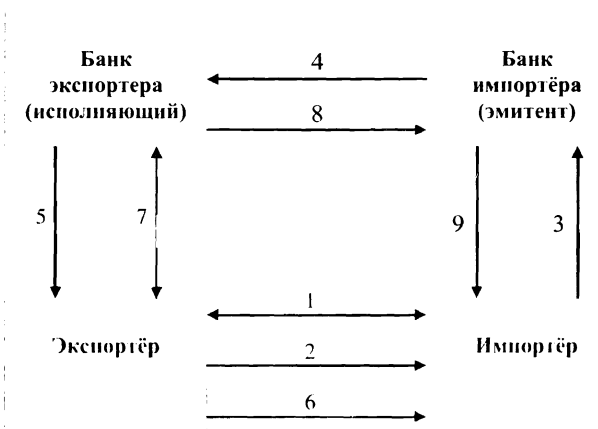


Рис. 2

1. Заключение внешнеторгового контракта между экспортером и импортером.
2. Сообщение экспортера о готовности товара к отгрузке в адрес импортера в соответствии с условиями внешнеторгового контракта.
3. Поручение импортера своему банку на открытие аккредитива.
4. Обращение банка импортера к банку экспортера открыть аккредитив в пользу экспортера.
5. Сообщение банка экспортера экспортеру об условиях открытого в его адрес аккредитива.
6. Поставка экспортером товара импортеру и оформление товарораспорядительных документов, связанных с этой поставкой.
7. Передача экспортером своему банку товарораспорядительных документов и получение причитающихся ему денежных средств за поставленный товар импортеру.
8. Пересылка банком экспортера полученных им от экспортера товарораспорядительных документов в адрес банка импортера.
9. Передача банком импортера товарораспорядительных документов импортеру для получения закупленного им у экспортера товара.

Товарно-транспортными документами, в соответствии с «Едиными обычаями и практикой применения документарных аккредитивов МТП 1994г.», являются:

1) коммерческий счет-фактура;
2) полный комплект оригиналов чистых коносаментов или накладных, выписанных на имя получателя с пометкой «фрахт оплачен/ фрахт оплачен заранее» (при отгрузках на условиях CIF, CFR) или «фрахт оплачивается по месту назначения» (при отгрузках на условиях FOB), плюс число копий (указывается, если необходимо), или дубликат международной железнодорожной накладной (СМГС), оригиналы других транспортных и экспедиторских документов, содержащие наименование получателя груза, отметку об оплате перевозных платежей и сборов и отметку перевозчика или об отправке груза, или о приеме груза для транспортировки.
3) страхового полиса, выписанного на имя/ приказу покупателя (при отгрузках на условиях CIF, CIP);
4) других документов (дается их перечень: сертификаты количества, качества, происхождения и т. п.; упаковочные листы, спецификации и т. п.).

Подтверждая поручение на ведение расчетов по экспортным внешнеторговым сделкам, экспедитору надлежит информировать клиента о том, что он выполняет это поручение «от имени и по поручению клиента» с возложением на него имущественной ответственности по договору, согласно гл. 52 ГК РФ «Агентирование».

В договоры транспортной экспедиции и в агентские соглашения Правилами транспортной экспедиции и проформами агентских соглашений (ФОНАСБА и др.) предусматривается внесение поручений на выполнение расчетов по цене товаров только в письменной форме.

В настоящее время банки активно участвуют не только в производстве расчетов по внешнеторговым сделкам, но и в кредитовании транспортных операций. Оно может осуществляться в форме префинансирования транспортных расходов и в предоставлении гарантий по платежам. Наиболее оптимальным вариантом является сотрудничество экспедитора и банка, когда экспортеру товара оплачивается цена товара EXW, а с импортера взыскивается против индоссированной в пользу покупателя складской расписки таможенного склада цена DDU.

Вопросы для повторения

1. В каких целях продавец и покупатель товара прибегает к услугам экспедитора при производстве расчетов по цене товара?
2. Охарактеризуйте инкассовую форму расчетов.
3. Охарактеризуйте аккредитивную форму расчетов.

Транспортная терминология

Инкассовая форма расчета — collection of payment, encasement

Аккредитив — letter of credit

Оплата наличными — cash on delivery (COD), cash against documents (CID)

Унифицированные правила по инкассо — Regles uniformes relatives aux encasements (PUE) 1978 МТП / ICC.

2.10. Страхование имущественного риска, связанного с выполнением контракта купли-продажи

По сделкам CIF и CIP продавец товара обязан заключить договор страхования рисков, связанных с доставкой товара покупателю, поэтому в практике международной торговли может иметь место поручение экспортеру застраховать риски импортера, связанные с перевозкой груза по международным путям сообщений, через заключение договора страхования.

Договор страхования (гл. 48 ГК РФ) (contract of insurance, insurance treaty) – договор, по которому страховщик принимает на себя за обусловленное вознаграждение (страховую премию) обязанность возместить убытки страхователя, происшедшие вследствие

предусмотренных договором страхования опасностей или случайностей (страховых случаев), которым подвергается застрахованный объект.

В основе договора страхования должна содержаться его предпосылка — определенный страховой интерес сторон.

В соответствии со сложившейся практикой международной торговли в основу содержания договора страхования рисков поставки товаров принимаются стандартные условия. Их называют «Оговорками» (Clauses) страхования грузов Института Лондонских страховщиков (The Institute Cargo Clauses — ICC drafted by the Institute of London Underwriters). Важным является то, что эти оговорки без каких-либо существенных коррективов вошли в «Правила» страхования европейских, в том числе и российских страховщиков. По размерам покрытия рисков оговорки в Правилах страхования грузов в России обозначены группами: 1,2,3, которые соответствуют группам А,В и С в оговорках Лондонских страховщиков. При страховании грузов, продаваемых на условиях CIF, CIP, используется минимальное покрытие рисков, согласно оговоркам группы 3, соответствующим оговоркам группы С — «Страхование без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения».

Страхование должно покрывать как минимум предусмотренный в договоре купли-продажи размер цены товара, согласно счету-фактуры плюс 10% ожидаемой от торговой сделки прибыли (т. е. 110%) контрактной цены. Договор страхования должен быть оформлен в валюте договора купли-продажи.

Риски, которые не попадают под условия страхования группы «С» должны дополнительно страховаться продавцом или покупателем в страховых компаниях и клубах взаимного страхования[1].

Транспортная терминология

Страхование — insurance
Страхователь — insured, assured
Страховщик — underwriter
Страховая премия — insurance premium
Страховая сумма — sum insured
Страховой случай — losses
Риск — risk

[1] Более подробному изложению вопросов транспортного страхования посвящено учебное пособие Ю.А. Чунтомовой «Транспортное страхование» (Изд. РКонсульт , 2006г.)

2.11. Таможенная очистка экспортного и импортного товара

Базисные условия поставки (кроме ExW) возлагают на продавца товара и на покупателя (ExW) декларирование и таможенную очистку (таможенное оформление, оплату таможенной пошлины и сборов и др.) товара в экспорте.

Покупатель осуществляет таможенную очистку товара в импорте на всех условиях, кроме DDP, когда эту операцию выполняет продавец.

Таможенное дело, как атрибут государственной власти, направлено на защиту экономического суверенитета и экономической безопасности страны, а также на активизацию национальной экономики в ее связях с мировым хозяйством.

Ознакомимся с основной таможенной терминологией в ее международном понимании.

Таможня (custom control) — государственная служба, следящая за ввозом и вывозом товаров через границу и взимающая таможенные пошлины и сборы, другие налоги.

Таможенная пошлина (custom duty) — налог, взимаемый таможенными службами с провозимых через государственную границу товаров по ставкам таможенного тарифа на единицу данного товара.

Таможенная граница — (custom border) граница территории, провоз товаров через которую требует заполнения таможенной декларации и уплаты таможенных пошлин. Обычно совпадает с государственной границей.

Таможенная декларация (custom declaration) — документ, содержащий сведения о перемещаемом через границу грузе (экспортируемые и импортируемые товары, пассажирский багаж, ручная кладь, ценности в виде украшений). Таможенная декларация — основной документ, в соответствии с которым таможенные службы пропускают грузы через границу. (Приложение № 7)

Кроме пошлин могут применяться таможенные сборы (customhouse fees) — дополнительные сборы, взимаемые сверх таможенных пошлин.

Таможенная бандероль — наклейка на товарном месте, свидетельствующая об оплате таможенной пошлины или акциза.

Таможенный брокер — юридическое лицо, имеющее по своему статусу право выполнения от собственного имени операций по таможенному оформлению товаров и транспортных средств, а также других посреднических функций в области таможенного дела за счет и по поручению представляемого лица.

Таможенный кодекс РФ (ТК РФ) определяет права и обязанности участников внешнеэкономической деятельности при перемещении то-

варов и транспортных средств через таможенную границу. Каждый участник внешнеэкономической деятельности должен точно знать, какими он располагает правами, согласно таможенному законодательству, а также какие действия, когда и в каком порядке следует их совершать при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу.

ТК РФ состоит из 6 разделов: общие положения; таможенные процедуры; таможенные платежи; таможенный контроль; таможенные органы; заключительные положения. Согласно Кодексу таможенные органы обязаны выдавать любому лицу, заинтересованному в перемещении товара через таможенную границу, в том числе через посредничество таможенных брокеров — экспедиторов, предварительное решение относительно классификации конкретных товаров в соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности, а также свидетельств о происхождении товара из конкретной страны (страны происхождения товара). Это позволяет экспедитору еще до начала процесса перемещения через таможенную границу определить основные таможенные характеристики товара в целях его надлежащего декларирования и оформления, что значительно облегчит прохождение таможенных формальностей.

Таможенный кодекс содержит четкую структуризацию таможенных режимов: выпуск для внутреннего потребления, экспорт, импорт и международный таможенный транзит. Установлена группа экономических таможенных режимов, которые определяют понятия: переработка товара на таможенной территории (для реимпорта), переработка товара для внутреннего потребления (завозятся запчасти и производится из них сборка готовых изделий), переработка товара вне таможенной территории («толлинговые операции», например, завозится по импорту боксит для переплавки в алюминий на экспорт), временный ввоз (выставки и пр.), режим таможенного склада, режим свободной таможенной зоны. К завершающим таможенным режимам относятся: реимпорт, реэкспорт, уничтожение (например, наркотиков), отказ в пропуске в пользу государства (контрабанда). Специальные таможенные режимы включают в себя временный вывоз (например, контейнеров), ввоз (иностранных грузовиков), беспошлинную торговлю (с неразвитыми странами), перемещение припасов и др. Каждый участник внешнеэкономической деятельности имеет право самостоятельно выбрать подходящий для него режим в целях оптимального учета особенностей конкретной хозяйственной деятельности.

Острым вопросом является определение и заявление таможенной стоимости товара. В соответствии с ТК РФ несогласие таможенного органа с заявленной таможенной стоимостью не может служить основанием для приостановления выпуска товара. Таможня обязана в письменной форме запрашивать у декларанта дополнительные документы и сведения, уведомлять о принятом ею решении в части определения таможенной стоимости, проводить дополнительные консультации по выбору метода определения таможенной стоимости. Пошлина может уплачиваться посредством авансовых платежей. С другой стороны, таможенные органы несут ответственность за причинение вреда перевозчику, декларанту, владельцам склада временного хранения, владельцам таможенных складов, а также товарам и транспортным средствам. Причиненные убытки подлежат возмещению в полном объеме, включая упущенную выгоду (неполученный доход).

К выполнению поручения клиента на уплату таможенных пошлин, фрахтов, сборов и других транспортных расходов, связанных с таможенным оформлением, привлекаются в настоящее время таможенные брокеры, специалисты в области банковского кредитования, таможенного и налогового законодательства (например, в части начисления и возврата НДС и др. как страны экспортера, так и страны импортера).

Федеральная таможенная служба развивает технологию электронного декларирования отправок экспортно-импортных и транзитных грузов, перевозимых отраслями транспорта, и по применению других современных технологий электронного обмена в целях дальнейшего сокращения сроков таможенного оформления грузов.

Транспортная терминология

Таможня — customs control
Таможенная пошлина — customs duty
Таможенная граница — customs border
Таможенная декларация — customs declaration
Таможенный сбор — customs fee

2.12. Типовые контракты купли-продажи товаров и типовые проформы чартеров

Российское гражданское законодательство предусматривает возможность оформления договоров на основе использования типовых проформ. Достаточно сослаться на ст. 427 ГК РФ, в которой говорится о том, что «отдельные условия» договора могут определяться «примерными условиями, разработанными для договоров соответствующего вида и опубликованными в печати». Ст. 5 и п. 5 ст. 421 относят к категории таких условий «обычаи делового оборота».

Специалистам-транспортникам, особенно экспедиторам, полезно знать содержание, так называемых, «типовых контрактов» купли-продажи массовых сырьевых, продовольственных, потребительских товаров, определенных видов машин и оборудования, пиломатериалов и др.

В каждом из них содержатся редакция своих унифицированных «транспортных условий» доставки проданного, купленного товара, свое толкование принятых базисных условий поставки, зачастую с существенным отклонением от официального текста «Инкотермс».

Всегда нужно учитывать тот факт, что каждый типовой контракт имеет свою родословную. Его авторами являлись специалисты правоведы и товароведы, а учредителями, издателями — Союзы и ассоциации предпринимателей, комитеты товарных бирж, объединения региональных экспортеров и импортеров. Ряд типовых контрактов получили утверждение или одобрение Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК).

Примерами таких контрактов являются «Типовой контракт Ассоциации западноевропейских судостроителей на постройку судна» (AWES Contract, July 1972) или контракт купли-продажи морского или речного судна, разработанного Норвежской ассоциацией судовых брокеров. Его редакции 1987 и 1993гг. были одобрены БИМКО и получили кодовое наименование «Saleform».Существует более 30 вариантов типовых контрактов. В каждом из таких типовых контрактов содержатся транспортные условия, отвечающие требованиям доставки конкретного товара от продавца к покупателю.

Транспортные условия типовых контрактов купли-продажи соответствуют содержанию первой части типовых проформ чартеров на фрахтование судов для перевозки грузов, купленных или проданных, согласно типовым контрактам купли-продажи. Такие типовые проформы чартеров учитывают специфику транспортировок отдельных товаров, а также специальные требования в части транспортировки морем, предусмотренные типовым контрактом купли-продажи товара.

Редакция типовых проформ чартеров выполнена такими авторитетными международными морскими организациями, как «Международная палата судоходства», Лондон; «Балтийский и международный морской совет (в прошлом «Конференция») — БИМКО (BIMCO) в Копенгагене. Насчитывается около 100 проформ чартеров; только БИМКО принял более 50 форм чартеров, например, для перевозок отечественного леса — «Sovietwood» и «Rosswood».

Тексты типовых проформ чартеров содержатся в многотомном издании «Типовые чартера», составленном ЦНИИМФ, СПб.

Типовая форма чартера Дженкон 1994г., рекомендованного БИМКО для оформления фрахтовых сделок, применяется в качестве договора перевозки таких грузов как генеральные, штучные, металлолом, трубы, прокат, копра и др.

Проформа состоит из двух частей. Первая называется мини-чартер. Она разбита на ячейки — «боксы» под номерами, в которые вносятся основные условия чартера. С базисными условиями «боксов» корреспондируются статьи второй части, в которой содержатся на пронумерованных строках статьи чартера, определяющие права и обязательства сторон в конкретных обстоятельствах его исполнения.

Используя стандартную проформу, можно быстро (очень часто по межкомпьютерной связи, факсу) оформить фрахтовую сделку. В типовую проформу впечатывают «базисные» условия чартера (характеристику фрахтуемого судна, наименование груза, нормы грузовых работ и т. д.), а принципиальные отклонения от постатейных условий проформы и дополнения к ней выносятся в «аддендумы» (addendum), которые продолжают нумерацию статей основного чартера. Мелкие коррективы вклеивают в текст или, наоборот, исключают из него, просто вычеркивают (the riders, the slips).

Рейсовый чартер, в том числе на базе проформы «Дженкон», составляется так, чтобы обязательства стороны торгового контракта, принявшей на себя ответственность за доставку груза от отправителя к покупателю, возлагались на сторону чартера, фигурирующую в роли фрахтователя.

По контракту FOB отправителем груза является продавец товара, с которым фрахтователь судна — покупатель товара должен согласовать все условия погрузки груза и обработки зафрахтованного им судна в порту отправления, руководствуясь «транспортными условиями» контракта.

По контракту CIF фрахтователем судна является продавец товара, а грузополучателем — покупатель товара. Фрахтователь судна должен согласовать с грузополучателем все условия выгрузки и обработки зафрахтованного им судна в порту назначения.

Экспедитор — логистический оператор, организующий и контролирующий перевозку груза, должен так организовать работу над текстом контракта купли-продажи товара и над текстом чартера на перевозку товара (под термином «груз»), чтобы текст «транспортных условий» контракта соответствовал условиям чартера.

ГЛАВА 3
Организационно-правовые основы реализации перевочных услуг

Уже отмечалось, что в рамках рыночной экономики значение организации и планирования перевозок грузов не только не уменьшается, но, наоборот, возрастает.

Это подтверждается сложившейся на Западе практикой через планирование осуществления государственного, регионального и муниципального регулирования, а также регламентирования транспортной деятельности как крупных, так и мелких предприятий. В Японии оно представляется даже излишне разнообразным, в США — ограничивается правилами и программами судо- и авиастроения, дорожного строительства на Федеральном уровне, с дальнейшей конкретизацией вопросов инфраструктурного порядка на уровне штатов.

Задачей планирования перевозок грузов является уточнение объемов предстоящей транспортной работы, правильного распределения транспортных средств по объектам транспорта и видам перевозок с учетом ряда объективных негативных факторов, присущих экономике и транспорту России, например, таких как сезонный завоз грузов в районы Крайнего Севера и Дальнего Востока, недостаточные пропускные способности ряда участков железнодорожных магистралей, пограничных станций и переходов, морских и речных портов, грузовых терминалов в аэропортах, ледовая обстановка на реках и морях и др.

3.1. Договоры об организации (планировании перевозок)

Особенностью организации и планирования перевозок является их всесторонность и тщательная детализация.

Доставка груза согласно классической схеме построения логистической цепочки с участием как одного, так и нескольких видов транспорта требует не только комплексного (мультимодального), но и отраслевого планирования как его перевозок, так и перевалок на пути следования.

Допустим, мы решили организовать перевозку в навигационный период нефтепродукта из Самары и Сызрани в порт Копенгаген (Дания) на Балтийском море в речных и морских танкерах с перегрузкой в порту Санкт-Петербург. Помимо выбора типоразмеров тоннажа потребуется распределить грузооборот по месяцам, продумать сроки и порядок составления двусторонних графиков завоза груза его владельцем и подачи речного и морского тоннажа в порты, выбрать также типовую проформу фрахтования (чартера) для оформления договоров перевозки, согласовать порядок оформления передаточных ведомостей в ходе перевалки грузов и предусмотреть оформление других сопутствующих транспортных операций и компенсаций произведенных расходов.

Все эти вопросы перевозчики и грузовладелец должны отразить в договоре об организации перевозок. Всегда нужно помнить, что такие виды договоров (они будут рассмотрены), как чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер не являются договорами об организации перевозок, а только договорами фрахтования.

Определение договора об организации перевозок содержится в Ст.787 ГК РФ. По договору об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозок грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. Законодательство не предусматривает санкций за нарушение обязательств, принятых в договоре об организации перевозок, если его стороны специально не договорятся между собой о тех или иных санкциях за его невыполнение.

Организация перевозок грузов на железнодорожном транспорте

Общая организация перевозок в нашей стране исходит из ведущего положения железнодорожного транспорта в единой транспортной сети России. Это выражается в том, что принятый внутриведомственный план железнодорожных перевозок принимается в качестве основания, базы для разработки планов морских, речных и автомобильных перевозок.

Соответственно в Уставе железнодорожного транспорта РФ содержатся конкретные требования к организации планирования перевозок, а также правовые нормы их регулирующие, обязательные как для клиентуры, так и для предприятий железнодорожного транспорта.

Так, в соответствии со ст. 10 Устава грузоотправители и грузополучатели при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать с перевозчиками долгосрочные договоры об организации перевозок. Договор об организации перевозок заключается в письменной форме.

В соответствии с указанным договором перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы в согласованном объеме и номенклатуре, а грузоотправитель — предъявлять их для перевозок.

Возможность заключения договоров об организации перевозок не отменяет принцип общего пользования железнодорожным транспортом. Целью предоставляемых перевозчиками по таким договорам льгот и тарифных преференций является только увеличение объемов перевозок. Однако, при применении этого принципа к перевозкам экспортного груза сторонам договоров об организации перевозок и в первую очередь самим перевозчикам приходится исходить также из целесообразности установления такого размера транспортной составляющей в цене товара, которая обеспечивала бы ему конкурентоспособность на внешнем рынке. Эта практика, кстати, себя оправдывает при разработке тарифов на доставку кузбасского угля в экспорте с перевалкой в таких портах как Находка/Восточный и Мурманск и целого ряда других товаров на других направлениях.

Ни ст. 798 ГК РФ, ни ст.10 УЖТ не предусматривают санкций за нарушение сторонами условий договора об организации перевозок. Говориться только о возможной ответственности за принятые обязательства, о праве самостоятельно предусматривать или нет такие санкции в договоре.

Заключение договора об организации перевозок не освобождает грузоотправителя от обязанности представления в соответствии со ст. 11 УЖТ РФ надлежащим образом оформленной заявки перевозчику на конкретную перевозку груза, которую можно рассматривать в качестве отправного фактора для оперативного планирования перевозок.

Заявка представляется грузоотправителем с указанием количества вагонов и тонн, железнодорожных станций назначения и других сведений, предусмотренных Правилами перевозок. Форма заявки на перевозку грузов в вагонах и контейнерах (ГУ–12) является единой для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте. (Приложение № 8)

В строку бланка «статическая нагрузка» вносится показатель, полученный от деления указанного в заявке общего количества тонн требуемых вагонов (определение количества вагонов производится грузоотправителем с учетом технических норм их загрузки).

В строке «экспедитор» указывается полное наименование, почтовый адрес и код ОКП для резидентов РФ, организаций осуществляющих экспедирование груза при перевозках транзитом по территории иностранных государств, с внесением наименований транзитных железных дорог.

Отдельная заявка представляется грузоотправителем по каждой железнодорожной станции отправления, по каждой номенклатурной группе груза, по признакам отправки в вагонах (повагонной, групповой, маршрутной отправками), в контейнерах, мелкими отправками, по признакам принадлежности вагонов и контейнеров (собственные, парка РЖД и т. п.), по видам сообщений с указанием пограничных передаточных станций, российских портов и пунктов перевалки наливных грузов, по видам контейнеров.

Заявки на перевозку грузов представляются «перевозчику» на перевозку грузов не менее, чем за 10 дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщениях и не менее чем за 15 дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщениях, а также если пунктами назначения указаны порты, пункты перевалки наливных грузов.

Датой предоставления заявки на перевозку грузов перевозчику считается дата ее получения перевозчиком. В заявке на перевозку грузов указывается срок действия, который, однако, не должен превышать 45 дней. «Перевозчик» устанавливает «подразделения», в которые клиентурой представляются заявки (в бумажном виде, почтой, факсимильной и электронной связью). Заявки на перевозку грузов в бумажном виде представляются в 3-х экземплярах: для «перевозчика», для «владельца инфраструктуры», для последующего возвращения перевозчиком грузоотправителю. «Перевозчик» обязан рассмотреть представленную заявку в течение 2-х дней и в случае возможности осуществления им перевозки направить эту заявку для последующего согласования «владельцу инфраструктуры», в распоряжении которого находится указанная в заявке железнодорожная станция отправления (с отметкой о том, что заявка с перевозчиком уже согласована).

При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении заявки представляются организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный. При отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования заявка предварительно должна быть согласована с владельцем этого пути.

В необходимых случаях заявка согласовывается с требующимися другими владельцами инфраструктур, с организациями других видов

транспорта, с железными дорогами иностранных государств и в срок не более, чем 5 дней при перевозке грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более, чем за 10 дней при перевозках в прямом и непрямом международных сообщениях, прямом и непрямом смешанных сообщениях, а также в тех случаях, когда пунктами назначения указаны порты. Заявка возвращается грузоотправителю с отметкой о результатах согласования.

Перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки, в случае введения обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных независящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств (ст.29 УЖТ РФ); прекращения или ограничения погрузки, перевозки по указанному в заявке маршруту следования груза; в случаях отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки; обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки. Причины отказа указываются при возвращении отправителю не принятой заявки.

Правом на отказ в удовлетворении заявки является также: отсутствие договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры между ее владельцем и «перевозчиком», отказ смежных видов транспорта и железных дорог иностранных государств.

Согласованная перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявка с отметкой о ее принятии возвращается перевозчиком грузоотправителю, осуществляющей перевалку организации не позднее, чем за 3 дня до заявленного срока начала перевозки. (Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован в судебном порядке).

Учет выполнения заявки, в том числе обеспечение грузоотправителя вагонами, контейнерами, учет хода погрузки грузов в вагоны, контейнеры фиксируется в учетной карточке (по форме ГУ–1) (Приложение № 9), которая подписывается перевозчиком и грузоотправителем по окончании каждых суток запланированной погрузки.

Учетная карточка является основным документом, в соответствии с которым определяется ответственность каждой из сторон за невыполнение подтвержденной железной дорогой заявки грузоотправителя. Она отражает, с одной стороны, фактическое предъявление грузоотправителем грузов к перевозке и подачу транспортных средств железной дорогой, с другой. Заявка в тоннах и вагонах считается выполненной в случае отправления груза в размере заявленной массы. Число вагонов, которое должно быть предоставлено грузоотправителю, определяется делением массы груза в тоннах на статическую нагрузку вагона. Это связано с тем, что на железных дорогах используются различные типы вагонов, и в зависимости от их характеристик (техни-

ческой нормы загрузки) и рода груза заявка может быть выполнена подачей различного числа вагонов.

Оформление заявки на перевозку груза может быть отправителем поручено экспедитору. На основании договора комиссии экспедитор, от своего имени, может составлять единую централизованную (общую) заявку для нескольких грузоотправителей. При составлении таких заявок экспедитору рекомендуется анализировать отчетные данные об уже исполненных отправках и поступлениях грузов, учитывать рекомендации местных органов по нейтрализации неблагоприятных факторов, могущих оказать влияние на деятельность транспорта. В целях организации своевременного выполнения принятых заявок, беспрепятственной передачи грузов на другие виды транспорта и железным дорогам иностранных государств «РЖД» (основной владелец инфраструктуры) осуществляет непрерывное планирование перевозок грузов, согласовывает планы с железными дорогами сопредельных стран и стран транзита, таможенными и санитарно-карантинными органами, метеорологической службой, агентами судовладельцев и фрахтователей в портах.

Планирование завоза грузов в морские порты осуществляется ОАО «РЖД» и ФАМРТ Минтранса на основе обработки принятых заявок на перевозку грузов и графиков подачи морского и речного тоннажа для их транспортировки.

Планирование экспортно-импортных перевозок осуществляется в трех разрезах — годовом, месячном и текущем.

При годовом планировании уточняется возможные объемы передачи и приема грузов по номенклатуре как по сухопутным железнодорожным переходам, так и по морским портам. Согласование объема перевозок оформляется протоколами причастных железнодорожных администраций.

Годовые объемы перевозок являются исходными данными для месячного планирования перевозок экспортных грузов, которые являются основными и централизованными. Порядок этого планирования утвержден Советом по железнодорожному транспорту СНГ. Предусмотрено, что заявки, поступившие от грузоотправителей на перевозки грузов за пределы отечественной сети железных железнодорожные администрации направляют за 14 дней до начала планового месяца в Главный вычислительный центр (ГВЦ) ОАО «РЖД», где данные из заявок обобщаются по конкретным сухопутным переходам и морским портам и направляются в ЦФТО (Центр фирменного транспортного обслуживания «РЖД») и в Дирекцию совета. ЦФТО согласовывает с ФАМРТ и морскими портами заявки на перевозки, а с железнодорожными администрациями сопредельных стран перевозки грузов через

сухопутные переходы. Одновременно ЦФТО рассматривает и согласовывает заявки на перевозки экспортных грузов, следующих с железных дорог России назначением в другие государства, транзитом по железным дорогам России, а также импортные грузы, поступающие российским потребителям. Согласование месячных планов перевозок экспортных грузов в соседском сообщении производят соответствующие железнодорожные администрации. О согласовании перевозок, которое заканчивается за 8 дней до начала планируемого месяца, все железнодорожные администрации и дирекция Совета информируются через ГВЦ. При необходимости, а она всегда появляется, согласование изменений планов производится по электронной почте в течение 3-х суток.

На железнодорожном транспорте сами железные дороги реализуют не только перевозочные услуги, но и в счет провозной платы за доставку груза предоставляют значительный комплекс транспортно-экспедиционных услуг, состав которых и условия исполнения определяются УЖТ РФ и Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Уставные нормы усиливают эти требования к экспедиторам в отношении их стандартизации. Ст.9. Устава обязывает владельцев структур необщего пользования и экспедиторов располагать надлежащим образом оборудованными сооружениями и устройствами для обеспечения бесперебойной погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, для обеспечения сохранности грузов и исполнения законодательства об охране окружающей среды.

Организация перевозок грузов на морском и внутреннем водном транспорте

Ст.118 КТМ РФ конкретизирует положения ст.787 применительно к морскому транспорту как «Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов и его соотношение с договором морской перевозки груза», в т.ч. в абз.2.п.1 дается разъяснение: при заключении договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основании такого договора. Согласно этой норме сторонами заключенного договора об организации перевозок грузов заключаются конкретные договоры фрахтования и оформляются чартерные или линейные коносаменты, накладные. При этом стороны руководствуются абз.2 ст.118 КТМ РФ: «Условия перевозок грузов, согласованные в долгосрочном договоре об организации морских перевозок грузов считаются вклю-

ченными в договор морской перевозки груза, если стороны не достигли соглашения об ином».

В случае, если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, применяются условия договора морской перевозки груза, то есть чартера, коносамента или морской накладной.

В абз.3 ст.118 КТМ РФ детализируется: условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для «третьего лица», если оно не является фрахтователем. Таким «третьим лицом» могут быть таможенные или налоговые органы, карантинные власти и др.

В линейном судоходстве уже с конца XIX века использовались различные формы планирования перевозок. Наиболее часто оформлялся долгосрочный контракт на перевозку грузов (cargo contract). По нему грузовладелец принимал на себя обязательство предъявить к линейной перевозке ориентировочное количество груза в установленный период, а объединение судовладельцев — фрахтовая конференция — обеспечить перевозку грузов в перечисленные базовые и факультативные порты с определенной частотой отходов и заходов.

Заинтересованность исполнения контракта «грузовладельцем» поддерживалась со стороны конференции предоставлением ему определенных контрактных скидок с действующих тарифов (volume rebates) за выполненные объемы перевозок, а также за выполнение «контракта верности», связанного с обязательством грузоотправителя пользоваться исключительно услугами судов конференции.

За основу договора об организации перевозок в трамповом судоходстве в настоящее время принимается разработанная еще в 1982 году БИМКО проформа стандартного договора об организации перевозок сухих и навалочных грузов под кодовым названием «ВОЛКОА» (volcoa) (Приложение № 10). С учетом того, что эти грузы занимают значительные объемы морских и речных перевозок, а также то, что ее нетрудно модифицировать и для организации перевозок грузов наливных с использованием чартера «Интертанквой», рассмотрим основные положения этой проформы. Тем более, что помимо БИМКО проформа была принята также Комитетом по документации Генерального совета Британского судоходства, Комитетом по документации Международной ассоциации судовладельцев (INSA) и Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (FONASBA).

Проформа «ВОЛКОА» состоит из двух частей: основной, имеющей 31 позицию (боксы), и поясняющей, состоящей из 23 разделов. В бокс 1 вносится имя оформляющего договор фрахтового брокера (shipbroker). К его услугам прибегают судовладельцы, поскольку спе-

цифика фрахтовых операций, их немалая сложность, необходимость большого объема специальных и общих знаний, в том числе, относительно ситуации на рынке, требуют участия в подготовке договора об организации перевозок квалифицированного посредника.

Бокс 2 предусмотрен для внесения места и даты договора. В бокс 3 вносится «имя судовладельца» (owner), в бокс 4 — имя грузовладельца — фрахтователя (charterer), т. е. «отправителя» или «получателя» груза. (Примененный в проформе термин «фрахтователь» относится, в принципе, только к грузовладельцу, подписавшему договор фрахтования — чартер). Боксы 5, 6 и 7 содержат предмет договора: описание груза или грузов, которые фрахтователь обязуется (undertake) поставить (provide) для перевозки, а судовладелец — перевезти из конкретных портов отправления в конкретные порты назначения, которые или называются, или обозначаются расположением на определенном участке побережья — рендже (range).

В боксе 8 указывается срок договора. Это число дней между началом отсчета времени, отведенного на погрузку первого судна (the first layday), и предельной датой готовности последнего судна стать под погрузку (canceling day). С учетом речной специфики это условие конкретно связывается с датами открытия и закрытия навигации.

Общее количество груза, подлежащего перевозке (бокс 9), указывается в объеме, предусмотренном в договоре по выбору или фрахтователем, или судовладельцем, что, в свою очередь дает первому право предлагать дополнительное количество груза к перевозке при наличии тоннажа, а второму — подавать дополнительный тоннаж при наличии груза. В бокс 10 вносится согласно выбору (option) судовладельцем оговорка о максимальном и минимальном количестве принимаемого на борт груза при каждой последующей (of each and every) подаче судна под погрузку (shipment).

В боксе 11 с учетом этого опциона оговаривается возможное количество оставляемого неотправленным груза, под массу которого судовладелец не будет обязан подавать судно во избежание рейса с недогрузом.

Бокс 12— программа отгрузок (programme of shipments) предусмотрен для внесения, согласно прилагаемому аддендуму к договору, оговорки об ответственности сторон в отношении регулирования как порядка соблюдения плановых обязательств, так и информации об их изменениях, поскольку программа отгрузок призвана выполнять функцию долгосрочного (в т.ч. на навигацию) планирования перевозок. Боксы 13 и 14 используются фрахтователем для указания сроков назначения (объявления — declaration) портов погрузки и выгрузки. На этот счет в разделе 6 пояснений содержится рекомендация судовладельцу располагать достаточным временем (sufficient time), чтобы подготовить, если потребуется, план погрузки (the loading plan), рассчитать осадку и дифферент судна (the adjustment of the vessels draft and trim).

В боксе 15 указываются типоразмеры судов, обеспечивающих перевозку планируемой грузовой массы (performing vessels).

В бокс 16 вносится согласованный между сторонами договора порядок и время сообщения судовладельцем фрахтователю информации об очередном судне, подаваемом под погрузку — «номинировании судна» (nomination of vessel). Такая информация с ссылкой на заключенный договор рассматривается как требование к фрахтователю о подготовке груза для подаваемого судна к соответствующей назначенной судовладельцем дате начала отсчета погрузочного (сталийного) времени.

Редакция этого бокса, соответственно, должна следовать действующему порядку предъявления заявок, который установлен на конкретном бассейне Правилами перевозок грузов, разрабатываемых Федеральным агентством морского и речного транспорта (ФАМРТ). Что касается портов и причалов необщего пользования, принятые сторонами условия договора об организации перевозок могут вообще считаться обязательными для сторон.

За каждый рейс уплачивается действующая (applicable) ставка фрахта, содержащаяся в боксе 18. Порядок оплаты фрахта (freight payment) — валюта, место платежа, наименования получателя (beneficiary), номер банковского счета и другое указываются в боксе 19.

Если два бокса сторонами оставлены незаполненными (лучше вычеркнутыми), то это должно ими рассматриваться как решение производить расчеты по фрахту по ставкам и в порядке, установленном в соответствующем чартере (чартерах).

Договор запрещает фрахтователям производить какие-либо вычеты (deductions) из фрахта, если такие вычеты не были специально оговорены (unless specially agreed). Хотя бокс 20 отведен для внесения в него ставки или шкалы для расчета демереджа (компенсации фрахтователем судовладельцу вынужденного простоя) и диспача (компенсации грузовладельцу его затрат на увеличение интенсивности работ против рассчитанной), проформа рекомендует регулировать эти условия в соответствующих чартерах, так как они во многом зависят от типоразмеров судов, от особенностей обработки грузов и судов в каждом порту.

Порядок платежа демереджа аналогичен порядку уплаты фрахта в боксе 19, если же он не заполнен, то расчет осуществляется согласно

чартеру. Поскольку диспач оплачивает судовладелец, то порядок его платежа предусматривается чартером.

В бокс 21 вносятся названия проформ чартеров для оформлении условий выполнения конкретных рейсов судна (конечно, каждый чартер требует редактирования содержания проформ и с учетом чисто морской, речной или смешанной речно-морской перевозки). Всегда нужно помнить, что согласно п.2, ст.118 КТМ условия чартера всегда превалируют над условиями договора об организации перевозок.

Остальные боксы и разделы проформы Волкоа касаются определения даты канцеллинга с отсчетом от первого сталийного дня (в боксе 17), с учетом порядка регулирования случаев неподачи судовладельцем тоннажа (в боксе 22), отказа от номинированного тоннажа (в боксе 23); штрафа за несвоевременный платеж фрахта (определен в подразделе 18–1); возможности приостановления исполнения договора после срока, предусмотренного в боксе 25; места арбитража (в боксе 26), размера комиссионного вознаграждения брокеру и др. Одно из условий проформы получило применение и в договорах транспортной экспедиции: в случае возникновения какого-либо спора о сумме фрахта и демереджа, фрахтователи обязаны предоставить гарантию надежного банка на размер спорной суммы (the disputed amount) вместо платежа до разрешения спора. Проигравшая сторона берет на себя стоимость оформления такой гарантии.

В заключаемых «сторонами» долгосрочных договорах могут предусматриваться: типоразмеры судов по их грузоподъемности (дедвейту), валовой и чистой вместимости, согласно мерительным свидетельствам; класс и технико-эксплуатационные данные о судах, включая количество трюмов в каждом судне, размеры люков, число лебедок и т. п. «Груз» может быть классифицирован как «любой законный» (lawful merchandise) или конкретизирован («руда любого вида» — any kind of ore и др.).

Оплата фрахта может осуществляться исходя из количества погруженного (intaken) или выгруженного груза (delivered).

Порты погрузки и выгрузки могут обусловливаться расположением на части побережья, называемым ренджем (range), ограниченном определенными географическими точками с правом выбора каждого из расположенных на нем портов (двумя крайними, каким-то бассейном, страной и т. д.).

В заключенном договоре об организации перевозок может содержаться обязательство заключения чартера для каждого судна или обязательная ссылка на проформу соответствующего чартера, прилагаемую к договору. Активную роль в этом процессе выполняют портовые судовые агенты, а также экспедиторы продавца и покупателя.

В режиме промышленного судоходства в виде плавания судов последовательными рейсами в соответствии с заключенными годовыми и более длительными фрахтовыми контрактами «Волкоа» и др. перевозится в настоящее время значительная часть мировых объемов как массовых, так и штучных грузов (3,7 млрд.т). В этом процессе активно участвуют специализированные брокерские фирмы, одинаково связанные как с грузовладельцами, так и с судовладельцами (в черной металлургии Duferco Group, Швейцария). По долгосрочным контрактам автомобилестроителей с судоходными компаниями — владельцами и операторами автомобилевозов доставляются в настоящее время автомобили и колесная техника с оформлением договоров перевозки линейной морской или мультимодальной накладной. Десяти компаниям принадлежит около 60% мирового тоннажа автомобилевозов.

Перевозки скоропортящихся грузов в настоящее время невозможны без единого управления из региональных (внутриконтинентальных) центров распределения не только заготовками и реализацией товаров, но и их доставки всеми видами транспорта на основе кооперации владельцев транспортных средств, складов с использованием на море перевозок рефрижераторными судами и рефконтейнерами (нас не удивляет повсеместное наличие зимой в широкой продаже цветов и фруктов и т. д.).

Внедрению плановых начал в общий процесс организации перевозок содействует сложившаяся к настоящему времени практика долгосрочного инвестирования капиталов финансово-банковскими структурами, туристическим и страховым бизнесом в строительство флота с учетом сложившихся норм амортизации в этой отрасли транспорта.

В целях квалифицированного размещения заказов на строительство серий судов одного или нескольких типоразмеров «банком» создается дочерняя компания, специалисты которой размещают заказы на постройку, ведут наблюдения за качеством строительства судов. Такую компанию называют оператором тоннажа. Этим операторам принадлежит в настоящее время около половины мирового морского наливного и сухогрузного тоннажа, хотя, в принципе, зачастую сама судоходная компания искусственно разделяет себя на «операторскую» и «управляющую» половины в целях уменьшения налогового бремени и облегчения решения социальных проблем с экипажами, регистрируя свои управленческие офисы в двух, а то и в трех «удобных странах». Построенный флот сдается «оператором тоннажа» в аренду «судовладельцу», а последний в соответствии с уже заключенным им фрахтовым контрактом оформляет с грузовладельцем — фрахтователем или отдельный чартер на каждый рейс, или чартер на последовательные

рейсы, но чаще всего, прибегает к отфрахтованию судна на условиях договора аренды, поскольку он максимально разграничивает между собой практику эксплуатации и транспортного агентирования судна от практики организации перевозок груза экспедиторами грузоотправителя и получателя.

Ст.68 Кодекса Внутреннего Водного Транспорта РФ «Договор об организации перевозок грузов», в принципе, соответствует нормам Ст.118 КТМ РФ. Необходимо, однако, учесть то, что Ст.68 КВВТ разрешает вводить в такой договор «иные непредусмотренные КВВТ и Правилами перевозок грузов условия организации перевозок груза». С учетом этой оговорки в договор об организации перевозок может быть включено конкретное условие о применяемом способе определения массы наливного груза. П.3 Ст.70 КВВТ содержит три варианта определения массы: по замерам береговых резервуаров, по показаниям счетчиков, по замерам грузовых емкостей судов, по осадке.

Согласование основных и дополнительных планов перевозок экспортных, импортных, транзитных грузов и грузов, перевозимых в смешанном железнодорожно-водном сообщении в системе внутреннего водного транспорта производится Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта с ЦФТО ОАО «РЖД».

Вопросы для повторения

1. Вы уже знаете содержание условий чартера. Какие дополнительные сведения о договоре морской перевозки содержатся в проформе «Волкоа»?
2. Попробуйте составить на ее базе договор об организации перевозок грузов морем или на реке в контейнерах.

Терминология по тексту проформы «Volcoa»

Договоры об организации транспортного обслуживания на автомобильном и авиационном транспорте

На обоих видах транспорта редакции таких договоров в общем идентичны, а поскольку основным исполнителем доставки в аэропорты и вывоза грузов из аэропортов является автомобильный транспорт, то будем исходить из двух вариантов таких договоров: «Об организации перевозок грузов» и о «Договоре на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание».

Сторонами этих договоров являются грузоотправитель, грузополучатель, автотранспортно-экспедиционное предприятие (экспедитор, имеющий собственный или арендованный автотранспорт), «грузовой агент ИАТА», располагающий складом в аэропорту и собственным

или арендуемым у авиакомпаний парком авиаконтейнеров и средств пакетирования грузов для авиаперевозок.

Нередки случаи, когда такой договор составляется с участием трех и даже большего числа сторон, особенно когда идет речь о встречных перевозках. Договоры составляются по единой типовой форме, с указанием определенного количества грузов, с разбивкой по весовым категориям, номенклатуре, направлениям перевозок и видам используемых контейнеров.

Это могут быть договоры об организации двусторонних перевозок: зернового элеватора, автотранспортного предприятия и мельничного комбината; о встречных перевозках мясной продукции фермера на городской мясокомбинат и о доставке необходимых товаров из города фермеру; Это может быть договор промышленных и торговых предприятий города и пригородов с широкой кооперацией вовлеченных в общий процесс автохозяйств и экспедиторов; о централизованном завозе и вывозе грузов с грузовых дворов железнодорожных станций, речного порта и аэропорта. Это может быть региональный договор об организации перевозок в масштабе транспортного узла или между транспортными узлами, например, Красноярского с Дудинским по перевозкам по Енисею продукции Норильского горно-металлургического комбината и товаров социального и индустриального комплекса Таймырского национального округа и городов Норильск и Дудинка.

Такие договоры об организации перевозок с участием всех видов транспорта становятся частью долгосрочных и краткосрочных планов промышленного и социального развития на региональном и государственном уровнях.

Инициаторами заключения и авторами проектов таких договоров об организации перевозок выступают или транспортные подразделения транснациональных корпораций (например, «Транспортное управление ГМК «Норильский никель»») или крупные логистические операторы в лице транспортно-экспедиторских или терминальных холдингов (типа «Данзас», «Шенкер», «Ейрокай Груп» и др.).

В условиях повышенного спроса на перевозки грузов частыми, но мелкопартионными отправками, с развитием автоматической обработки грузов, контейнеризации, пакетизации и информатики в области грузовой и перевозочной работы возрастает доля автомобильного и авиационного транспорта как во внутренних, так и в международных сообщениях, а также прикладное значение мультимодальных логистических технологий. Хранение товаров на складах заменяется транспортными потоками с малыми скоростями доставки. Возрастающая стоимость транспортировки будет компенсироваться эффективностью качественных факторов, надежностью и своевременностью доставки.

ГЛАВА 4
Правовое регулирование международных и внутренних перевозок внешнеторговых грузов

Экспорт и импорт транспортных услуг сосредоточен на операциях, связанных с передвижением грузов и пассажиров по международным путям сообщений и обслуживанием транспортных средств на объектах транспортной инфраструктуры: железных и автомобильных дорогах, авиатрассах, океанских, морских и речных фарватерах, в портах, на пристанях, в аэропортах, железнодорожных станциях, пассажирских вокзалах.

Естественно то, что при общих формах их реализации на международном и внутреннем транспортном рынках важными факторами являются отраслевые особенности предоставления услуг, их использование, ассортимент, качество, ценообразование. Проявляется это в том, что рынок транспортных услуг представляет собой сложный комплекс их реализации, на котором каждая отрасль представлена своим сектором, а в каждом секторе имеются секции предложения и реализации услуг, задействованы конкретные типоразмеры транспортных средств со своими особенностями спроса и предложения, с географией перевозок, структурами имущественного владения.

4.1. Международные правила реализации перевозочных транспортных услуг

Несмотря на то, что в каждой стране согласно гражданскому законодательству установлено, что «общие условия перевозки» определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (ст.784 ГК РФ), государства, заинтересованные в расширении деятельности своих транспортных предприятий в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания, сухопутных

и авиационных сообщений. В результате этих усилий на международном уровне заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получившим название «транспортные конвенции».

Правовые нормы этих конвенций вошли в значительной их части в гражданское законодательство в каждой стране, включая Россию (Гл. 40 ГК РФ «Перевозка).

4.1.1. Морской транспорт

В морском судоходстве мы касаемся тех международных конвенций, которые определяют взаимоотношения участников договора морской перевозки грузов и правовой статус коносамента, как договора перевозки, организацию международных морских сообщений; вопросы безопасности мореплавания и ответственности судовладельцев.

Из международных конвенций по морским перевозкам необходимо руководствоваться следующими:

- «Международной конвенцией для унификации некоторых правил о коносаменте» (известные как «Гаагские правила»), подписанной в Брюсселе 25 августа 1924года;
- «Протоколом изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию», подписанным в Брюсселе 25 февраля 1968 года, в редакции «Гаагско-Висбийских правил»; (Основные положения Брюссельской конвенции и Гаагско-Висбийских правил нашли отражение в ряде статей «Кодекса торгового мореплавания РФ, введенного в действие с 1 мая 1999г. Под юрисдикцию КТМ РФ попадают перевозки внешнеторговых грузов в режиме «река-море» плавания).
- «Конвенцией о кодексе поведения линейных конференций», подписанной в Женеве 6 апреля 1974 года;

«Конвенцей ООН о морской перевозке грузов» 1978 года (Гамбургские правила), (Россия ее не ратифицировала).

Другие международные конвенции призваны определить и классифицировать требования, относящиеся к мореходности судна, необходимые для выполнения договора морской перевозки, указывающие на обстоятельства, которые освобождают судовладельца от ответственности за риски, связанные с действием, «непреодолимой силы», военными рисками и рисками социального характера, ошибками в судовождении и эксплуатации судна, столкновений судов и другими причинами.

Ст. 7.1. ГК РФ относит «общепринятые принципы и нормы международного права и международные договоры РФ», в соответствии с Конституцией Российской Федерации, к составной части правовой

системы РФ, поэтому «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора».

Такая коллизия в законодательстве присутствует в нижеследующем.

Ст. 796 ГК РФ «Ответственность перевозчика за утрату и повреждение (порчу) груза или багажа» определяет «в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа». Однако, поскольку Гаагско-Висбийскими правилами предусмотрено, что в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы (около $2,8) за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Соответственно, в силу приоритетности международного законодательства над внутренним, эта норма внесена в ст. 170 КТМ РФ «Ограничение ответственности перевозчика», как бы в противовес нормы ГК РФ, и это требуется учитывать при страховании рисков ущерба груза.

4.1.2. Железнодорожный транспорт

Международные железнодорожные сообщения при перевозке грузов регулируются «Конвенцией о международном сообщении КОТИФ» в редакции 1980г. и «Едиными правовыми предписаниями к Договору о международных железнодорожных перевозках грузов» — ЦИМ или в совокупности ЦИМ/КОТИФ. КОТИФ вступила в силу 1 января 1893г. В настоящее время ее договаривающимися сторонами является 41 государство: европейские страны, страны Ближнего Востока, включая Иран, государства Северной Африки. Пассажирские перевозки регулируются «Конвенцией о перевозках пассажиров» (МПК). Положения ЦИМ/КОТИФ могут применяться также при перевозке грузов в смешанных сообщениях. Россия и страны СНГ не входят в ЦИМ/КОТИФ.

С 1951г. перевозки экспортных и импортных грузов организуются и осуществляются железнодорожным транспортом в нашей стране на основе правил и документов «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС), заключенного в то время между социалистическими государствами Европы и Азии, а также принятой позже «Служебной инструкции к СМГС». В настоящее время его участниками являются 27 азиатских и европейских государств

с протяженностью железнодорожных линий более 300 тыс. км. Участниками этого транспортного права являются такие государства, как Россия, Китай, Венгрия, Монголия, Польша, страны СНГ. Со странами Балтии принято «Соглашение между железными дорогами государств СНГ и Балтии об особенностях применения отдельных положений СМГС». Принимались и другие Соглашения о применениях СМГС. Оно является соглашением между министерствами, ведающими железными дорогами. Координатором деятельности стран участников СМГС является Организация содружества железных дорог (ОСЖД), а руководящим органом — Совещание министров, ведающих железнодорожным транспортом.

В дополнение к основному тексту участницы СМГС приняли Единый международный транзитный тариф (ЕТТ), и дополнение к нему — Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ), Правила пользования вагонами (ПВВ). Действует также тарифное соглашение по перевозкам внешнеэкономических грузов между железными дорогами стран СНГ, а также Эстонии.

В настоящее время по линии Комитета по внутреннему транспорту Европейской Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) проводится работа по сближению двух транспортных систем и созданию единого перевозочного документа на весь путь следования.

Таким образом, были созданы единые подходы к заключению международного договора железнодорожной перевозки с соблюдением взаимных прав и обязанностей сторон, единый порядок рассмотрения претензий и предъявления исков.

Принципы СМГС продолжают действовать, на их содержании построены Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, странами Югославии (после ее распада), Соглашение о прямом железнодорожном сообщении между РФ, республикой Беларусь и ФРГ (ГБРТ).

Для обеспечения скоординированной тарифной политики железнодорожными администрациями стран СНГ и Балтии в 1993 году создана в качестве постоянного действующего органа Тарифная конференция. Контроль за соблюдением принципа единого тарифного пространства и положений тарифной политики осуществляет Валютно-тарифный комитет Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России. Важнейшими ее принципами являются: внесение изменений и дополнений в тариф с уведомлением не менее чем за два месяца; ставки — в швейцарских франках (по ТСКС — в долл. США); единая система предоставления экспедиторских скидок; изменение базиса тарифа не чаще, чем два раза в год.

Поскольку Россия и страны СНГ не являются участниками ЦИМ/КОТИФ, а Чехия, Словакия, Польша, Венгрия, Румыния в ней участвуют, то при отправке экспортных грузов в западноевропейские страны грузоотправители России и стран СНГ выписывают накладную СМГС и адресуют ее начальнику пограничной станции вышеназванных стран. На пограничной станции происходит переотправка груза по адресу получателя и выписывается новый документ — накладная ЦИМ (CIM), по которой груз, следует уже до конечной станции назначения. Кстати, серьезных различий между накладными СМГС и ЦИМ нет. Аналогичный способ оформления накладных применяется в импорте в обратном направлении. При нанесении ущерба груза на дорогах ЦИМ/КОТИФ предел ответственности железных дорог установлен в 17 расчетных единиц за 1 кг груза. На дорогах СМГС действует принцип, соответствующий ГК РФ.

Помимо оплат сборов за переоформление накладных ЦИМ/КОТИФ и СМГС необходимо учитывать следующие различия между этими транспортными правами: накладная СМГС оформляется на языке страны отправления, ЦИМ/КОТИФ — на немецком или французском языках; в накладной СМГС отсутствует стоимость груза, в ЦИМ/КОТИФ — присутствует. Помимо накладной СМГС предусматривает отдельную выписку таможенной декларации контроля доставки — ДКД. Накладная ЦИМ/КОТИФ выполняет функцию ДКД. Сроки доставки на повагонные отправки в сутки: СМГС — 200км, ЦИМ/КОТИФ — 400км. Имеются также различия в размерах возмещения за просрочки в доставке, регулирования претензий. В ЦИМ/КОТИФ предусмотрена оплата членских взносов (6 шв.франков за 1 км).

Соглашения о международных перевозках грузов не могут действовать без надлежащего урегулирования транспортно-технических и правовых взаимоотношений приграничных (соседских) железных дорог, участвующих в таких операциях. Этой цели служат соглашения по вопросам организации международного железнодорожного сообщения регионального характера, разнообразные по своей структуре и содержанию. Например, «Пограничные железнодорожные соглашения» определяют порядок работы пограничных железнодорожных станций и регулируют транспортно-технические взаимоотношения соседних железных дорог, а также взаимную ответственность сторон в случае причинения убытков. Служебные инструкции определяют порядок выполнения персоналом таких железных дорог транспортно-коммерческих операций при приеме, транспортировке и выдаче грузов международного сообщения (соглашения о взаимном пользовании вагонами и другими перевозочными средствами; соглашения о взаимных расчетах и др.)

4.1.3.Международное регулирование внутренних водных перевозок

До последнего времени международное регулирование на речном транспорте ограничивалось наличием нескольких региональных соглашений. Международное судоходство по реке Дунай регулируется Конвенцией о режиме судоходства на Дунае 1949 г., которая провозгласила принцип свободы судоходства на этой реке. Для управления судоходством и осуществления наблюдения за выполнением постановлений Конвенции в соответствии со ст.5 Конвенции была учреждена Дунайская комиссия. Ее равноправными членами являются Украина и Российская Федерация.

Комплекс вопросов, связанных с организацией международных перевозок грузов по реке Дунай, регулируется Братиславскими соглашениями, заключенными речными пароходствами придунайских стран в 1955 г. (Югославия присоединилась к нему в 1966 г., Австрия и ФРГ — в 1968 г.).

В 1978 г. между этими пароходствами было заключено Международное соглашение об общих условиях перевозки контейнеров по р. Дунай, а в 1979 г. — Соглашение о международных грузовых тарифах.

Для прирейнских стран уже с конца XIX века международной водной магистралью считается река Рейн (согласно Мангеймскому соглашению 1868 г.). Протоколом 1979 г. на страны — члены Европейского Союза были распространены условия стран-участниц Мангеймского союза. В 1992 г. был открыт для эксплуатации трансевропейский водный путь «Рейн-Майн-Дунай», и в этом же году между Германией и Украиной было заключено Соглашение о взаимном пользовании внутренними водными путями.

Суда под флагом России осуществляют плавание по реке Рейн только по разовым разрешениям, руководствуясь общими навигационными и коммерческими требованиями к судоходству по этой реке, регламентируемыми Центральной комиссией судоходства по Рейну в г. Страсбурге.

В рамках Европейской Экономической Комиссии ООН в Женеве и в Комитете по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН) разрабатываются «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПС)». Тем самым постепенно создается Единая общеевропейская речная транспортная система, открывающая равноправное пользование ею всеми европейскими странами в интересах расширения международной торговли.

Наиболее важным из них является подписанное 17 государствами «Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях

международного значения (СМВП)». Это соглашение определило «согласованный план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения на основе согласованных параметров инфраструктуры и эксплуатационных параметров».

Этим Соглашением к разряду «магистральных водных путей» отнесены, в числе 10 крупнейших, направления:

Е 50 — Санкт-Петербург-Астрахань;

Е 60 — Прибрежный — от Гибралтара до Санкт-Петербурга, далее по ВБВП и ББК с дальнейшим следованием вдоль побережья Белого моря до Архангельска;

Е 90 — Прибрежный — от Гибралтара до Ростова — Калача, Волгограда — Астрахани.

Модернизация путей для целей плавания на них судов типа «река-море», исходя из норм Соглашения, должна быть такой, чтобы (когда это возможно и экономически целесообразно) обеспечить использование самоходных судов класса «Va» и «Vib». Согласно принятой классификации к классу «Va» относятся «большие рейнские суда» длиной 95–110 м; шириной 11,4 м, с осадкой 2,5 — 2,8 м; грузоподъемностью 1500–3000 т; с минимальной высотой прохода под мостами 5,25 м. У класса судов «Vib», на которые ориентируется плавание по Балтийскому, Северному и другим прибрежным морям, — длина 140 м, ширина — 15,0 м, осадка — 3,9 м, минимальная высота под мостами — 7,0 — 9,0 м.

В 2000г. принята и с 1 апреля 2005г. вступила в силу Будапештская «Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям», которая распространила на реку применение в основном «Гамбургских правил» 1978г., то есть, по существу, распространила на речной транспорт договорное морское законодательство.

4.1.4. Воздушный транспорт

Рост перевозок грузов авиационным транспортом в первые послевоенные годы стимулировался в ряду других причин наличием к этому времени правовой базы, которая непрерывно совершенствовалась. Речь идет о «Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок», известных как «Варшавская конвенция 1929 года», придавшая авиационному транспорту статус транспорта общего пользования. Дополнения и изменения к этой Конвенции были внесены протоколами: Гаагским 1955 г., Гватемальским 1971 г., Монреальским 1975г.

Другими важными правовыми документами в области международных воздушных сообщений являются Соглашения о международном воздушном транспорте и транзите по международным воздушным

линиям, составляющие основу «Чикагской конвенции 1944 г.» (вступила в силу в 1947 г.), согласно которой государства на взаимной основе предоставляют права регулярных полетов гражданским самолетов через свое воздушное пространство. В соответствии с Чикагской конвенцией была учреждена Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Коммерческие вопросы международных воздушных перевозок находятся в ведении неправительственной организации — Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), основанной в 1945 г. Действительными ее членами являются авиакомпании стран-членов ИКАО. В последние годы все принципиальные вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания грузов и подготовки специалистов коммерческих служб ИАТА осуществляет в сотрудничестве с ФИАТА.

Россия не является участницей Варшавской конвенции 1929 года, но в 1955 г. СССР подписал Протокол изменений к ней (Гаагский протокол), а затем и последующие другие Протоколы.

Положения Варшавской конвенции и Протоколов вошли в Воздушный Кодекс РФ (ВК РФ), который был принят Государственной Думой и подписан Президентом РФ 19.03.1997 г. с вступлением в силу с 01.04.1997 г

Согласно Варшавской конвенции договор международной воздушной перевозки осуществляется для грузов на основе авиагрузовой накладной.

4.1.5. Автомобильный транспорт

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными соглашениями. Наиболее значимым из них является Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (сокращенно КДПГ — CMR), которая была заключена в мае 1956 г. В настоящее время в ней участвует практически все страны Европы, а также ряд стран Азии и Африки. СССР присоединился к Конвенции 1 августа 1983 г. Конвенция установила, что договор перевозки определяется накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/ЦМР (CMR Internationaler Frachtbrief), CMR — Convention relative au contrat de transport international de Merchandises par Route, форма которой была разработана Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ) — Internalional Road Transport Union (IRU), определившей ее обязательные и дополнительные реквизиты. Конвенция определила перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую

партию груза, а также ответственность отправителя и перевозчика. Конвенция установила предел размера возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки, а также порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международных автомобильных перевозках грузов. (Приложение № 11)

Размер возмещения не может превышать 8,33 единицы специальных прав заимствования (согласно определению Международного валютного фонда) за килограмм недостающей массы брутто. Кроме того, подлежат возмещению провозные платежи, таможенные пошлины и сборы, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза. Иной ущерб не возмещается. Таким образом, при оформлении договора международной автомобильной перевозки груза экспедитор и автоперевозчик могут согласовывать требования по возмещению убытков, не относящихся к юрисдикции Конвенции, но связанных с ненадлежащим исполнением сторонами условий договора, например, за несвоевременную доставку груза, несвоевременную подачу транспортных средств под погрузку, несоблюдение сроков погрузки и выгрузки автотранспортных средств. Сроки предъявления и рассмотрения требований, вытекающих из споров, связанных с повреждением, порчей, утратами и нарушений по срокам доставки грузов Конвенцией регламентируются: «в момент принятия груза (получателем), когда утрата или повреждение являются очевидными, но не позднее 7 дней со дня принятия груза, в случае, когда они не являются очевидными». В случае просрочки в доставке, если заявитель докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать размер провозных платежей.

Срок исковой давности устанавливается в один год.

Накладная CMR покрывает также часть пути, когда груз следует на автотранспортном средстве, которое перевозится другими видами транспорта, но не снимается с автотранспортного средства.

Положениями Конвенции КДПГ руководствуются страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Соответственно международные грузовые автомобильные перевозки регулируются также и двусторонними соглашениями России со странами Восточной и Западной Европы, а также со странами Центральной Азии, Ближнего и Среднего Востока, Китаем, Монголией.

Транспортная терминология

Автомобильный эквивалент вместимости — 10 кбм — Car Equivalent Unit of 10 cbm — CEU

Автомобилевоз — pure car /track carrier, PCTC

Международный союз автомобильного транспорта — IRU

Перевозки пакетные — Unitized loads transportation

Перевозки централизованные — general haulage trucking

Подача автомобиля — spotting, vehicle placing

Подвижной состав — rolling stock

Подвоз, завоз — pick up, delivery

Подтверждение, принятие заказа — acknowledgement of order, confirmation of order

Поездная (помашинная) отправка — trailer load, truck load shipment (отправка св. 5т, перевозимая грузовым автомобилем — «транзитная норма»)

4.1.6. Мультимодальные сообщения

Международная правовая регламентация перевозок грузов в смешанных мультимодальных сообщениях и требование упрощения таможенных процедур и международных расчетов за поставки экспортных и импортных товаров еще не завершены. Тем не менее, уже к началу 1970-х годов сложились единые концепции организации таких перевозок: концепция документа «комбинированной перевозки» (Combined transport — CT); концепция товарораспределительного характера документа мультимодальной перевозки — «оборотного мультимодального коносамента» (Multimodal B/L), который бы использовался наряду с уже применявшейся необоротной накладной; концепция организатора перевозки — «оператора», который несет полную ответственность за мультимодальную транспортировку, а также ответственность перед грузоотправителем за утрату или задержку в доставке груза получателю.

Эти «концепции» вошли вместе с правилами упрощенного таможенного режима для транзитных грузов в Конвенцию ООН «О международных смешанных перевозках и формулярах документа CT, используемых в практике перевозок» 1980г.

К сожалению, эта Конвенция до сих пор не получила достаточного числа ратификаций стран-участниц (в т.ч. стран СНГ) и не вступила в силу. В настоящее время в рамках ООН и международных экономических сообществ проводится работа над проектом новой редакции Конвенции.

В этой ситуации ФИАТА, БИМКО и ИАТА приступили к разработке своих проформ транспортных документов на перевозку грузов в смешанных сообщениях.

Условия этих коносаментов, а также положения «Конвенции ООН о международных смешанных перевозках 1980 г.» были обобщены в 1995 г. в «Правилах ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок» (UNCTAD/ICC Rules 95). На их основе БИМКО приняла в 1995 г. новую редакцию мультимодального коносамента и накладной, ФИАТА в 1998 г. — мультимодальной накладной.

Вопросы для повторения

1. Назовите международные конвенции, которые определяют условия перевозок на морском, внутреннем водном, железнодорожном, автомобильном и воздушном транспорте и в смешанных сообщениях.
2. Какие операции требуется выполнить в условиях перевозок по маршруту, регулируемому СМГС и ЦИМ/КОТИФ?
3. Какие пределы ответственности перевозчика действуют в транспортных конвенциях?

4.2. Основные условия перевозок грузов, определяемые отраслевыми уставами и кодексами

Закрепленные в Уставах и Кодексах нормы транспортного права основываются на положениях Гражданского Кодекса РФ, других федеральных законов и международных договоров и Конвенций.

Каждый Устав и Кодекс регулирует огромный комплекс производственных отношений внутриотраслевого характера, взаимоотношений юридических лиц отрасли с предприятиями других видов транспорта и отраслей народного хозяйства, с оказанием транспортных услуг в стране и за рубежом.

Мы останавливаемся на имущественных отношениях, возникающих из деятельности каждой отрасли, с учетом специфики каждой и, прежде всего, между перевозчиками и грузоотправителями, грузополучателями, другими юридическими лицами при пользовании услугами транспорта, их правами, обязанностями и ответственностью.

Каждый Устав и Кодекс регламентирует правоотношения, определяемые договором перевозки. Он конкретизирует нормы ГК РФ применительно к своей отрасли. Общие нормы гражданского права могут применяться к гражданско-правовым отношениям, возникающим в ходе перевозок в тех случаях, когда в Уставе или Кодексе не содержатся нормы, регулирующие данные отношения.

Каждый Устав и Кодекс регулирует лишь «основные условия» и «основные положения» взаимоотношений субъектов — перевозчиков с клиентурой, в связи с чем возникает необходимость издания и других нормативных актов более конкретного характера, например, Правил перевозок грузов.

Уставы и Кодексы, исходя из рыночных отношений, не предусматривают жесткое государственное планирование перевозок, но содержат нормативы, достаточно обеспечивающие регулярность, ритмичность, логическую взаимозависимость транспортных операций, взаимную материальную заинтересованность и ответственность производителей и потребителей транспортных услуг в качестве основы

для развития равноправных партнерских отношений перевозчиков и клиентуры.

Уставы и Кодексы содержат основные положения организации и осуществления перевозок грузов в прямых смешанных сообщениях.

4.2.1. Железнодорожный транспорт

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТРФ), принятый Государственной Думой и одобренный Советом Федерации в декабре 2002г. и подписанный Президентом в январе 2003г., регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования при пользовании услугами железнодорожного транспорта и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав использует понятия: **перевозчик, инфраструктура железнодорожного транспорта, владелец инфраструктуры, грузоотправитель, грузополучатель, груз, опасный груз, перевозочный документ, железнодорожные пути**, а также следующие термины:

Места общего пользования — крытые и открытые склады, а также участки, используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в т.ч. контейнеров.

Места необщего пользования — железнодорожные пути, крытые и открытые склады, а также участки, расположенные на территории железнодорожной станции, не принадлежащие владельцу инфраструктуры или сданные им в аренду и др.

Перевозки в международном сообщении — перевозки с участием железнодорожного транспорта между РФ и иностранными государствами, в т.ч. транзит по территории РФ, в результате которых груз пересекает государственную границу РФ.

Перевозки в прямом международном сообщении — перевозки грузов в международном сообщении, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в непрямом международном сообщении — перевозки в международном сообщении грузов, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожной станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках, а также перевозки несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Перевозки в прямом железнодорожном сообщении — перевозки грузов между железнодорожными станциями в РФ с участием одной и более инфраструктур по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в прямом смешанном сообщении — перевозки грузов, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортная накладная), оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в непрямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Правила перевозок грузов содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, получателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

Сборник правил перевозок — информационное издание, в котором публикуются утвержденные в установленном законодательством РФ порядке нормативные и иные акты.

Тарифные руководства — сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном законодательством РФ порядке тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы, сборов, а также утвержденные Минтрансом РФ (ФАЖТ) перечень железнодорожных станций, расстояний между ними и операции, выполняемые на территориях железнодорожных станций (публикуются в соответствующем тарифном руководстве).

Сбор — не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы.

Каждая отдельная железная дорога является самостоятельным хозяйственным предприятием — филиалом ОАО «РЖД». Оно устанавливает строго обозначенный географический регион деятельности железной дороги, границы которого обозначены на карте единой железнодорожной транспортной сети России, регулирует административно-правовые отношения между железными дорогами, включая их солидарную ответственность за перевозку грузов до всех станций, которые открыты для производства соответствующих операций независимо от того, в состав какой железной дороги входит станция назначения. Железная дорога отправления, заключая с отправителем груза договор перевозки, принимает обязательство по перевозке груза на всем пути его следования, т. е. обязательство, распространяющееся не только на себя, но и на все железные дороги по маршруту следования груза. Устав обязывает железные дороги принимать и сдавать грузы на входных и выходных станциях по накладной, тем самым вступать в процесс совместного исполнения договора перевозки, приобретать для себя определенные права и принимать на себя обязательства по этому договору.

Железнодорожная станция — пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению, обгону поездов, выдаче грузов, расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

На железнодорожной станции осуществляется непосредственная связь железной дороги с клиентурой. По своему правовому статусу железнодорожную станцию (также как и отделение) можно относить к транспортному агенту соответствующей железной дороги.

Ст.5 УЖТ РФ предусматривает перевозку грузов железнодорожным транспортом в вагонах и контейнерах перевозчиков, иных юридических и физических лиц.

Устав возлагает на железнодорожную станцию выполнение операций по приему, погрузке и выдаче грузов, являющихся по своему характеру транспортно-экспедиционными.

Устав регламентирует правоотношения, определяемые договором железнодорожной перевозки при пользовании «услугами» железнодорожного транспорта. Он конкретизирует нормы ГК РФ применительно к железнодорожному транспорту. Общие нормы гражданского права могут применяться к гражданско-правовым отношениям, возникающим в ходе железнодорожных перевозок в тех случаях, когда в Уставе не содержатся нормы, регулирующие данные отношения.

4.2.2. Морской транспорт

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ), принятый Государственной Думой 31 марта и подписанный Президентом 30 апреля 1999 года регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, в том числе «имущественные», «основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников» (п.2, ст.1). «Перевозки грузов, пассажиров и их багажа» относятся к «понятию торгового мореплавания» (ст.2),

Ст. 115 КТМ содержит определение и виды договора морской перевозки груза:

— По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение

груза лицу (далее — получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

— Договор морской перевозки груза может быть заключен:

1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);

2) без такого условия.

— Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.

— Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза.

— Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

Сфера применения правил КТМ РФ распространяется на морские суда во время их плавания по внутренним водным путям и на суда внутреннего смешанного (река-море) плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов с заходом в иностранный порт.

4.2.3. Воздушный транспорт

Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. (ВК РФ) устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации. Государственное регулирование в этой области направлено на «обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах».

Ст. 3 ВК РФ предупреждает, что «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора».

Согласно п.2, ст. 103 ВК РФ, по договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза авиагрузовой накладной (Air Waybill).

ВК РФ регламентирует следующие правила перевозок грузов воздушным транспортом.

Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

- нарушение грузовладельцем, грузоотправителем таможенных санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки при международных воздушных перевозках, а также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;
- отказ грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- наличие в грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки груза грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку.

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если это не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, установленный правилами перевозчика, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оста-

вить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации. Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

Согласно правилам ИАТА: (2.13.12) ответственность перевозчика груза в международном авиасообщении лимитирована 20 долл. США за один кг груза, но не выше его стоимости в пункте назначения; (2.14.2 a,c,d) претензия в отношении гибели, недостачи или ущерба грузу предъявляется по ее обнаружении, но не позднее 14 дней от даты получения груза; в случае задержки груза — в течение 21 дня от даты получения груза; в случае недоставки груза — в течение 120 дней после даты выписки авианакладной.

4.2.4. Внутренний водный транспорт

Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) 2003г. регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и/или юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность.

Перевозчиком на внутреннем водном транспорте может быть коммерческая организация и индивидуальный предприниматель. Ст.66, п.2 относит этого перевозчика к категории перевозчика общего пользования, осуществляющего перевозки грузов по обращению любого гражданина или юридического лица. Такая обязанность может вытекать из федерального закона, иного нормативного акта и выданной такому перевозчику лицензии.

Перевозчик общего пользования не в праве отказывать грузоотправителю в принятии заявки на перевозку груза к исполнению, а также в приеме для перевозки предъявленного грузоотправителем груза.

Кодекс внутреннего водного транспорта определяет государственный статус внутренних водных путей, основные условия содержания и использования их для судоходства; статус и условия функционирования органов государственной власти в области внутреннего водного транспорта; условия обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях; основные условия перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты, буксировки плотов, судов и плавучих объектов; статус порта, судна и его экипажа; права, обязанности и ответственность участников перевозки, и другую деятельность в области внутреннего водного транспорта.

Ст.67 определяет договор перевозки груза внутренним водным транспортом в форме оформленной транспортной накладной. «В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий перевозки и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату».

Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

4.2.5. Автомобильный транспорт

Формально еще действует «Устав автомобильного транспорта РСФСР» 1969г. Ст.8 этого Устава возлагает на автотранспортные предприятия и организации: централизованные перевозки грузов, централизованный завоз (вывоз грузов) на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, участие в прямых смешанных перевозках.

Вопросы внутренних автомобильных перевозок грузов весьма часто в договорах об организации перевозок регулируются правовыми нормами «Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов» (КДПГ/CMR), 1956г. Соответственно, некоторые положения этой конвенции содержатся в тексте проекта Устава автомобильного и городского электрического транспорта РФ, а также в Правилах перевозок, в Правилах оказания услуг. Лицензиями на осуществление международных перевозок грузов обладают в настоящее время около 3000 юридических лиц — владельцев автотранспортных средств РФ.

Вопросы для повторения

1. Какие правоотношения регулируют Устав железнодорожного транспорта РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ?
2. Какими документами может быть подтверждено заключение договоров железнодорожной, морской, воздушной и автомобильной перевозки?
3. Какие правовые основы устанавливает Воздушный кодекс РФ?
4. Какими документами подтверждается заключение договора перевозки на внутреннем водном транспорте?

4.3. Договор перевозки груза, подтвержденный выпиской перевозчиком товараспорядительного транспортного документа — коносамента

Свое применение коносаменты нашли только на морском транспорте и при оформлении перевозок грузов в смешанных (мультимодальных сообщениях). Исторически их создание было связано с потребностью владельца груза в его реализации в ходе транспортировки, поскольку в ходе длительного рейса большие материальные ценности, заключенные в грузах, исключались из коммерческого оборота. С середины XIX века коносамент стал рассматриваться не только как расписка в приеме груза, но и как ценная бумага — вексель.

Коносамент выполняет три функции:

а) свидетельствует о заключении договора перевозки;
б) является распиской в получении груза перевозчиком;
в) является товараспорядительным документом (ценной бумагой), соответствующей требованиям ГК РФ.

Вместе с тем нужно помнить, что в период морской перевозки грузом «владеет» капитан, и никто использовать груз не может. Держателю коносамента предоставлено право только распоряжаться грузом.

Соответственно, основанием для составления коносамента в качестве доказательства наличия договора перевозки груза и его содержания, а также расписки, удостоверяющей принятие груза перевозчиком, являются два документа.

Первым документом является «погрузочный ордер» в качестве предложения — оферты распорядителя груза, сделанного в письменном виде перевозчику — не просто заключить договор морской перевозки, но и получить от перевозчика документ письменное подтверждение его заключения в форме коносамента или морской транспортной накладной. Ст.142 КТМ указывает на то, что коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа — ордера, образец которого был утвержден ММФ СССР еще в 1990 г. (Приложение № 12)

Содержание ордера — оферты не произвольное. Согласно ст. 144 КТМ РФ он обязательно должен содержать: 1) наименование отправителя и место его нахождения; 2) наименование порта выгрузки; 3) наименование получателя, если он указан отправителем; 4) наименование груза, включая особые свойства, число мест, массу, количество, согласно записи, сделанной отправителем; 5) информацию о внешнем состоянии груза и упаковки; 6) информацию о размере фрахта, подлежащем уплате получателем.

На составителя ордера возлагается ответственность за убытки по причине неправильных или неполных данных, содержащихся в оферте.

Погрузочный ордер должен быть подписан отправителем или его экспедитором. Ордер печатается в 8 экземплярах, каждый из которых предназначен для совершения на причале определенной операции. В настоящее время в ордер вносится также информация о коде ИНН, о коде ТНВД, указывается номер акта таможенного досмотра, содержится ссылка на наличие договора с портом, наименование экспедитора, которому поручен контроль за исполнением ордера.

Вторым документом является штурманская расписка — письменный акцепт ордера, которую подписывает грузовой помощник капитана в удостоверение факта приема груза на борт конкретного судна (в качестве бланка штурманской расписки используется либо одна из копий погрузочного ордера, либо специальная форма. (Приложение № 13)

Штурманская расписка не является товараспорядительным документом. Если на ней нет никаких замечаний администрации судна по количеству и состоянию погруженного груза, как это изложено в ордере или как было скорректировано на ордере сторонами в ходе погрузки, то штурманская расписка обменивается грузоотправителем на коносамент (или на накладную). В коносаменте, согласно ст. 144 КТМ РФ, в дополнение к 6 (шести) основным сведениям в ордере должны содержаться:

1) наименование перевозчика; 2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки; 3) время и место выдачи коносамента; 4) число оригиналов коносамента, если их больше чем один; 5) подпись перевозчика или действующего от его имени лица. (Приложение № 14). На практике число (граф) коносамента может достигать 30, но всегда кроме 11 обязательных в коносаменте содержится специальный бокс: «уведомить по адресу» или «адрес уведомления» — Notify party. Судовладельцу или его агенту вменяется в обязанность информировать лицо по указанному в боксе адресату о дате прибытия груза в порт выгрузки. Часто таким лицом является экспедитор грузополучателя, которому поручено организовать таможенное оформление и вывоз груза из порта.

Товарораспорядительная сущность коносамента состоит в том, что владелец коносамента, оперируя на рынке (продавая его, закладывая, передавая и т. д.), фактически распоряжается самим грузом (товаром), обозначенным в документе. Соответственно, в коносаменте грузоотправителю требуется указывать «наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, обращать внимание на опасный характер или особые свойства груза, указывать число мест или предметов, массу груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем» (ст. 144 КТМ РФ).

В результате лицо, желающее приобрести товар посредством приобретения коносамента и не имеющее практической возможности проверить массу и состояние груза путем его осмотра, вынуждено полагаться исключительно на информацию о грузе, содержащуюся в коносаменте.

С другой стороны, и перевозчик, подписывая коносамент, тем самым, берет на себя перед держателем этого документа определенное одностороннее обязательство вручить ему груз таким, как он описан в коносаменте. Очень часто это обязательство выражается в виде пропечатанного на лицевой стороне коносамента заявления капитана судна о том, что грузы были «погружены во внешне хорошем виде и состоянии» (shipped in apparent good order and condition). В то же время практика признает правомерным использование перевозчиком различных оговорок в коносаменте для того, чтобы облегчить свое положение в возможном споре с держателем коносамента по количеству и качеству груза. (Оговорки: «количество и качество не известны» — quantity and quality unknown; «тара слабая» — insufficiency of packing и др.).

Товарораспорядительное, по существу, назначение коносамента зачастую подчеркивается тем, что перед самим названием документа — «коносамент» (bill of lading) вносится его определение — «оборотный» (negotiable), например, Negotiable (FIATA Multimodal Transport) Bill of Lading. Если же грузоотправитель пожелает, чтобы подобный коносамент эту функцию не исполнял, то перед впечатанным на бланке определением «оборотный» перевозчиком вводится приставка «не» (non). Таким действием коносамент юридически превращается в другой документ, указывающий только на наличие договора перевозки, — который называется необращающейся морской транспортной накладной, по которому только лицо, названное в коносаменте в качестве грузополучателя (named as consignee) имеет право получить груз по предъявлению такого документа и только после удостоверения им своей личности (upon proof of his identity).

Ст. 147 КТМ РФ разрешает выдачу отправителю по его желанию несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, причем на каждом из бланков указывается число выданных документов.

Выдача груза производится только против вручения перевозчику одного из оригиналов («экземпляров») коносамента. Предъявление всего комплекта оригиналов коносаментов (2, 3) необязательно, поскольку, согласно ст. 147 КТМ РФ и условиям самих проформ коносаментов (на оборотной стороне), после выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу.

Составление коносаментов с обозначением на них штампами порядковых номеров оригиналов: «первый» (1st original), «второй», «третий» связано с традицией «фобовских» и «сифовских» запродаж отсылать отправителем грузополучателю первый экземпляр авиапочтой, второй экземпляр — судовой почтой, а третий экземпляр оставлять у себя на случай утраты обоих экземпляров. В настоящее время использование нескольких экземпляров зачастую преследует также избежание рисков возможного ущемления прав той или иной стороны договора купли-продажи, договора перевозки и условий расчета за товар (через банк) в соответствии с различным пониманием транспортных условий контракта. В коносаменте может быть предусмотрен специальный бокс для указания числа выданных оригиналов.

Обозначение на коносаменте «2/2» означает, что выписано два оригинала. Если в информации из порта отправления агенту или экспедитору в порту назначения сообщается, что «Настоящим мы отправляем вам 2/3 оригинала коносаментов», то это означает, что было выписано три оригинала, из которых два приложены к данному письму.

Кроме оригиналов, может быть напечатано необходимое количество копий оригиналов коносамента, которые юридической силы не имеют, и никаких прав на груз не создают. Обычно копии требуются в качестве технической документации — капитану судна для проверки количества и качества погруженного и выгруженного товара и для служебных целей; портовым агентам судна; портовой администрации; таможенным органам; транспортно-экспедиторским фирмам и др. Копии коносамента или содержат штамп «копия» (copy), либо печатаются на бумаге отличного от оригиналов цвета. Обычно они сопровождаются надписью «copy non-negotiable».

Коносамент, выписанный в именной форме (to a named person) обычно используется тогда, когда владельцем не предполагается реализация товара в ходе перевозки, поскольку передача именного коносамента другому лицу юридически возможна только с соблюдением правил, установленных гражданским законодательством «для уступки требований».

Проще и легче всего товарораспорядительная функция реализуется через выписку ордерного коносамента (order bill of lading), указывающего на то, что коносамент выдан «приказу» лица, которое может передать свое имущественное право третьему лицу путем нанесения на этот документ надлежащей передаточной надписи — индоссо (endorsement), посредством подписи и печати (duly endorsed) на оборотной стороне коносамента.

Соответственно, коносаменты могут выписываться «приказу отправителя» (consigned to order of shipper/consignor), например, при расчете по цене товара, проданного на условиях ФОБ или при оформлении платежа за товар по документарному инкассо; «приказу получателя» (consigned to order of consignee) при поставке товара, проданного на условиях СИФ, или с записью «приказу банка» (consigned to order of the... bank), очень часто национального банка с нанесением последующей передаточной надписи в пользу иностранного банка в ходе аккредитивной формы расчетов.

Ордерный коносамент может быть выдан и на предъявителя (to bearer), как говориться, «в бланковой форме» (blank), по которому товар выдается любому лицу, которое предъявит перевозчику такой документ «посредством простого вручения» (ст. 148 КТМ РФ). Соответственно, при наличии в коносаменте нескольких передаточных надписей груз, практически, будет выдан лицу, указанному последним в череде непрерывного ряда передаточных надписей или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью.

Экспедиторам, как правило, не поручаются операции с ордерными и бланковыми формами коносаментов. Ордерными коносаментами пользуются в основном поставщики массовых, сырьевых товаров, когда или покупатель им еще не известен, или целесообразно им продажу отсрочить — осуществить ее в ходе рейса. Ордерными коносаментами также оперируют, когда требуется получить краткосрочный кредит в банке с обеспечением его в форме индоссированного в пользу банка коносамента. При этом передаточная надпись имеет вид:

«Выдайте приказу Банка (Deliver to the order of_____ (наименование банка)
(наименование организации экспортера, печать, две подписи) «Все права по настоящему коносаменту переданы (All interest under this Bill of Lading are transferred to the_____
(наименование лица, кому переданы права, печать, две подписи)
(Передаточная надпись с печатью и подписью или только с печатью и подписью грузоотправителя без указания имени получателя носит название «бланковой надписи» «blank endorsement»).

Правомочной операцией, согласно ст. 144 КТМ РФ, является выдача после принятия груза на борт судна «бортового коносамента» (shipped/board bill of lading), так и «небортового коносамента» на груз, который принят перевозчиком для перевозки, но еще не погружен на борт судна (received for shipment bill of lading). Если для сторон вопрос перехода рисков с продавца на покупателя очень важен (условие страхования, особое требование в аккредитиве), то отправитель может получить от судовладельца бортовой коносамент в обмен на полученный ранее небортовой. Перевозчик путем проставления за своей подписью и печатью названия судна, на которое погружен груз, и даты погрузки может переоформить ранее выданный им небортовой документ в бортовой коносамент (конечно, при условии если в нем содержатся все требуемые КТМ данные). Иногда эта операция ограничивается отметкой капитана — «on board notation».

В доставке груза из порта отправления в порт назначения может участвовать не один, а несколько морских перевозчиков.

В тех случаях, когда груз требуется доставить в порт назначения с перегрузкой его на другое судно в порту по пути следования, то в порту отправления оформляется на весь маршрут «прямой коносамент» или «сквозной коносамент»,

Перевозка по прямому коносаменту (Direct Bill of Lading) осуществляется судовладельцем — первым перевозчиком, выписывающим такие коносаменты, и его судовым агентом на основе ранее заключенного соглашения в порту перевалки. Грузоотправитель оплачивает провозную плату по двум счетам —фрахт судовладельца, согласно линейного тарифа, за доставку на первом участке перевозки и счету агента за произведенные расходы, в порту перевалки, его комиссионное вознаграждение, а также за оплату фрахта за перевозку на последующих участках доставки.

Перевозки по сквозному коносаменту (Through Bill of Lading) в системе кооперации судовладельцев базового океанского и фидерного морского сообщения выполняются на основе сегментальной ответственности каждого из участников перевозки, действующего линейного тарифа и заключенного между ними двустороннего соглашения.

В тех случаях, когда грузополучатель намерен продать не всю партию товара, получаемого по коносаменту, а только его часть или, когда партия товара реализуется продавцом-отправителем одновременно нескольким покупателям в порту назначения, то отдельный коносамент на сгруппированные грузы («групповой» — groupage B/L) может быть раздроблен на несколько частей и каждому покупателю будет выдан, так называемый, «долевой коносамент» или «деливери-ордер» (delivery order), по которому он получит от агента судна в пор-

ту назначения причитающуюся ему часть коносаментного количества груза. Деливери-ордера товарораспорядительными документами не являются.

В ходе работы с коносаментами, необходимо учитывать, что аккредитивы или другие средства платежа зачастую предусматривают акцент только транспортного документа, датированного не позже определенной даты. Не прибыл вовремя товар в порт, опоздало судно, медленно идет погрузка и т. д. — стороны приходят к выводу, что к обусловленной дате груз погружен не будет. У них появляется «соблазн» датировать коносамент задним числом, т. е. выпустить так называемый антидатированный документ (Antidate), несмотря на то, что такое действие противоречит закону.

Однако, когда «продавец», как говорится, «уверен в покупателе», то есть в том, что последний может скорректировать срок аккредитива, но для этого ему потребуется время, то дело заканчивается тем, что агенту судовладельца грузоотправитель выдает на этот счет «гарантийное письмо» (guarantee letter), а агент, передавая антидатированный коносамент грузоотправителю, сопровождает иногда эту передачу оговоркой в регистрационном журнале о выдаче коносамента «по доверию» (in trust). Такая же процедура часто применяется, когда судовладелец отказывается по причине не надлежащего состояния груза (дефект груза или упаковки и др.) выдать отправителю «чистый» (clean) коносамент, то есть не содержащий каких-либо оговорок.

В Советском Союзе в 1974 году вместо единой проформы коносамента КИ–61 Морфлотом были введены два специализированных коносамента — для линейных и трамповых перевозок (коносаменты КЭ — 2.4.Т. и КЭ — 2.4.Л).

Эти проформы используются в России и в настоящее время. Объясняется этот факт просто. Во-первых, условия проформ не противоречат стандарту БИМКО (в основу трамповой проформы «Т» был положен стандарт ICS B/L от 1 января 1972 года, а линейной «Л» — проформа БИМКО «Конлайнбилл». Во-вторых, обе проформы предусматривают арбитражное разбирательство споров в Морской Арбитражной Комиссии при ВТП РФ в г. Москве, а регулирование расходов по ущербам общей аварии — в Ассоциации диспашеров при ТПП РФ в г. Москве. По этим же причинам получило применение обоих проформ без «principal clauses» и «additional clauses», то есть с чистой оборотной стороной, что, в принципе, неправильно, так как иностранный контрагент сделки, в принципе, не обязан располагать «двусторонним» образцом коносамента или он может не оказаться, как говорится, «под рукой».

Вопросы для повторения

1. Какие функции выполняет коносамент?
2. В чем состоит товарораспорядительная функция коносамента?
3. Что вы понимаете под идентификацией груза?
4. В чем отличие оборотного коносамента от именного?
5. Дайте определение ордерного коносамента.
6. В каких случаях требуется выписывать коносаменты: приказу отправителя / получателя / банка или оформлять прием/сдачу груза сдаточной распиской.

Транспортная терминология

коносамент — connaissement (фр.), konnossement, the Bill of Lading

погрузочный ордер — shipping order

штурманская расписка — mate receipt

адрес уведомителя — notify party

погружены (грузы) во внешне хорошем виде и состоянии — shipped in apparent good order and condition

количество и качество не известны — quantity and quality unknown

тара слабая — insufficiency of packing

оборотный коносамент — negotiable Bill of Lading (B/L)

названный грузополучателем — named as consignee

ордерный коносамент — order Bill of Lading

приказу отправителя — consigned to order of shipper / consignor

приказу получателя — consigned to order of consignee

приказу банка — consigned to order of the bank

сдаточная расписка — delivery receipt / lieferschein (нем.)

сборный коносамент — collective Bill of Lading, с подтверждением страхования — insured Bill of Lading

бортовой коносамент — shipped / board Bill of Lading

небортовой коносамент — received for shipment Bill of Lading

антидатированный — antidate B/L

информация, сообщаемая отправителем о грузе — particulars furnished by shipper

фрахт и другие платежи — freight and charges

Оговорки в коносаменте — stipulations:

Коносамент с оговорками — claused Bill of Lading, «dirty B/L/»

количество, состояние, масса и мера перевозчику не известны — weight, measure, quality, quantity, condition unknown for owner;

данные о грузе по заявлению отправителя: «Shipper's weight», «Said to weight» — S.T.W., «Said to be» — S.T.B., «Said to contain» — S.T.C., «Shipper's Load, stow and count» — S.L.S.C.

спорное количество груза: «Received on board (5300 mt, 100 mt) more in dispute (указывается количество груза, принятая по мнению перевозчика);

невозможность подсчета числа отдельных мест — «In bulk»

платеж в порту погрузки — payment at the loading port, в порту назначения — at the port of destination

4.4. Договор перевозки по перевозочному документу — транспортной накладной

Ст. 785 ГК РФ установлено, что на транспорте действует порядок, когда наличие договора перевозки, как двусторонней сделки, «подтверждается составлением и выдачей отправителю груза» перевозчиком или его агентом — транспортной накладной» (иного, чем коносамент документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом»).

Транспортная накладная, в отличие от коносамента, не является товарораспорядительным документом. Она только выражает факт передачи товара продавцом покупателю и переход связанных с перевозками их рисков через посредничество перевозчика в пунктах: отправления, на границе, на терминале перевалки или в пункте назначения груза в зависимости от применения того или другого базисного условия поставки контракта купли-продажи.

Транспортная железнодорожная накладная (ст. 25, УЖТ РФ).

Исполнение обязательства, связанного с предоставлением грузоотправителем, с одной стороны, заявки на перевозку груза и принятием заявки железной дорогой, с другой, влекут за собой обязательства грузоотправителя предъявить груз к перевозке вместе с накладной, а также обязательства железнодорожного перевозчика принять этот груз для перевозки до определенной станции назначения и выдать груз его получателю.

Принятие перевозчиком от грузоотправителя накладной вместе с грузом и выданная ему квитанция о принятии груза подтверждают заключение договора перевозки груза. По этому договору у железнодорожного перевозчика возникает обязательство доставить вверенный ему груз своевременно и в сохранности на станцию назначения и выдать его грузополучателю, указанному в накладной. У грузоотправителя возникает обязательство уплатить перевозчику установленную провозную плату за перевозку груза.

В договорные отношения между грузоотправителем и перевозчиком вступает грузополучатель в качестве третьего лица. Устав предоставляет ему право требовать выдачи груза или переадресовки груза и обязывает грузополучателя уплатить платежи, причитающиеся перевозчику, и получить груз. В отдельных случаях грузоотправитель и грузополучатель могут совпадать в одном лице.

На перевозку грузов заполняется комплект перевозочных документов, состоящий из транспортной железнодорожной накладной (ТЖДН), дорожной ведомости (ДВ), корешка дорожной ведомости и квитанции приема груза к перевозке. На железнодорожном транспорте уже давно используется принцип сопроизводимой матрицы, а теперь компьютерного сайта при заполнении документов методом однократной записи на базе проформы накладной. (Приложение № 15)

Накладная представляется на каждую отправку груза. На перевозку массовых грузов в устоявшихся направлениях допускается составление одной накладной на перевозку целого маршрута или группы вагонов. По одной накладной принимаются к перевозке грузы, отгружаемые прямыми отправительскими маршрутами (каменный уголь, руда, щебень и др.).

Накладная сопровождает груз на всем пути его следования. Перевозчик обязан выдать накладную вместе с грузом. С правовой точки зрения прием накладной вместе с грузом является фактом признания перевозчиком накладной в качестве доказательства договора перевозки; передача накладной вместе с грузом грузополучателю подтверждает факт передачи ему прав, которые создаются для него и предоставляются ему по договору перевозки, заключенному между грузоотправителем и железнодорожным перевозчиком.

Дорожная ведомость следует с грузом и является документом, на основании которого проводятся расчеты между железнодорожным перевозчиком по провозной плате; расчеты по провозной плате с грузополучателем, по штрафам за просрочку доставки груза перевозчиком и по другим сборам. Дорожная ведомость с распиской в ней грузополучателя в получении груза является документом, удостоверяющим, что договор перевозки перевозчиком выполнен.

Правовое значение дорожной ведомости состоит в том, что она содержит информацию для определения дат, в которых были произведены операции загрузки и разгрузки вагонов и контейнеров.

В удостоверение приема груза к перевозке на основании транспортной железнодорожной накладной грузоотправителю выдается квитанция о приеме груза. Для него она является подтверждением факта заключения договора перевозки груза и наличия у него определенных прав, возникающих из этого договора. Имея на руках грузовую квитанцию, грузополучатель может получить информацию на станции назначения о дате прибытия груза, предъявить ее для получения груза (квитанция может быть предоставлена грузополучателю банком по условиям аккредитива/инкассо).

Если у грузополучателя, указанного в накладной, нет квитанции, перевозчик обязан выдать ему груз, поскольку все железнодорожные отправки являются именными. Отправка груза на предъявителя не допускается. Грузовая квитанция дает также право отправителю и получателю на предъявление претензии к перевозчику на несохранность груза, а также право переадресовки груза.

В подтверждение приема груза для перевозки перевозчик обязан проставить на ТЖДН календарный штемпель станции отправления. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Вместе с накладной грузоотправитель должен обязательно предъявить перевозчику документы, предусмотренные Правилами перевозок грузов для соблюдения санитарных, ветеринарных или других административных правил. При перевозке внешнеторговых грузов требуется представление также имеющихся у отправителя таможенных документов для упрощения выпуска экспортных товаров за границу и таможенного оформления ввозимых грузов в пунктах назначения.

Все документы должны быть перечислены в графе 4 оборотной стороны накладной с указанием их наименования и номеров.

При отгрузке экспортных грузов через морские порты указываются наименование и код припортовой станции, грузополучателем в накладной указывается морской порт с отметкой для какого грузоотправителя на морском транспортом следует груз, его цифровой код; в правом углу документа делается отметка «Экспорт».

При отгрузке импортных грузов из морских портов грузоотправителем указывается морской торговый порт, действующий по поручению соответствующего получателя в порту, доставленного морским транспортом груза.

При направлении импортного груза с оформлением в таможенном органе в пункте окончательного назначения на международной или внутренней железнодорожной накладной и на дорожной ведомости пограничным таможенный орган проставляется штамп «Товар под таможенным контролем. ДКД №__ (ДКД — декларация контроля доставки).

При таможенном оформлении при вывозе грузов из страны в пункте отправления таможня после своего решения о возможности выпуска груза на первом экземпляре накладной или дорожной ведомости проставляет свой штамп «погрузка разрешена». Окончательное решение о выпуске груза за границу удостоверяется штампом «Выпуск разрешен» в графе «Отметки таможни» международной железнодорожной накладной и в дополнительном экземпляре дорожной

ведомости, а в документе внутреннего сообщения — в четвертой графе железнодорожной накладной. В правом верхнем углу лицевой стороны этих документов указывается номер грузовой таможенной декларации.

Решение таможенного органа о таможенном оформлении грузов в пункте пропуска на границе указывается в графе «Отметки таможни» международной железнодорожной накладной, проставлением штампа «таможенное оформление производится в... таможне».

Все указанные штампы и записи заверяются личной номерной печатью должностного лица таможенного органа.

При перевозке грузов в прямых международных грузовых железнодорожных сообщениях для оформления договора перевозки, кроме накладной соответствующего сообщения, заполненной на двух языках, грузоотправитель обязан предъявить второй документ — дубликат накладной. Этот документ после наложения на него и на накладную железной дорогой календарного штемпеля возвращается грузоотправителю. Дубликат не имеет силы накладной, сопровождающей груз, но является важным документом, подтверждающим выполнение продавцом перед покупателем базисного условия поставки товара (FCA, DAF, CPT, CIP) в контракте купли-продажи. Он дает право грузоотправителю при предъявлении его дороге давать дополнительные распоряжения, связанные с перевозкой груза (например, изменить пограничную станцию и т. д.).

Наложение штемпеля на накладной не является элементом договора как внутренней, так и международной перевозки. Оно лишь повышает доказательную силу накладной через фиксацию момента заключения договора перевозки.

Взаимные отношения железнодорожных перевозчиков по совместной перевозке определяются на основании письменных документов, образцы бланков которых предоставлено утверждать МТ РФ, ОАО РЖД, их публиковать и распространять (накладные, квитанции о приеме груза, дорожные ведомости и корешки к ним, ведомости подачи и уборки вагонов, учетные карточки, памятки приемосдатчиков и др.).

На отдельные виды перевозок (маршрутные, контейнерные отправки, опасные грузы) предусмотрено составление специализированных накладных, учитывающих особенности таких перевозок. (Приложение № 16)

Значение накладной состоит в том, что заключившие договор стороны — железнодорожный перевозчик и грузоотправитель приняли на себя обязанность и ответственность за выполнение требования Устава, условий прямых международных сообщений и Правил перевозок грузов, обеспечивающих сохранную и своевременную доставку грузов.

Сведения, подлежащие включению в накладную, должны быть внесены грузоотправителем в соответствующие графы на пишущей машинке или компьютере, причем никакие подчистки и помарки в накладной не допускаются.

Правила заполнения накладной утверждаются МТ РФ.

При заполнении накладной экспедитору надлежит пользоваться Алфавитным списком железнодорожных станций (книга 2) Тарифного руководства №4, Единой тарифно-статистической номенклатурой грузов в разделе Б части 1 Тарифного руководства №1 и частью 2 этого Руководства Прейскуранта №10-01 для расчета провозной платы, а также знать статистические коды обслуживаемых грузоотправителей и грузополучателей, иметь под рукой справочные руководства грузоподъемности подвижного состава, степеней негабаритности, принятых сокращений по видам упаковки и др.

Изменение сведений, внесенных в накладную перевозчиком заверяется подписью и штемпелем станции. Правила заполнения накладной и комплекта перевозочных документов содержатся в Правилах перевозок грузов. Их требуется неуклонно соблюдать.

Имущественную ответственность, предусмотренную ст. 98 Устава, за достоверность сведений, внесенных в ТЖДН, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных и неполных сведений, указанных в ТЖДН, несет грузоотправитель.

Отсутствие в накладной каких-либо сведений, предусмотренных проформой накладной, не может служить поводом к признанию ее недействительной, поскольку она принята перевозчиком вместе с предоставленным грузом.

Станция отправления должна удостовериться в том, что накладная подписана лицом, уполномоченным на это (наличие служебного удостоверения компании, организации и т. д., наличие доверенности у экспедитора).

Железнодорожный перевозчик имеет право (но не обязан) проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Устав предоставляет ему право проверять данные накладной и после заключения договора перевозки в отношении как наименования груза, так и его количества.

Сведения, содержащиеся в накладной, поскольку она подписывается грузоотправителем, считаются для перевозчика достоверными при выдаче груза грузополучателю. Если сам перевозчик внес свои сведения о грузе и его количестве в накладную, то они могут быть оспорены получателем груза при условии представления доказательств, опровергающих эти сведения.

Во всех международных железнодорожных сообщениях предусматривается аналогичная ответственность грузоотправителя за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной, а также за все последствия недостоверного, неточного, неполного указания сведений о грузах, при перевозках которых требуются особые меры предосторожности, за отправление запрещенных для перевозок грузов или за неправильное указание свойств грузов.

Параграф 2, ст. 12 раздела II СМГС предупреждает о том, что если выяснится, что сведения, помещенные в накладной отправителем, не соответствуют действительности, то станция, производившая проверку, должна по этому факту составить коммерческий акт и сделать отметку об этом акте в накладной.

(Международные правила транспортной экспедиции, например, регламентации ФИАТА, также предусматривают строгие санкции к клиентуре в связи с неправильной, недостаточной информацией о свойствах грузов вплоть до возложения на нее ответственности за все ущербы (порчу) грузу и средствам транспорта). (Приложение № 17, 18)

Морская транспортная накладная

Товарораспорядительное качество коносамента и связанные с ним процедуры, во-первых, пересылки оригиналов коносамента почтой и, во-вторых, порядок выдачи груза только по предъявлению оригинала коносамента обернулись уже в 1970-х годах многочисленными случаями задержек выдачи груза в портах, а также дополнительными расходами в связи с оплатой всякого рода банковских гарантий и т. д., поскольку время транспортировки контейнеризированных грузов сократилось в 2–3 раза по сравнению со сроками доставки грузов конвенциональным способом. Движение документов оказалось более медленным, чем движение товаров. Встал вопрос о переходе на перевозки грузов в контейнерах с их оформлением вместо бортовых коносаментов «небортовыми морскими накладными» (Non-Negotiable Sea Waybill)), выдаваемыми не с отметкой «по приказу отправителя», а на имя конкретного грузополучателя (consignee).

Содержание такой накладной с прямой ссылкой в ее «условиях» на «Унифицированные правила для морских накладных, разработанные Международным морским комитетом («CMI Uniform Rules for Sea Waybills, 1990»), или на форму Генерального Совета Британского судоходства (The GCBS Waybill), форму БИМКО (Genwaybill) а также оговорки «Control» и «COGSA» полностью защищают интересы грузоотправителя, грузополучателя, банка, страховщика и перевозчика. (Приложение № 19)

Ст. 24 Правил «UCP-500» гарантирует грузоотправителю-продавцу получение платы за товар с аккредитива при предоставлении в банк такой накладной. Оговорка «Control» охраняет интересы грузополучателя-покупателя, поскольку она запрещает отправителю в ходе перевозки груза менять в документе наименование получателя. Оговорка «COGSA» позволяет банку назначить себя, при необходимости, получателем груза с выдачей груза фактическому приобретателю только по полномочию банка. Интересы перевозчика защищаются тем, что эта же оговорка одновременно не позволяет банку изменять условия ранее заключенного с отправителем груза договора перевозки. Распространение на накладную Гаагско-Висбийских правил учитывает интерес перевозчика в части ограничения его ответственности за груз и дает страховщику право соответствующего регресса к перевозчику в случае уплаты страхователю страхового возмещения за гибель или ущерб грузу.

Реализация товара, если таковая потребуется в ходе перевозки, может быть оформлена, как это уже отмечалось, по отношению к именному коносаменту путем индоссирования документа, но теперь уже не на накладной (она ведь «не оборотная — non negotiable»), а на письменной приемо-сдаточной ведомости перевозчика/терминала прибытия — **сдаточной расписки** delivery receipt, которая с правовой точки зрения рассматривается в качестве товараспорядительного документа в дополнение к накладной. (Приложение № 20)

Технология перевозок грузов укрупненными местами и, прежде всего, в большегрузных контейнерах потребовала создания новых транспортных документов на всех видах транспорта. Работа по разработке новых модификаций документов была возглавлена такими авторитетными международными институтами как ЮНКТАД, Международная торговая палата, ФИАТА, БИМКО, Международный морской комитет (CMI), IATA и др.

Что касается содержания новых транспортных документов, то в соответствии с «Единообразными правилами для морских накладных» в рамках Единой европейской документальной и бюджетной системы (DRS), была создана проформа контейнерного морского/океанского коносамента, а в США, с учетом американо-канадской специфики, адекватная европейской, по ее юридическому содержанию, своя проформа такого документа.

Третья часть лицевой стороны проформы коносамента отведена под характеристику груза (описание, марки, номера мест и контейнеров, число и вид укрупненных единиц, их высота и длина, объем и вес брутто). Однако в «условиях» документа содержится предупреждение отправителю о том, что перевозчик, подписав коносамент, из на-

-ора внесенных в него сведений о грузе, отвечает перед держателем -окумента только за число груженых контейнеров, или за число мест, - ли имеет место обычная, «конвенциональная», транспортировка -руза. Остальная информация считается включенной в документ «только по просьбе грузовладельца для его удобства». Более того, отправитель предупреждается от излишеств (superfluous) в информации о -рузе, поскольку банковские правила (ст. 37 Правил ICC UCP — 500) -ребуют соответствия информации о грузе, содержащейся в аккредитиве только составу информации о грузе, приводимой в счете-фактуре - товар (а не внесенной в коносамент).

Новая проформа контейнерного коносамента сохранила в неизменном виде прежнюю юрисдикцию документа.

Для тех грузовладельцев, которых пределы ответственности согласно Гаагских и Гаагско-Висбийских Правил не удовлетворяют, предусмотрена традиционная процедура повышения ответственности перевозчика с оплатой ему отправителем дополнительного фрахта за перевозку ценного груза со специальным указанием о размере повышения ответственности (в рамках проформы «excess valuation»).

Проформы контейнерного коносамента и контейнерной накладной отвечают требованиям унификации ее с другими расчетно-фрахтовыми и таможенными документами, а также при компьютеризации операций.

При этом широко используется процедура начала процесса таможенного оформления импортного товара уже в ходе приема груза в пункте отправления в экспорте. Для этого в документах предусмотрены пункты: «код отправителя», «код получателя», «код уведомления», «номер букировки», «указание в части экспорта» — export reference; информация, относящаяся к экспедитору, включает его регистрационный номер — forwarding agent, reference, FMC number. В США как накладная, так и копия коносамента выполняет функцию счета на оплату фрахта и сборов, с их разбивкой в документе по статьям платежей: сбор за внутреннюю перевозку в экспорте, сбор за терминальную обработку в пункте отправления, сбор за укрупнение партии; сумму океанского фрахта; сбор за терминальную обработку в пункте назначения; за разукомплектование партии.

Транспортная грузовая накладная внутреннего водного транспорта

Составленная в соответствии с требованиями Правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки, и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату (ст. 67 КВВТ).

При внешнеторговых перевозках речной транспортной накладной по форме ГУ- 1 оформляется доставка груза из речного порта отправления в речной порт перевалки для дальнейшей перевозки в международном морском и речном сообщении. Если такая перевозка оформляется экспедитором или агентом в роли «транспортного менеджера» с выдачей клиенту экспедиторской транспортной накладной FCT, то фактическим речным перевозчиком подписывается речная накладная, в которой в качестве отправителя груза фигурирует экспедитор, а получателя — экспедитора грузовладельца в порту перевалки.

Экспедитор назначается или продавцом, или покупателем товара в зависимости от того, на кого из них возложена эта обязанность транспортными условиями контракта купли-продажи. Такой же порядок имеет место и при перевалке импортного груза, когда в качестве грузоотправителя будет выступать экспедитор продавца или покупателя, оформляющий транспортную речную накладную в адрес импортера товара.

Транспортная накладная является основным перевозочным документом и основанием для возможной имущественной ответственности сторон, вытекающей из осуществления перевозки грузов. Накладная сопровождает груз с момента приема груза к перевозке до сдачи получателю в пункте назначения.

Кроме транспортной накладной для оформления перевозки груза, а также определения отношения сторон, участвующих в осуществлении перевозки, применяются другие перевозочные документы. Это — дорожная ведомость, которая является внутренним путевым и расчетным документом судовладельца; квитанция о приеме груза для перевозки; сдаточные и передаточные ведомости. Все они имеют одинаковый учетный порядковый номер. Этот номер переносится в накладную в качестве номера данной «отправки» (партии груза, на перевозку которой оформлены транспортные документы).

По получению от грузоотправителя провозных платежей и сборов отправителю груза выдается квитанция о приеме груза для перевозки. Она является документом, удостоверяющим прием груза к перевозке и право ее владельца распоряжаться грузом, служит основанием для получения груза или возмещения в случае его утраты или повреждения.

Дорожная ведомость вместе с накладной следует с грузом до пункта назначения. Копия дорожной ведомости остается в порту отправления.

Форма и порядок заполнения перевозочных документов устанавливается Правилами перевозок грузов внутренним водным транспортом.

Авиационная грузовая накладная

Договор воздушной перевозки груза удостоверяется авианакладной (ст. 105 ВК РФ). Форма авианакладной перевозки груза в международном сообщении устанавливается ИАТА, а во внутреннем — Федеральным агентством воздушного транспорта — ФАВТ МТ).

ИАТА в своей резолюции 600 «а» установила не только образец авианакладной (Air Waybill), правила ее заполнения, но и цвета, число оригиналов и число копий, а также назначение каждого оригинала. Так, первый «оригинал» зеленого цвета остается у перевозчика, выдающего авиагрузовую накладную, для учета и как документальное подтверждение заключения договора на авиаперевозку между перевозчиком и грузоотправителем, а также для целей расчета с клиентом; второй «оригинал» розового цвета сопровождает партию груза до конечного места назначения и выдается грузополучателю после доставки вместе с грузом»; третий «оригинал» голубого цвета выдается грузоотправителю и, помимо подтверждения договора авиаперевозки, является доказательством приема груза к перевозке. Копии: четвертая желтого цвета следует с грузом, предназначена для расписки в ней получателя в получении груза и остается у последнего перевозчика в качестве расписки в получении им груза в аэропорту перевалки и для подтверждения выполнения договора на перевозку. Пятая копия белого цвета — для аэропорта назначения. Она следует вместе с грузом до пункта назначения и используется для прохождения таможенных формальностей. Восьмая копия — для первого перевозчика. Цвет белый. Остается в аэропорту отправления у первого перевозчика. Шестая и седьмая копии — для второго и третьего перевозчика. Они белого цвета. Следуют вместе с грузом до пункта назначения. Девятая копия белого цвета остается у экспедитора — грузового агента, оформлявшего накладную. Копии 10, 11 и 12 — дополнительные копии для перевозчика. Цвет белый. Используются перевозчиком по мере необходимости. При осуществлении международных перевозок грузов, помимо правовых норм, предусмотренных ВК РФ, необходимо руководствоваться и нормами ИАТА, касающихся авианакладных (приводится согласно нумерации в Тарифах ИАТА).

Перевозчик, выписавший авианакладную, предусматривающую доставку грузов двумя авиаперевозчиками, выступает в договоре воздушной перевозки в качестве агента последующего авиаперевозчика. Ответственность таких перевозчиков за доставку груза является сегментной.

Предъявление грузов к перевозке авиаперевозчику требуется сопровождать вручением ему составленной на специальном бланке «Письменной инструкции грузоотправителя» — Shipper's Letter of Instruction, содержащей сведения, необходимые для оформления авианакладной. Кроме этого, Инструкция содержит полномочия грузоотправителя на подписание авиаперевозчиком накладной от его имени. Если маршрут выбирают не авиаперевозчики, а сам отправитель, то он заполняет бокс 5 Инструкции — «Запрашиваемые маршрут и букировка вместимости» — Requested routing/Requesting booking. Обращается внимание на идентичность характеристик груза в Инструкции с данными, содержащимися в прилагаемых к ней документах: экспортной декларации (Export Declaration), счете-фактуре (Commercial Invoice), консульской фактуре (Consular Invoice) и лицензии на импорт (Import License).

Бокс 11 авианакладной предусматривает возможность оплаты фрахта и сборов как в аэропорту отправления (Prepaid), так и в аэропорту назначения (Collect). В боксе 12 отправитель или декларирует ценность груза (Value for Carriage) или ставит символ NVD, если стоимость груза не декларируется. Отдельно в боксе 13 вносится стоимость груза, заявляемая таможне. Перевозки ряда грузов предусматривают их страхование. Незаполнение бокса 14 считается заявлением о том, что груз считается незастрахованным. Обязательным является заполнение бокса 15, касающегося «уведомителя» (Notify) о прибытии груза в пункт назначения.

Практика отправок грузов в соответствии с выданной авиаперевозчику Инструкцией привела к тому, что авианакладная стала использоваться также и в качестве документа для таможенного декларирования груза, для оформления платежей за перевозку и как поручение на страхование груза (если страховая сумма не указана). (Приложение № 22)

Перевозочные документы автомобильного транспорта

Такими документами являются путевой лист грузового автомобиля и товарно-транспортная накладная.

Путевой лист — документ внутреннего характера, регулирующий отношения между перевозчиком и клиентом при оплате работы автомобиля по повременному тарифу. Грузоотправитель (получатель) ре-

гистрирует в путевом листе данные о пробеге, времени нахождения автомобиля в распоряжении клиента (за вычетом времени обеденного перерыва шофера). (Приложение № 23)

Товарно-транспортная накладная состоит из двух разделов: товарного и транспортного. Товарный раздел заполняется грузоотправителем и содержит сведения о грузе и о лице, сдающем груз. В транспортном разделе приводятся сведения о погрузочно-разгрузочных операциях, которые оформляются соответственно грузоотправителем и грузополучателем, а также информация для расчета провозной платы. Накладная составляется, как правило, в четырех экземплярах: первый остается у грузоотправителя, второй выдается грузополучателю, третий прикладывается к счету за перевозку, четвертый остается у автотранспортного предприятия. Получение груза удостоверяется подписью и печатью грузополучателя на трех экземплярах накладной, два из которых остаются у шофера-экспедитора. (Приложение № 24)

Выше уже говорилось о том, что международные перевозки грузов автомобильным транспортом регулируются «Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ — ЦМР) от 19 мая 1956 года и Протоколом к ней 1978 года, условия которого определяются накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/ЦМР (CMR Internationaler Frachtbrief, International Consignment Note), которая служит также удостоверением принятия груза автоперевозчиком. В ней, в дополнение к традиционным сведениям уже рассмотренных накладных, вносится информация о времени прибытия автотранспортного средства под погрузку и его убытие (с подписью и штампом), данные, имеющие непосредственное отношение к водителям: номер и дату путевого листа, их фамилии, подписи и штамп перевозчика; регистрационный номер тягача, полуприцепа, их марки; тариф за перевозку (расстояние, покилометровая ставка, различные доплаты и прочее). Получатель указывает дату получения груза, время прибытия автотранспортного средства под погрузку и отправление порожнего автомобиля. Свою информацию на накладной заверяет штампом и подписью.

Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй — сопровождает груз и вручается получателю, третий — передается перевозчику. Для таможенного оформления, и производства платежей провозной платы, для учета и отчетности составляются дополнительные экземпляры.

Согласно условиям КДПГ/ЦМР, отправитель вправе распоряжаться грузом до момента, когда груз и второй экземпляр накладной переданы получателю.

Водитель автопоезда по совместительству выполняет роль экспедитора груза и агента перевозчика. Он принимает груз, сверяет запи-

си в накладной с фактическим состоянием груза. Поэтому считается, что груз, его упаковка, количество мест, масса и внешний вид были в надлежащем состоянии в момент принятия перевозчиком. Если перевозчик не имеет возможности проверить правильность характеризующих груз записей в боксах 7–11 накладной, он должен вписать в бокс 18 оговорку о том, что «груз принят без проверки количества мест (массы) и состояния».

Вопросы для повторения

1. Дайте определение транспортной накладной.
2. Какие правоотношения определяет железнодорожная накладная (вместе с ее составными частями)?
3. Перечислите основные требования к составлению транспортной железнодорожной накладной.
4. Какие особенности оформления накладных предусмотрены СМГС?
5. Почему потребовалось в дополнение к коносаменту ввести в употребление морскую накладную?
6. Перечислите требования, которые применяются к документальному оформлению перевозок внутренним водным транспортом.
7. Какие функции, помимо договора воздушной перевозки выполняет авианакладная?
8. Какие особенности имеет документальное оформление договора перевозки на автомобильном транспорте?

Транспортная терминология

морская накладная — sea waybill

авиационная (воздушная) накладная — air waybill

письменная инструкция грузоотправителя — Shipper's Letter of Instruction (SLI)

запрашиваемый маршрут / букировка вместимости — requested routing, requested booking

экспортная декларация — export declaration

4.5. Отраслевые особенности экспорта и импорта перевозочных услуг

4.5.1. Морской транспорт

Морским транспортом доставляется более 70% грузов мировой торговли — около 6 млрд.т. Общий дедвейт мирового флота превысил 800 млн.т.

Международный рынок услуг морского транспорта называют фрахтовым. Он делится на секции в соответствии с товарной номенк-

латурой перевозимых грузов, связанной с определенными типоразмерами используемого тоннажа или с дифференциацией направления поставки того или иного товара. Соотношение спроса и предложения на определенный товар формируется в определенных не только секторах, но и иногда и в субсекторах этого рынка.

Более проще экспорт и импорт морских перевозочных услуг можно разделить, если исходить из основ договорно-правовой практики и по форме цены их реализации. Так, трамповое судоходство пользуется договорами фрахтования и аренды, с ценами на них в виде фрахтовой ставки и ставки аренды. Линейное судоходство доставляет грузы по линейным коносаментам и по ставкам линейных тарифов. В последние 15 лет сложилось так называемое «промышленное» судоходство, которое в основу организации перевозок закладывает плановые основы согласно договорам об организации перевозок с оформлением чартеров на последовательные рейсы судов по договорным ценам или линейных коносаментов при доставке грузов на судах регулярных линий. С учетом того, что доставка значительной части грузопотоков, особенно топлива, сырья и массовых грузов, начинается и заканчивается на суше, то промышленное судоходство превращается в составную часть развивающихся в мире перевозок грузов в смешанных (мультимодальных) сообщениях.

Современный судовладелец может одну часть собственного флота эксплуатировать в трампе, другую — на линиях, сдавать в аренду свой тоннаж и арендовать чужой, управлять судами самостоятельно или передавать их в судовой менеджмент. Примерно четвертая часть морских перевозок вообще выведена из рыночных отношений — это флот транснациональных компаний, добывающих нефть, руды, реализующих зерно, продовольственные товары и др. Пассажирский флот отличается высоким уровнем его централизации (5–6 туристических операторов владеют около 70% мировой пассажировместимости).

Каждой форме судоходства соответствует своя система ценообразования: рейсовая ставка фрахта, ставка тайм-чартера или бербоута, линейный тариф.

Как вид коммерческой деятельности торговое судоходство сложилось в XVII-XVIII веках, когда разделились функции купца и судовладельца. Заморская торговля и соответственно морские перевозки оказались сезонными, а по размерам грузовой массы в прямом и обратном направлениях далеко не равными. Низкая стоимость товара позволяла продавцу накопить судовую («пароходную») партию, а каждый вид товара (лес, металл, стройматериалы, полуфабрикаты) определял свой оптимальный для него типоразмер тоннажа.

Торговое судоходство того времени отличалось краткосрочностью отношений между грузовладельцем и перевозчиком. После завершения каждой перевозки судну нужно было искать новую работу на любом случайном направлении. Отсюда и возник сам термин «трамповое судоходство» как производное от английского «tramp» — бродяга.

Исторически трамповое судоходство сложилось в XVII-XVIII веках, когда судовое владение — арматорство отделилось от купеческого. Промышленный капитализм и колониальное хозяйство потребовали создания в первой половине XIX в. линейного судоходства, промышленное судоходство и мультимодальные перевозки — с началом глобализации экономики в конце XX столетия.

Трамповое судоходство (tramp shipping). Чартер

В трамповых сообщениях суда работают нерегулярно, совершают плавания между различными портами мира, на направлениях, где возникает спрос на тоннаж, и в основном на перевозки массовых грузов. Заключение договора перевозки груза в трамповом судоходстве называют фрахтованием, а сам договор — **чартером** (charter-party).

Согласно Ст.787 ГК РФ по договору фрахтования (чартеру) одна сторона (фрахтовщик — owner) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю — charterer) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа (loaded trip). Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора на морском транспорте содержится в Гл. VIII КТМ РФ. Согласно Ст. 120 КТМ РФ согласованный чартер (agreed charter-party) должен содержать наименование сторон (name of the parties); название судна (the vessel's name); указание на род и вид груза (the type and character of the cargo); размер фрахта (the volume of the freight); наименование места погрузки груза (the name of the port(s) of loading, а также наименование места назначения или направления судна (place of destination, direction of the trip). Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

Индивидуализация судна включает флаг, определяющий национальность судна. Чартер содержит значительное число условий и положений, регламентирующих отношения сторон чартера.

Прежде всего, фрахтователю рекомендуется проверить «увязку» транспортных условий контракта со спецификой плавания судна по

согласованному сторонами маршруту в погодных условиях наступающего климатического сезона года, с обычаями конкретных иностранных и отечественных портов захода и оценить «цену» последствий возможных «неувязок» в денежном выражении.

Требует особого внимания вопрос сдачи товара перевозчику, поскольку практическая сдача товара транспортной организации — порту, терминалу (по обычаям порта, терминала) для отправки может или означать или не означать окончательного и реального принятия товара перевозчиком, что должно быть в случае необходимости оформлено соответствующей промежуточной документацией.

В частности, нахождение товара во временном владении третьим лицом (складом, терминалом, портом), должно быть или грузоотправителем/получателем или судовладельцем оформлено соответствующими договорами хранения и терминального обслуживания.

Термин «владелец» в чартере — весьма условный. Им может быть как собственник, так и арендатор судна, и судовой менеджер, да и сам фрахтователь, если привлечет к перевозке «чужой» груз.

Рассмотрим отношения между фрахтователем и судовладельцем, определяемые рейсовым чартером на примере проформы чартера «Дженкон» (code name Gencon) в редакции БИМКО 1994г.

Требует особого внимания вопрос сдачи товара перевозчику, поскольку практическая сдача товара транспортной организации — порту, терминалу (по обычаям порта, терминала) для отправки может или означать или не означать окончательного и реального принятия товара перевозчиком, что должно быть в случае необходимости оформлено соответствующей промежуточной документацией.

В частности, нахождение товара во временном владении третьим лицом (складом, терминалом, портом), должно быть или грузоотправителем/получателем или судовладельцем оформлено соответствующими договорами хранения и терминального обслуживания.

Термин «владелец» в чартере — весьма условный. Им может быть как собственник, так и арендатор судна, и судовой менеджер, да и сам фрахтователь, если привлечет к перевозке «чужой» груз.

Имя судовладельца и его юридический адрес (place /of business) вносятся в бокс 3, а фрахтователя — в бокс 4 чартера. Первый бокс предназначен для имени и адреса **брокера (shipbroker)**.

Для размещения груза может быть предусмотрено все судно или его часть с указанием массы или кубатуры груза, дедвейта грузоподъемности, с конкретизацией помещений (трюм, твиндек, шелтердек и т. п.). Чартер может быть оформлен на один рейс (trip charter), на круговой рейс (round voyage), на последовательные рейсы (consecutive

voyages), согласно которому судно совершает обусловленное число рейсов между определенными портами.

Указываемые в боксе 2 место и дата заключения чартера его индивидуализируют, обозначают его принадлежность к данному, конкретному рейсу. Рейсовое оформление фрахтовой сделки (так называемый «рейсовый чартер» voyage charter party) наиболее распространенное (порты отправления, судно, груз, порты назначения, фрахт).

Иногда вносится характеристика рейса: в экспортном направлении (outward), в обратном импортном (inward, homeward). Нередко при фрахтовании судна на последовательные рейсы судовладелец в аддендуме к чартеру оговаривает свое право приема к перевозке «обратного груза» (back-haul cargo).

В чартере «Дженкон» не содержится оговорки о праве судовладельца на «субститут» или «систершип». Первая — означает возможность замены названного судна другим, близким по своим характеристикам, вторая — идентичным.

Сведения о грузе содержатся в боксе 12. Проформа «Дженкон» предполагает указание в чартере точного количества и наименование (рода, вида) груза, который должен быть предъявлен и принят к перевозке.

При фрахтовании судна под перевозку различных грузов (например, для работы на регулярной линии) в бокс 12-й может вносится термин «любой законный груз» (legal cargo, any lawful merchandise) или «сборный генеральный груз» (general groupage cargo). Под этим термином в судоходстве понимается груз не контрабандный, не запрещенный к экспорту и импорту, не опасный для судна, не требующий переоборудования грузовых помещений.

Чартер предусматривает возможность применения судовладельцем и реализуемым капитаном оговорки «марджина» (cargo margin), т. е. единовременного права определить количество груза, подлежащего погрузке в пределах, согласованной в чартере массы или объема (с учетом веса бункера, запасов и такелажа на борту).

Чартер «Дженкон» содержит условие о «полном грузе» (full and complete cargo) или массе груза, которая по заявлению капитана должна быть предъявлена для перевозки, исходя из правильной погрузки и сохранения мореходности судна. Это условие дает право фрахтователю, с одной стороны, полностью использовать для погрузки груза имеющиеся на судне помещения, соответственно местным обычаям порта и под соответствующую грузовую марку, а с другой стороны, обязывает его предъявить судовладельцу к отправке требуемое количество груза (bind to ship).

Размещение груза на палубе (on deck) должно быть согласовано заранее и оформлено аддендумом. По чартеру «Дженкон» такая перевозка осуществляется на риск фрахтователя.

При перевозке «неполного» груза в боксе 12-ом делается отметка «часть груза» (part cargo).

Фрахт (freight) — это плата перевозчику за доставку груза морем в порт назначения. Статья 4 части II п.(а) имеет обязательный характер: «фрахт должен быть уплачен наличными по фрахтовой ставке, указанной в боксе 13, в сумме, рассчитанной (calculated) по погруженному количеству груза (on the intaken quantity of cargo).

Провозная плата, взимаемая аккордно за все судно безотносительно к фактическому количеству перевозимого груза, называется «люмпсум» (lumpsum или lump freight). К ней обычно прибегают, когда судно фрахтуется под перевозку разнохарактерного груза, массовый объем которого фрахтователю заранее трудно определить, или он не в состоянии использовать полностью грузоподъемность или грузовместимость судна. Однако, эти гарантированные размеры в чартере оговариваются во избежании споров в отношении полного их использования до окончания грузовой операции.

«Погруженное количество» груза удостоверяется чартерным коносаментом и может быть выражено в тн, кбм, числе контейнеров и т. д. Сведения о том, в какой валюте, кем и зачислением на какой банковский счет будет производится оплата фрахта, указываются в боксе 14.

Груз может быть продан на условиях СИФ, и обязанностью продавца окажется заключение договора перевозки груза, оплата фрахта и получение от перевозчика коносамента. Соответственно, в п. (в) статьи 4 сформулированы условия «предоплаты» (prepaid) фрахта: он «должен быть уплачен после отгрузки, он будет считаться заработанным (be deemed earned) и безвозвратным (non- returnable), независимо от того, погибли судно и/или груз или нет (Vessel and/or cargo lost or not lost)». При фрахтовании судна под грузы, проданные на условиях FOB, фрахтователь авансирует судовладельца (выдает аванс). Такой авансированный фрахт обычно страхуется в пользу покупателя.

Если же товар продан на условиях ФОБ и платеж фрахта осуществляет покупатель, то пункт (в) статьи 4 вычеркивается и оставляется пункт (с) — «оплата по доставке груза» (on delivery). Грузополучатель обязан оплатить фрахт (payment of freight), но «фрахт не считается заработанным до тех пор, пока груз не доставлен». Получатель располагает также правом (has options) договориться с судовладельцем о порядке расчетов (method of payment) : о моменте производства

платежа фрахта (например, сразу же по прибытии судна в порт назначения; или после того, как начата выгрузка; или по мере выгрузки; или по окончании выгрузки), а также о том, что размер фрахта будет определен согласно доставленному грузу по весу или количеству (on quantity delivered), а также при условии, что получатель о своем варианте платежа объявит до открытия люков (before breaking bulk — BBB) или согласует с судовладельцем тот или иной способ установления веса и количества доставленного груза (официальное взвешивание; путем совместного замера осадки, тальманского счета — tally). Такой фрахт находится на риске судовладельца и часто им страхуется. Судовладелец имеет право получить аванс наличными (в пределах трети от общей суммы фрахта) для оплаты обычных дисбурсментских расходов в порту погрузки. При этом фрахтователю предоставляется право выдать такой аванс по самому высокому обменному курсу и за вычетом в свою пользу двух процентов в покрытие комиссионных расходов, банковского и страхового процентов.

Демередж — (demurrage) — денежное вознаграждение, уплачиваемое судовладельцу фрахтователем за задержку судна (detention) под грузовыми операциями после использования сталийного времени, предусмотренного в чартере. Оно уплачивается по суточной ставке, указанной в боксе 20 или пропорционально за любую часть суток. В статье 7 части II содержатся санкции за неуплату или задержку платежа демереджа. Чартер не содержит специального бокса о **диспаче** (dispatch) — денежном вознаграждении, причитающемся фрахтователю за досрочную обработку судна. («Спасенное время» — time saved). Платеж диспача оформляется, если это согласовано специальным аддендумом к чартеру.

В статье 8 части II судовладельцу предоставляется залоговое право (lien) на удержание груза в обеспечение фрахта, подлежащего уплате после доставки груза. Оно распространяется также и на сумму мертвого фрахта (dead freight), компенсацию за не предоставленное к перевозке согласованное в чартере количество полного груза и вызванную этим потерю судовладельцем части фрахта), если в аддендуме к чартеру применение такой санкции было предусмотрено.

В боксе 21 указывается дата канцеллинга (canceling data) — конечная дата, к которой судно должно быть подано фрахтователю под погрузку. В случае неподачи судна к этой дате фрахтователь имеет право расторгнуть договор морской перевозки (канцеллировать чартер — have the option of canceling this Charter Party). На практике к такой крайности стороны прибегают редко, и статья 9 части II, соответственно, предлагает свои условия разрешения конфликта. Судовладелец может назвать новую дату канцеллинга, а

фрахтователь обязан будет в течение 48 непрерывных часов после получения такого извещения от судовладельца либо известить о своем согласии, либо все-таки расторгнуть договор. При согласии — седьмой день после новой даты готовности будет считаться новой датой канцеллинга. В том случае, если и новая дата готовности будет нарушена, то в этом случае фрахтователь будет иметь уже безусловное право расторгнуть договор. В чартере «Дженкон» отсутствует оговорка о движении судна с определенной скоростью. Считается, что она должна быть «разумной» (with reasonable speed) или «экономичной» (economic speed), обеспечивающей своевременный приход судна в порт назначения.

В статье 6, в строке 112, упоминается термин «контрсталийное время» (time on demurrage) — время, которое в оперативном порядке может быть согласовано сторонами чартера для завершения грузовых работ, начатых во время сталии. В этом соглашении понесенные судовладельцем убытки могут компенсироваться или по ставке демереджа или по повышенной ставке, которую называют иногда детеншен (detention) или сверхконтрсталией. Чартер «Дженкон» рассчитан на перевозку генеральных грузов. С учетом того, что, как правило, число отправителей и получателей грузов может оказаться более одного, то ст. 14 части II предусматривает возможность назначение судовладельцем агента как в порту погрузки, так и в порту выгрузки. Ст. 13 определяет, что налоги и сборы «по судну» (on vessel) оплачиваются судовладельцем; а «по грузу» (on cargo) — фрахтователем; «по фрахту» тоже фрахтователем, но если они взимаются с судовладельца, то об этом делается отметка в боксе 23. Размер брокерской комиссии (обычно она выражается в процентах к фрахту), выплачиваемой судовладельцем брокеру, показывается в боксе 24. В случае неисполнения чартера, согласно статьи 15 части II, 1/3 часть брокерской комиссии уплачивается стороной, ответственной за неисполнение чартера.

Чартер не является «реальным договором перевозки» и соответственно товарораспорядительным документом.

При подписании чартера еще неизвестно, «передаст или не передаст по нему груз судну отправитель». Наряду с функцией расписки капитана в приеме груза на борт судна эту передаточную функцию выполняет, согласно статьи 10 части II, чартерный коносамент «Кондженбилл», издания 1994 г., содержащий отметку: «без ущерба для настоящего чартера». Подписывая коносамент, капитан тем самым удостоверяет, что «груз погружен на борт судна в порту погрузки в хорошем по внешнему виду состоянии», а также то, что капитан не располагает непосредственными сведениями о

грузе и принимает его по описанию грузоотправителя как основу для расчета по фрахту.

Грузоотправителем может быть сам продавец или сам покупатель товара, или их экспедитор. Обычно груз принимает грузовой помощник капитана. Он выдает штурманскую расписку в приеме груза, которая по завершению погрузки обменивается на коносамент (в принципе).

Остальные разделы чартера имеют чисто юридический характер и не выходят за пределы обычного морского права.

Заключив фрахтовую сделку, брокер направляет судовладельцу извещение (fixture note), содержащее основные условия договора, которым перевозчик пользуется до получения оригинала чартера.

(Знание экспедитором, агентом изложенных основ чартера «Дженкон 1994» позволяет им при работе с другими проформами чартеров сосредоточить свое внимание только на особенностях перевозки специфического груза между определенными портами географического направления плавания судна).

Можно ли пользоваться проформой чартера «Дженкон» при транспортировке тех грузов и в тех географических направлениях, для оформления договоров перевозки, по которым выработаны соответствующие проформы, например, чартера для перевозки руды (из портов Средиземного моря, Индии, Бразилии) — C/Ore/7; северо-американского зернового чартера «Norgrain 89»; чартера БИМКО для перевозки целлюлозы и бумаги из портов Балтии — «Bultpulp»; чартера «Cubasugar» — для перевозки сахара из портов Кубы; «Russwood–95» — российского лесного чартера и других? Можно, но не нужно. С учетом изложенных выше условий чартера «Дженкон» можно сосредоточить свое внимание на вопросах, касающихся специфики перевозки именно этого конкретного груза, особенностей его транспортировки, требований, связанных с обычаями портов, со специфическими особенностями расчетов по фрахту и т. д.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение трампового судоходства.
2. Дайте определение договора фрахтования.
3. Перечислите основные статьи чартера.

Терминология

Согласно «Определения чартерных терминов, выражающих сталийное время» БИМКО, 1980г (Charterparty Laytime Definitions, 1980), Международной морской организации — The International Maritime Organization (IMO).

Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)[2]

Согласно Ст. 606 Гл.34 ГК РФ по договору аренды **арендодатель** обязуется предоставить **нанимателю** имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование. Ст.632 ГК РФ конкретизирует договор аренды применительно к аренде транспортного средства с экипажем. По такому договору фрахтования транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет **арендатору** транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации. Условия договора аренды судна содержатся в Гл. 10 КТМ РФ.

Ст. 198 КТМ в развитие Ст. 632 ГК РФ определяет договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) как договор, по которому судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для других целей торгового мореплавания.

БИМКО в 1999г. издал новую проформу договора аренды судна (вместо проформ «Балтайм» и «Лайнер-тайм») под кодовым названием «Джентайм) (Gentime), имея ввиду использовать эту проформу не только для аренды судов для перевозок сухих грузов в трампе, но и для линейного судоходства. При этом БИМКО заметил, что условия этой проформы улучшают условия тайм-чартера Нью-Йоркской товарной биржи «Найп». Совет сохранил разделение проформы на две части: основную (часть 1) в боксовом виде для внесения согласованных сторонами договора аренды судна сведений и на содержательную (часть 2). Для облегчения пользования проформой она снабжена справочным указателем (Index) из 24 разделов. Каждый из разделов подразделяется на пункты под буквами латинского алфавита. Так, например, раздел 8 «Арендная плата» (Hire) состоит из пяти пунктов: a) «Ставка» (Rate), b) «Оплата» (Payment), c) «Неуплата» (Default), d) «Вычеты» (Deductions), e) «Урегулирование при возврате судна» (Redelivery adjustment).

В Джентайме учитывается возможность участия в процессе двух брокеров — судовладельца и фрахтователя (shipbrokers).

Сведения о судовладельце, который от своего имени отфрахтовывает судно на срок другой стороне договора — фрахтователю, запи-

[2] Авторы учебника рекомендуют читателю не пропустить этот параграф для изучения, поскольку проформу договора аренды судна можно рассматривать как «краткое изложение» основ технической и коммерческой эксплуатации на морском транспорте.

сывается в боксе 2 и 3. В бокс 2 можно вносить также сведения о диспонентном владельце (disponent owners), когда фрахтователь заключает от своего имени договор фрахтования судна на время с третьим лицом на весь срок действия основного договора или на часть такого срока (subtime charter).

В бокс 4 вносится название судна, которое является способом его индивидуализации.

В бокс 5 вносятся важные для фрахтователя сведения, характеризующие судно и влияющие на уровень эксплуатационных расходов: год постройки (year built), класс, дедвейт судна (deadweight), регистровая вместимость (gross/net register tonnage), зерновая (grain) и киповая (bail) вместимость (capacity) грузовых помещений, скорость в узлах при хорошей погоде и спокойном море (4 балла — 4 Bft), расход топлива при этой скорости. Указание флага судна — важное условие чартера с политической и коммерческой точек зрения в современных условиях мореплавания с разного рода конфликтами, бойкотами, военными рисками и пр.

В комментариях к чартеру БИМКО рекомендует фрахтователям сверять называемые судовладельцами характеристики с данными мерительного свидетельства и других судовых документов. Завышенные GRT/NRT чреваты переплатами портовых и других сборов по сравнению со сметными, а заниженный класс может привести к оплате повышенной страховой премии по грузам..

Если в проформу Балтайм вносилось число л.с. мощности главного двигателя, то в Джентайм вносятся производные от нее характеристики: возможная (about) скорость в узлах, расход топлива в м/тоннах при такой скорости и расход топлива при летнем дедвейте (Summer dwt) в благоприятную погоду (in good weather) при максимальной скорости ветра 4 балла. Особое внимание к оценке реальности сообщенных судовладельцем характеристик должно быть уделено, когда судно после его постройки проходило реконструкцию, меняло оборудование и т. д. — что могло бы повилять на грузоподъемность и производительность грузовых устройств, на расход топлива и т. д.

Судно предоставляется фрахтователю временно. Это обусловливается сроком, указанным в боксе 6, по истечению которого фрахтователь обязан возвратить его судовладельцу или сроком, необходимым для выполнения определенного числа рейсов. Проформа предусматривает возможность установления в боксе 6 а) марджина на конечный период действия чартера (margin on final period) для завершения рейса.

Место передачи судна фрахтователю указывается в боксе 8. Это может быть как определенный порт, так и обозначенный пункт или отрезок береговой полосы — рейндж (range).

Передача судна осуществляется не ранее даты/времени (earliest delivery date/time), указанной в боксе 9, но не позднее даты/времени, внесенной в бокс 10. Ее называют датой/временем канцеллинга (cancellation date). Проформа также содержит обычную процедуру продления канцеллинга до новой даты готовности (new date of readiness for delivery). Время всегда указывается местное (local time).

Бокс 11 оговаривает сроки извещения судовладельцем — подачи нотисов (notices) фрахтователю о предварительной (expected) и окончательной (final) готовности судна к сдачи в аренду.

В интересах фрахтователя — совместить или приблизить место передачи судна с первым портом погрузки. Соответственно в проформу Джентайм введен бокс 12 для информирования фрахтователем судовладельца о предполагаемом первом грузе (intended first cargo) с тем, чтобы в соответствии с требованием Ст.1 f чартера, судовладелец обеспечил зачистку трюмов и готовность судна к приему запланированного груза. При невыполнении этого требования фрахтователь получает право вывести судно из аренды (to be off-hire) на время, необходимое для приведения трюмов судна в надлежащее состояние.

Вторая статья чартера относится к договоренности сторон в отношении географического района, в котором фрахтователь может эксплуатировать судно («районы плавания» — trading areas).

Каждая из сторон при этом учитывает как технико-эксплуатационные параметры и характеристики судна, так и свои коммерческо-политические интересы. Фрахтователь, если только не намерен поставить судно на регулярную линию, стремится располагать большей свободой действий в части участия в перевозках грузов мировой торговли (worldwide trade). Проформа защищает интересы судовладельца путем ссылки на законные ограничения районов плавания (in lawful trades within Institute Warrantly Limits — IWL), определенные Институтом Лондонских страховщиков. Более того, судовладелец может ввести свои ограничения в «районы использования судна» (trading limits), которые указываются в боксе 13. В бокс 14 может вноситься также перечень стран, исключенных из сервиса (excepted countries). В пункте 2 (c) содержатся ограничения эксплуатации судна в высоких широтах. Однако они носят только предупредительный характер. Судно, с учетом ледового класса и размеров при получении предварительного подтверждения судовладельца (prior approval), может в рейсе следовать за ледоколом.

В принципе считается, что арендованное судно будет перевозить грузы между «безопасными портами» (safe ports), то есть такими, в которое оно «может безопасно войти, оставаться всегда на плаву, а

также выйти» (can safely enter, lie always afloat and depart). Страны, порты которых не отвечают этим требованиям, могут быть отнесены в боксе 13 к разряду исключаемых (excluded countries).

Статья 3 «Груз — ограничения и исключения» подчеркивает, что судно должно использоваться для перевозки законных грузов (lawful cargo), то есть грузов не контрабандных. Проформа исключает перевозку «исключенных грузов» (excluded cargoes), к которым относит живой скот, оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества и радиоактивные материалы, а изотопы разрешает перевозить только при условии согласия судовладельца и капитана, а также сохранения законной силы их страховки.

Перечень других исключаемых грузов вносится в бокс 15, и если он обширен, то у фрахтователя могут возникнуть трудности с использованием судна на регулярной линии, призванной обеспечивать доставку генеральных грузов широкой товарной номенклатуры.

Перевозка опасных и вредных грузов или грузов, относящихся к номенклатуре ИМО (IMO — classified cargo), ограничивается количеством, показанном в боксе 16, и осуществляется в соответствии с Правилами ИМО (IMO regulations). Контейнерные перевозки грузов разрешаются только в контейнерах стандарта ИСО, отвечающих требованиям Международной конвенции о безопасных контейнерах и при выполнении требований в части упаковки груза, снабжения ярлыками и т. д. Перевозка неконтейнеризированных грузов на палубе разрешается на риск фрахтователя, грузоотправителей и получателей.

Статья 4, ч.2 содержит нормы, связанные с возвратом судна из аренды. Порт/место или рендж возврата (redelivery) судна указывается в боксе 17. Фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу в том состоянии (order), в каком оно было получено им, с учетом нормального износа судна (fair wear), что соответствует требованиям Ст.204, п.2 КТМ РФ. (Для продления аренды требуется оформить новый договор). Таким образом устанавливается ответственность фрахтователя за вред, причиненный судну.

Срок подачи нотиса о возврате судна с указанием порта, места возврата судна и предполагаемой даты, когда судно будет готово к выводу из аренды, вносится в бокс 18.

За нарушение сроков аренды по причине трудностей в последнем рейсе (the last voyage) фрахтователь несет ответственность (Ст. 4 (d) и обязан возместить убытки судовладельцу оплатой фрахта за дни просрочки по ставке, указанной в боксе 24 или по рыночной ставке аренды, если она превышает эту ставку, с правом также на взыскание убытков в их невозмещенной части.

Проформа в Ст.5, ч.2. предусматривает возможность участия сюрveйеров (surveyors) как при сдаче, так и при возврате судна (on/off-hire). Их оплата делится сторонами поровну (equally).

Время осмотра при сдаче не включается в срок аренды (он может производиться в ходе погрузки груза в первом рейсе), а при сдаче засчитывается во время фрахтователя.

Проформа в Ст.6 (Бункерное топливо — Bunkers) устанавливает порядок в том, чтобы количество (quantity) топлива при сдаче (бокс 19) соответствовало количеству при возврате (бокс 20). Количество топлива на борту при возврате должно быть достаточным для того, чтобы безопасно дойти до ближайшего порта, в котором имеется топливо нужного или лучшего сорта.

Фрахтователю разрешается бункеровка до сдачи, а судовладельцу — до возврата из аренды.

Для лучшего маневра сторон в решении вопроса о бункеровке судна при его сдаче и возврате из аренды в бокс 21 вносится цена топлива при сдаче, а в бокс 22 — цена топлива при возврате. (Стоимость топлива, полученного при сдаче судна, оплачивается вместе с первым взносом арендной платы). Фрахтователь должен снабжать судно топливом в соответствии со спецификациями и сортом (fuel specification), указанными в боксе 23.

Ст.6. (d) проформы предупреждает фрахтователя об ответственности за соблюдение топливного стандарта ISO и требований Конвенции MARPOL. Она обязывает старшего механика судна участвовать в бункеровочных операциях, выполнять записанные в проформу правила взятия проб топлива и их опечатывания. При этом на фрахтователя возлагается ответственность за потери, убытки судовладельцев, вызванные поставкой судну несоответствующего топлива. Судовладелец при этом освобождается от ответственности за снижение скорости судна, за повышенный расход бункера и т. п., хотя бремя доказательства причин случившегося остается за судовладельцем.

Ст.7. проформы устанавливает правила использования «судовых грузовых устройств и оборудования» (Vessel's gear and equipment), включая стрелы (derricks), краны (cranes).

Прежде всего, на судне должны находиться свидетельства, подтверждающие соответствие такого оборудования и устройств локальным требованиям и правилам (national regulations), поскольку работать на нем будут местные стивидоры. Любые остановки грузовых операций по причине или отсутствия таких свидетельств, или поломки судовых грузовых устройств (breakdown of vessel's gear) снижают размер арендной платы пропорционально фактически потерянному времени (the hire shall be reduced for the actual time lost thereby). Если

фрахтователь продолжит работу с использованием береговых кранов, судовладелец будет оплачивать крановые расходы, но не выше причитающейся ему арендной платы. В этой же статье содержатся требования в части обеспечения освещения палубы и трюмов для круглосуточного проведения грузовых работ.

Арендная плата (hire) оплачивается в порядке, предусматриваемом Ст.8 проформы, в валюте и по ставкам, указанным в боксе 24, за день или пропорционально за часть дня с момента передачи судна фрахтователю и до момента его возврата судовладельцу. Расчет всего времени аренды производится относительно Всемирного времени (UTC — Universal Time). Оплата аренды производится авансом в полной мере (in full), без вычетов (without discount), каждые 15 дней на банковский счет судовладельцев, указанный в боксе 25.

Ст.8. содержит санкции за неуплату и за задержки оплаты фрахта сверх срока отсрочки, указанного в боксе 26 (grace period), вплоть до выведения из аренды и расторжения чартера. (Здесь следует отметить, что п.2. Ст.208 КТМ РФ это срок устанавливает в 14 календарных дней, свыше которого судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки).

Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было не пригодно для эксплуатации, вследствие немореходного состояния и, наоборот, если непригодность произошла по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт по тайм-чартеру, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

В Ст.9. рассматриваются наиболее типичные причины, по которым судно выводится из аренды. Ими могут быть любые дефекты, влияющие на работу судна или препятствующие его эксплуатации, неспособность капитана, командного состава, арест судна в связи с требованием третьих лиц. Рассматривается порядок регулирования споров в связи с отклонением судна, кроме отклонения по причине спасения, а также при реквизиции судна властями. В последнем случае судно выводится из аренды по истечении максимального периода времени (max. period for requisition), указанного в боксе 27.

В случае гибели судна арендная плата, согласно Ст.10, не выплачивается с полдня в день гибели судна, а когда оно пропало без вести, то в полдень того дня, когда от судна было получено последнее известие, а выданные авансы фрахта при этом возвращаются.

В проформе Джентайм в Ст.11 весьма сжато, но достаточно исчерпывающе перечислены обязательства судовладельца и, прежде всего, обязательство передать судно фрахтователю во всех отношениях год-

ным к выполнению перевозок (fit for the service), которые судно должно осуществить для целей фрахтования в течение срока аренды. Прежде всего судно должно иметь класс, который указан в боксе 5, а корпус и механизмы находиться в хорошем состоянии (efficient state of hull and machinery). Судовладелец обязан поддерживать класс и мореходность судна и не только отвечать за судоходство (her navigation), но и за качество обслуживающих судоходство служб, например, лоцманской проводки, буксировки, даже если их услуги оплачиваются фрахтователем.

Судовладелец выплачивает зарплату капитану, командному составу и членам экипажа, обеспечивает снабжение: палубное, машинное, включая смазочные масла, оплачивает страхование судна и свою ответственность. Экипаж оказывает помощь стивидорам фрахтователя при подготовке к работе кранов, стрел, лебедок и других грузовых устройств, открытии и закрытии люков, а береговым рабочим при швартовке (docking) и отшвартовке (undocking), а также в ходе операций по перестановке судна в порту (shifting operations in port). Экипаж судна участвует в бункеровочных операциях, обеспечивает подачу энергии и освещения в ходе погрузочных и разгрузочных операций, инструктирует крановщиков и лебедчиков. Однако не везде это возможно. В ряде портов в интересах занятости портовых рабочих, согласно «обычаям», такое участие экипажа может не разрешаться. При этом оплата услуг местных специалистов возлагается на фрахтователя.

Судно должно располагать всем набором судовых документов, требуемых международным и внутренним законодательством (в РФ — КТМ РФ). Получение свидетельства о дератизации судна оплачивается фрахтователем.

По проформе тайм-чартера Балтайм от «капитана» требовалось обеспечить (to prosecute) выполнение всех рейсов в возможно кратчайшие сроки и «оказывать обычную помощь» (to render customary assistance) фрахтователю, используя команду судна (the vessel's crew). Капитан обязывался следовать указаниям фрахтователя (to be under the orders) по вопросам рабочего использования (employment) членов команды, агентирования (agency) и других мероприятий (other arrangements).

Проформа Джентайм ничего из этого не отменяет, но расширяет права и обязанности судовладельца и фрахтователя. Ст.12 Джентайм требует от капитана «владеть разговорным английским языком» и выполнять перечисленные выше указания фрахтователя, совершать рейсы не с наивысшей (the utmost), а с надлежащей (due) скоростью (dispatch). Если Балтайм обязывал капитана только не допускать при-

нимать груз сверх допустимых пределов (for overcarrying goods), то Джентайм обязывает капитана (соответственно судового агента) осуществлять наблюдение (to supervise) за проведением погрузочно-разгрузочных операций (loading and discharging operations) с тем, чтобы не допустить нарушения мореходного состояния судна (to ensure that the seaworthiness of the vessel is not affected).

Что касается фрахтователя, то он просто обязан следовать требованиям Резолюции ИМО А.443 (XI) в отношении безопасности на море (maritime safety) и защиты морской окружающей среды (the marine environment). Более того, он обязан подчиняться принятым капитаном решениям, которые по его мнению необходимы с точек зрения его профессиональной оценки (his professional judgment) ситуации.

В обязанности фрахтователя и соответственно его экспедитора, входит забота о сохранности груза (to keep and care) в портах погрузки и выгрузки. Это особенно важно в ходе аренды судна при эксплуатации на регулярной линии, когда перевозчик и его агент отвечают за организацию погрузки и выгрузки груза на портовых терминалах. Соответственно фрахтователь несет ответственность за производство стивидорных операций (stevedoring operations), за приемку (receipt), погрузку (loading), обработку (handling), укладку в трюме (stowing), найтовку — увязку груза (lashing), крепление (securing), раскрепление (unsecuring), выгрузку (discharging), разнайтовку (unlashing), выгрузку груза из контейнера (stripping containers), счет груза (tallying) и выдачу всего груза (delivering all the cargo), а также оплату всех перечисленных работ. (Джентайм не включил такие работы, как укладка подстилок (dunnage) и установку шифтингов (shifting boards), поскольку перевозки массовых грузов специализированными балкерами исключили проведение таких операций).

Фрахтователь оплачивает все портовые сборы: канальные, лоцманские, буксирные, консульские, т.ч. сборы за услуги береговых вочманов (wachmen) за охрану, за уборку мусора, за освещение причала, а также все другие расходы и платы, относящиеся к грузу и судну.

Фрахтователь отвечает за снабжение судна бункером, оплачивает расходы по агентированию, авансирует капитана по просьбе судовладельца средствами для покрытия дисбурсментских расходов.

Содержание проформы не противоречит КТМ РФ. Ст.204 КТМ РФ говорит о том, что фрахтователь обязан пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их представления, определенными тайм-чартером. Фрахтователь оплачивает стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы. Ст.206 КТМ РФ говорит о том, что

капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Для капитана и других членов экипажа обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна.

Согласно Ст.14 проформы судовладелец имеет право вывести судно из эксплуатации и аренды для проведения неотложного техобслуживания и ремонта, особенно аварийного.

Джентайм не только ссылается на Йорк-Антверпенские Правила 1994г. регулирования ущербов общей аварии, но и предусматривает боксе 28 для места их регулирования и возлагает на судовладельца назначение диспашера и выбор валюты, в которой убытки и расходы общей аварии должны распределяться. Фрахтователь обязуется содействовать судовладельцу в обеспечении общеаварийного взноса грузовладельцами, в предоставлении ему сведений, содержащихся в грузовых манифестах и в получении через судовых агентов аварийных бондов. При этом арендная плата не участвует в возмещении убытков по общей аварии. Расходы и доходы, связанные со спасательными операциями по оказанию помощи другим судам, делятся между судовладельцем и фрахтователем поровну после вычета доли, причитающейся капитану и экипажу и других расходов, включая арендную плату за время спасания, учета возможного ущерба судну и стоимости израсходованного топлива.

Фрахтователю не дано право осуществлять залоговое право на судно, но судовладелец располагает таким правом в отношении груза, причем оно распространяется и на период времени после выгрузки груза.

Проформа в Ст.15. содержит длинный перечень возможных и обязательных требований фрахтователя к судовладельцу. Они касаются и предоставления фрахтователю чертежей судна (plans), возможности вести свой вымпел, наносить марку на трубу, пользования судовыми средствами связи по себестоимости, доступа к судовому и машинному журналам. Судовладелец обязан рассмотреть любую жалобу в части поведения капитана и его помощников, и если она оправдана, то за свой счет заменить виновное лицо. Фрахтователь может назначить для наблюдения за коммерческим использованием судна свое доверенное лицо — суперкарго (supercargo), а капитан обязан разместить его в помещении командного состава с оплатой его проживания и питания по ставке, указанной в боксе 29. Питание может предоставляться и другим официальным лицам и служащим фрахтователя по ставке за человека, указанной в боксе 30. Капитану выделяются средства на

представительские расходы (representation) из расчета месячной нормы, указанной в боксе 30.

Фрахтователь имеет право сдавать в суб-аренду (sub-letting) все судно или часть его, но продолжает нести ответственность за выполнение настоящего чартера. Это условие является важным, поскольку в настоящее время крупные карголайнеры и контейнеровозы эксплуатируются с распределением их вместимости между несколькими операторами по слот-чартерным соглашениям.

Фрахтователю дается право инспектирования (поверхностного осмотра) судна (inspection) за счет своего времени, а судовладельцу — получить копию составленного при этом акта (the report). Фрахтователь имеет право ставить судно на отстой в целях сокращения своих эксплуатационных расходов, но порт, место, условия отстоя должны быть приемлемы для страховщиков и судовладельца.

Фрахтователю дается право пользоваться услугами команды по зачистке трюмов по ставке за трюм, указанной в боксе 32. Фрахтователь имеет право возвратить судно с незачищенными трюмами против оплаты суммы, указанной в боксе 33. Проформа содержит Ст.16. — «Разное» (Sundry Matters). Среди них — ответственность фрахтователя за любое повреждение, нанесенное судну стивидорами, а также то, что время ремонта судна включается в период аренды. На фрахтователя относятся расходы и засчитывается время, затраченное на фумигацию (fumigation) или на выполнение карантинных требований (quarantine-ordered).

Проформа подчеркивает роль коносамента и накладной при тайм-чартере в качестве расписки в приеме груза к перевозке — в том виде (as presented), в каком они представляются на подпись капитану в соответствии со штурманскими расписками (in conformity with mate's receipts). В проформе подчеркивается, что ответственность судовладельца не распространяется за пределы периода, когда груз находится вне борта судна (beyond the period which the cargo is on board of the vessel).

Тайм-чартер регулирует только перевозку собственных грузов фрахтователя. Коносамент же регулирует отношения между фрахтователем, в качестве перевозчика, и третьими лицами для тайм-чартера — грузоотправителем и грузополучателем.

К фрахтователю, а не к первоначальному судовладельцу, должны быть предъявлены требования, связанные с несохранностью груза, в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами и КТМ РФ. Проформа подчеркивает, что капитан, подписывая коносамент/накладную, действует от имени фрахтователя по тайм-чартеру. Это же правило действует, когда коносамент подписывает сам фрахтователь или

агент (подпись агента связывает грузоотправителя только с фрахтователем). Соответственно ответственность судовладельца возникает только в случае, когда несохранность груза была вызвана мореходностью судна, плохой подготовкой к рейсу, упущениями и ошибками капитана и т. д.

Пункт (c) Ст.17 закрепляет сложившуюся практику перевозок грузов на палубе: обычные контейнеризированные грузы размещаются на палубе по усмотрению капитана, остальные — по согласованию и на риск фрахтователя, грузоотправителей.

Подписание капитаном транспортного документа смешанного мультимодального сообщения не распространяет на судовладельца ответственность за перевалку и тем более, за доставку груза другими видами транспорта.

«Защищающие оговорки» (Protective Clauses), изложенные в п. (b) Ст. 17, требуют от фрахтователя включения в договоры перевозки оговорок о военных рисках «Войуор 1993» (Woywar 1993).

Составители проформы выбрали путь классификации претензий по признакам, с определением ответственности сторон по каждой из их категорий.

Первую группу «a» составляют «грузовые претензии», к которым относятся не только претензии за утрату (loss), повреждение (damage), недостачу (shortage), включая россыпь (slackage), утечку (ullage), или кражу (pilferage), излишки груза (overcarriage) или задержку в доставке груза (delay to cargo), но и таможенные штрафы (customs fines), судебные издержки и расходы на экспертизы и пр.

Ответственность судовладельца возникает только при наличии обстоятельств немореходности судна, невыполнения требований сохранной перевозки груза, необоснованного отклонения (deviation) от выполнения рейса, описанного в договоре перевозки (коносаменте, накладной).

Фрахтователи несут ответственность за ущербы грузу в ходе стивидорных операций, перевалок с одного вида транспорта на другой, перевозки на палубе неконтейнеризированного груза. (К контейнеризированным перевозкам относятся перевозки в контейнерах ИСО, отвечающих требованиям конвенций по безопасности контейнеров, имеющих фитинги, подтвержденные к эксплуатации классификационным обществом (class approved containers) и закрепленных на судне при помощи судовых крепежных приспособлений, также подтвержденных к использованию классификационным обществом).

Если претензии не связаны с ущербами по причине краж, небрежности служащих, то ответственность по таким претензиям должна делиться между сторонами поровну (equally).

Ко второй группе претензий (b) относятся претензии по штрафам, если они предъявлены судовладельцу, но связаны с грузами, например, заражением насекомыми (infestation), загрязнением (contamination), негодностью (condemnation), и должны относиться на фрахтователя.

Претензии, связанные с перевозкой грузов на палубе (c) — deck cargo) относятся на фрахтователя.

Претензии к агенту (e), связанные с эксплуатацией судна, относятся на судовладельца, а с перевозкой груза — на фрахтователя.

Статья 20 «Страхование» обязывает судовладельца застраховать судно в отношении корпуса (hull) и механизмов (machinery), а также основных (basic) военных рисков по стоимости, указанной в боксе 34. Точно также судовладелец обязуется осуществлять страхование рисков, покрываемых Клубом взаимного страхования (Protection and Indemnity — P&I), включая страхование сквозной перевозки. Страхователь страхует свои риски, но все виды страхования стороны подтверждают друг другу. Ст.21. «Военные риски» (War Risks) включает в себя оговорку БИМКО «Canwartime 1993», введенную после событий, связанных с войной в Персидском заливе, для регулирования вопросов покрытия военных рисков между судовладельцами и тайм-чартерными фрахтователями.

Существуют другие виды аренды судна.

Димайз-чартер (Demise charter)

По такому договору, в дополнение к изложенным выше условиям тайм-чартера, судовладелец передает фрахтователю также и эксплуатацию судна от своего имени. Капитан и судовой экипаж становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна. На фрахтователя переносится риск повреждения или гибели судна по причинам, связанным с его навигационно-технической эксплуатацией. Соответственно, фрахтователь несет расходы по ремонту и снабжению судна. Если при тайм-чартере право на спасательное вознаграждение принадлежит судовладельцу и фрахтователю в равных долях, то при димайз-чартере — только фрахтователю.

Бербоут-чартер (Bareboat/bare-boat charter)

Бербоут-чартер (Bareboat/bare-boat charter) отличается от димайз-чартера тем, что судно сдается, согласно ст.642 ГК РФ фрахтователю в аренду (обычно на несколько лет) за вознаграждение без экипажа,

...писов, горючего, бегучего такелажа и тому подобных материалов, ...необходимых для выполнения рейсов. Фрахтователь формирует судо... экипажем и вправе его перевести под флаг и место регистрации ...раны по своему выбору. Оплата арендной платы часто производит... в рассрочку на условии лизинга с внесением первоначального пла...жа, равного определенному проценту от договорной стоимости суд... с последующей регулярной выплатой судовладельцу назначенных ...рбоут-чартером арендных платежей.

Наиболее употребительная стандартная проформа бербоута — «БИМСО Barecon 89».

Юрисдикция договора по этому виду аренды регулируется в соответствии с разделом 2 параграфа 3 главы 34 ГК РФ («Аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации») и главой 11 КТМ РФ «Договор фрахтования ...на без экипажа».

Когда судно сдается в тайм-чартер, то оформляется сертификат ...чи (certificate of delivery) на специальном бланке. Подписывается ...капитаном и агентом фрахтователя. При возврате судна оформляется сертификат приемки (certificate of redelivery). Инспекции, производимые с целью установления технического состояния судна, имеют английскую терминологию: on hire survey (при сдаче) и off hire survey (при возврате). Время нахождения судна «вне аренды» выражается термином «off hire».

Вопросы для повторения

1. Какие обязательства принимает на себя арендодатель судна, согласно тайм-чартеру Джентайм?
2. Какие обязательства принимает на себя арендатор судна, согласно тайм-чартеру Джентайм?
3. Какие обязанности согласно тайм-чартеру Джентайм несут в порту судовые агенты судовладельца и фрахтователя и экспедиторы грузоотправителя и получателя?
4. Охарактеризуйте димайз-чартер.
5. Дайте определение бербоут-чартера.

Терминология — по тексту проформы

Договор посредничества. «Брокераж»

На морском и отчасти на авиационном транспорте давно уже существует специфическая форма транспортного посредничества, связанная с заключением договоров фрахтования судов и самолетов — «брокераж».

Возникновение такого предпринимательства связано с тем, что уже на рубеже XIX–XX веков оформились две организационные формы фрахтования трамповых судов на транспортном рынке

Крупные промышленные предприятия и судоходные компании создают свои структурные подразделения, которые самостоятельно заключают договоры морской перевозки грузов — чартера и договоры фрахтования судов или самолетов на время.

Большинство же таких фрахтовых сделок и грузовладельцы и владельцы судов заключают между собой через посредников — судовых брокеров (ship brokers). Каждый из них знаменит не своим капиталом (он почти всегда небольшой), а «ноу-хау» в виде сложного комплекса собранной информации, знаний, обширных деловых связей редко во всех, чаще в отдельных секциях мирового фрахтового рынка.

Его организационным центром является до сих пор Лондон. Там действует Международная фрахтовая биржа. Брокеры объединены в Институт судовых брокеров. Чтобы стать его членом требуется овладеть комплексом профессиональных знаний, опытом и авторитетом. Прием в члены оформляется выдачей «королевского диплома». Институт — далеко не «профессиональный клуб». Он создает собственные проформы чартеров. (Мы, например, при фрахтовании в таймчартер пассажирского судна до сих пор пользуемся пассажирским чартером «Institute of Chartered Shipbrokers», London под кодовым названием «Инчарпасс»). Как и многое другое предпринимательство в Великобритании, брокерский бизнес в этой стране освещен не столько законодательством, сколько традициями. Как правило, брокер не ссылается на правовые основы договора поручения, а подчеркивает свою независимость, готовность даже работать одновременно как с судовладельцем, так и с фрахтователем (это предусмотрено в ст. 243 КТМ РФ). Когда же англичанам задается вопрос, на основе каких устоев функционируют на рынке «market brokers» и «exclusive brokers» то следует ответ, что «исключительный» — это тоже «рыночный», а соглашение его с принципалом чисто формальное — «рамочное» (frame), за которым ничего, кроме первого предложения или размера годового гонорара не стоит.

Брокерский бизнес развит не только в Великобритании, но и во многих других странах. Нечто вроде клубов по профессиям имеется у брокеров в Гонконге, Нью-Йорке, Токио, Пирее, Гамбурге, Генуе, Осло, Шанхае (до революции также в Одессе). На них оформляется большинство фрахтовых сделок.

В 1929 году советское правительство пришло к выводу о том, что в СССР должен существовать институт «exclusive»- исключительного

фрахтового брокерства, также как в Америке и в Англии. Более того, у нас должен быть не просто исключительный, а единственный брокер — «Совфрахт». Такая «монополия» имела успех. В 70-е годы было просчитано, что если сравнить сумму фрахта, истраченного «Совфрахтом» на оплату иностранного тоннажа под грузы советской внешней торговли, с суммой, исчисленной по среднемировым ставкам, то окажется, что торговля за счет умелых фрахтовых операций ежегодно повышала свою эффективность в среднем на 15%. Для достижения этой цели «Совфрахт» имел прямой выход на Лондонскую фрахтовую биржу (The Baltic Exchange), располагал собственными брокерскими конторами в Пирее, Осло, Гамбурге, Генуе, Женеве. Во многих совместных с участием «Совфрахта» агентских компаниях за рубежом действовали фрахтовые бюро и отделы (Токио, Сингапур, Манила и др.). «Совфрахт» был центром бронирования иностранного линейного тоннажа, учредителем тарифов совместных линий. «Совфрахт» всегда был не только фрахтователем иностранного тоннажа для отечественных экспортеров и импортеров, но и фрахтователем отечественных судов под иностранные грузы. В середине 1970-х годов зарабатываемый фрахт покрывал все расходы страны на фрахтование иностранного тоннажа.

КТМ РФ содержит специальную главу (XIV) «Договор морского посредничества». По договору такого «поручения», согласно ст. 240 КТМ РФ посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, договоров морского страхования. В последнем случае морской брокер одновременно действует также в качестве страхового брокера по поручению страховщика. Федерация национальных ассоциаций брокеров и агентов (ФОНАСБА) разработала, а БИМКО рекомендовал проформу «Международного контракта о брокерской комиссии и иного вознаграждения для сделок по фрахтованию либо в соответствии с условиями чартера, либо контракта».

Ценообразование в сухогрузном трамповом судоходстве

Цена перевозки груза трамповым судном выражается в виде фрахтовой ставки. Это — цена морской перевозки фрахтовой единицы груза (массы — тонна, объема — кбм. 40 кбфут, и др.). Размер фрахтовой ставки зависит не только от себестоимости транспортной работы, но и от вида и транспортной характеристики груза, условий рейса и связанных с ним расходов, а также от динамики конъюнктуры фрахтового рынка.

Объем фрахтового рынка определяется всей совокупностью фрахтовых сделок, а его конъюнктура — главным образом, соотношением на конкретную дату или период времени между предложением услуг (т. е. предложением тоннажа) и спросом на них (т. е. предложением грузов). Это соотношение может приводить к резким отклонениям в ту или другую сторону от средней цены производства на мировом транспорте.

Для характеристики мирового транспортного рынка и динамики изменения цен давно используются фрахтовые индексы. С их помощью, удается анализировать процесс изменения уровня ставок, как на всем фрахтовом рынке, так и ставок на определенный вид тоннаж, или давать оценку ситуации, сложившейся в отдельной рыночной секции. Такие индексы публикуют журнал «Норведжиен Шиппинг Ньюс» и другие издания; известны индексы министерства транспорта ФРГ, Британской палаты судоходства и ряд других. Информация о заключенных сделках и фрахтовых ставках содержится в английских газетах «Дейли фрейт реджистр» и «Ллойд лист энд шиппинг газет». Достаточная информация содержится также на специальных сайтах в Интернете. Обзоры состояния мирового открытого фрахтового рынка печатаются в таких изданиях, как «Фейерплей Ллойд лист», «Шиппинг Статистикс энд Экономик», «Ганза» и др.

Существуют и другие источники информации о положении дел на фрахтовом рынке: распространяемые циркуляры брокерских фирм, оценки Балтийской фрахтовой биржи в Лондоне, котировки (quotations) — сообщения о грузах, нуждающихся в перевозке, информация о судах, которые освобождаются от предыдущих обязательств, в том числе и распространяемая через сеть Интернет. По каналам связи передаются также «индикации» (indications) судовладельцев и экспедиторов, содержащие сведения об условиях перевозок и проводимой брокерами фрахтовой политики.

Собранный пакет информации обычно анализируется по его источникам согласно разделам:

— цены фактических фрахтовых сделок;
— котировки или идеи фрахта;
— публикуемые базисные цены перевозки, для перевозки крупных партий массовых грузов на важнейших направлениях мировой торговли (нефть, руда, зерно и др.);
— ориентировочные цены перевозки, действующие внутри промышленно-торговых предприятий, а также по программам «помощи»;
— статистические цены перевозки, исчисляемые путем деления стоимости перевозки груза за определенный период на перевезенное количество грузов.

Поскольку морской транспорт обеспечивает перевозки более 80% объема международной торговли, основное влияние на процесс ценообразования на мировом транспортном рынке оказывают условия производства в морском судоходстве. Динамика конкретных рыночных цен находится в каждый момент под воздействием спроса и предложения, на которое в свою очередь влияет циклическое развитие производства и факторы внециклического характера —сезонность перевозок тех или иных грузов, всякого рода стихийные бедствия, социальные и военные конфликты и т. д.

За колебаниями конъюнктуры морского тоннажа, связанными с перевозками массовых грузов, следят железнодорожные, государственные и частные монополии, увеличивая железнодорожные тарифы в период высокой конъюнктуры и вводя временные скидки с этих тарифов при падении фрахтовых ставок морского тоннажа во избежание оттока грузов с железнодорожного транспорта на морской и речной или при общем снижении товарной массы по причине ее неконкурентоспособности на товарном рынке.

Лишь только крупные экспедиторские фирмы и фирмы, специализирующиеся на перевозках узкого круга специфических товаров, например, автомобилей, имеют в своих структурах конъюнктурные отделы, которые занимаются прогнозированием рынка услуг. Когда экспедиторской фирме поручается сделать прогноз движения транспортных ставок, тарифов и сборов на перспективу для определения позитивного или негативного влияния рыночных факторов на ранее рассчитанную транспортную составляющую, оперативные подразделения используют обзоры изменений спроса и предложения транспортных услуг, краткосрочные и долгосрочные прогнозы, публикуемые в перечисленных выше изданиях, а также публикации на эти же темы в отраслевых изданиях торгово-промышленных ассоциаций и торговых палат.

В более практическом плане зачастую и сведения о состоянии фрахтового рынка, и виды на перспективу экспедитор получает от фрахтового брокера, с которым у него сложились традиционные личные деловые отношения (в Москве — это Совфрахт, его дочерние фирмы и сотрудничающие с ним фрахтовые брокеры за рубежом).

Работа по сбору информации порой требует огромной переписки, неоплачиваемых расходов связи и т. д. в расчете лишь на то, что они будут компенсированы в будущем брокерской комиссией. Поэтому в основе оценки квалификации брокера лежат и такие его персональные качества как умение свести до минимума разговор по телефону и переписку по факсу и через Интернет, максимально сократить число знаков в телеграмме за счет использования терминологической символики и аббревиатур.

Вопросы для повторения

1. Каким объемом знаний и информации должен располагать брокер?
2. Какие поручения брокеру вносятся в договор морского посредничества?
3. Как должны распределить между собой работу по фрахтованию брокер, экспедитор, агент, и может ли клиент не участвовать в проработке вопросов размера транспортной составляющей контракта?
4. По какой схеме осуществляется процедура заключения фрахтовой сделки?

Терминология

подготовка переговоров — prefixing
проведение переговоров — fixing
оформление переговоров — post fixing

Танкерное судоходство

Перевозки наливных грузов занимают ведущее место в международном грузообороте, а общий тоннаж танкеров составляет около 45% суммарного тоннажа мирового транспортного флота. Это обусловлено тем, что годовое потребление сырой нефти и нефтепродуктов составляет 2,5 млрд. т, а основные районы добычи нефти удалены от главных районов ее использования и переработки. Доля нефтегрузов составляет более 30% объема всех перевозимых морем грузов, а в количественном выражении — около 1,5 млрд. т. сырой нефти и около 500 млн.т. нефтепродуктов.

По виду груза танкеры делят на продуктовозы — для перевозки различных нефтепродуктов, а также ряда товаров, которые могут транспортироваться наливом: вино, растительные масла, жиры, меласса и др.; на танкеры, для транспортировки только сырой нефти. Танкера водоизмещением свыше 100 тыс. т называются супертанкерами. Грузоподъемность танкеров колеблется от 500–1000т у танкеров-раздатчиков, обеспечивающих перевозку нефти и нефтепродуктов на местных линиях, до 400–500 тыс.т. у супертанкеров. Грузоподъемность продуктовозов составляет 30–100 тыс. т. Скорость малых танкеров 12–14, больших— 16–18, супертанкеров — 14,5–16 узлов. Грузоподъемность танкеров типа «река-море» — в речном плавании до 5 тыс. т, при выходе в море она повышается до 7 тыс. т.

В специализированных танкерах — химовозах перевозят наливом химические грузы, в газовозах — сжиженные газы, в различных судах комбинированной конструкции (например, ОБО — oil/bulk/ore

carriers) — как жидкие, так и сухие грузы, в т.ч. в контейнерах. 5% флота судов «река-море» плавания составляют нефтерудовозы (наиболее распространенная корреспонденция: нефть — «вверх» по Волге, железорудные концентраты из Кандалакши — «вниз»).

Перевозимые грузы делятся на «легкие» — с плотностью ниже 0,9кг/кбм (бензины, керосины, и т. п.) и «тяжелые» — около 0,9кг/кбм и выше (сырая нефть, мазут и др.).

Все нефтепродукты подразделяются также на «светлые» (бензин, керосин, дизельное топливо) и темные (сырая нефть, моторное топливо, мазуты). Отдельную группу составляют масла.

Темные нефтепродукты обладают повышенной вязкостью, и для возможности откачки из емкостей требуется их предварительно подогревать, а на очистку танков от остатков таких грузов затрачивать определенные усилия.

Все жидкие грузы, включая нефтепродукты, при изменении температуры значительно меняют объем. Поэтому в танках необходимо оставлять достаточно свободное пространство, которое может повлиять на остойчивость судна при крене груза на один борт. Для уменьшения испаряемости большинства нефтепродуктов требуется герметизация танков. Почти все грузы огнеопасны, некоторые в смеси с воздухом взрывоопасны, способны электризоваться.

В рыночных операциях не участвует четвертая часть наливных грузов. Они доставляются флотом нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих транснациональных корпораций. Независимые владельцев танкеров создали поэтому свою Международную ассоциацию «Интертанко», которая разработала в 1976 г. проформу чартера на перевозку наливных грузов танкерами — «Intertankvoy».

Сразу отметим, что эта проформа буквально пронизана обоюдным требованием как к судовладельцам, так и к фрахтователям в части обеспечения экологической безопасности наливных перевозок.

Видимо, не случайно поэтому эта проформа сразу же получила одобрение международных организаций судовладельцев, брокеров и агентов — БИМКО, ФОНАСБА, Совета по документации Палаты судоходства Японии, которые присвоили ей кодовое наименование «Интертанквой–76». За прошедшие более 20 лет она получила международное признание и авторитет.

Внешне она построена, как принято считать, по «американской» форме, т. е. состоит из заполняемой первой части из 14 позиций, составляющей основу договора, внешне не отличающейся от других проформ, например «Дженкон», и второй, «постоянной» части из 33 статей. Первая размещается на 74 заполненных и 127 резервных строках, вторая — на строках 201–496.

Остановимся на главных особенностях танкерной проформы и рассмотрим ее в последовательности технологических операций, начиная от фрахтования, затем балластного рейса, погрузки судна, рейса с грузом и выгрузки.

Танкера грузятся и выгружаются у причала, в доке, на якорной стоянке (anchorage), у подводной магистрали (submarine line), в лихтеры или из лихтеров, стоящих у борта, в любом месте, указанном фрахтователем.

Поэтому фрахтователь интересуется наибольшим дедвейтом (при осадке в соленой воде по летнюю грузовую марку), наибольшей длиной (length overall), шириной (beam extreme) и осадкой (draft) судна (в случае несоответствия чартерных данных фактическим судовладельцу придется оплатить лихтеровку и перетяжку танкера, неустойку за недогруз и т. п.).

Судовладелец рассчитывает возможное температурное расширение груза, количество бункера и запасов и определяет размер своего «марджина» в % (более или менее) с учетом грузовместимости (capacity) танкера (обычно 5–10%). На основе информации о вязкости груза и возможной необходимости подогрева при выгрузке судовладелец берет на себя обязательство снарядить судно нагревательными змеевиками, способными поддерживать температуру груза не выше определенного числа градусов.

Танкера принимают груз с помощью береговой насосной станции, выкачку груза обеспечивает сам танкер. Соответственно, судовладелец обязуется оборудовать судно (equip with) определенным числом грузовых насосов с конкретной средней максимальной производительностью $м^3$/т (пресной воды) в час при противодавлении трубопровода в указываемое число атмосфер у поручней судна. Как правило, танкер снаряжен определенным числом деррик-кранов (derricks) для подъема подающих груз шлангов и присоединения их к трубопроводу судна с правого и левого борта. Сведения на этот счет вносятся в чартер с ответственностью судовладельца не только за достоверность информации, но и как обязательство соответствующего оснащения судна.

Проформа запрещает перевозить груз, который может причинить вред судну. Для оценки возможного вреда в чартер вносятся сведения о внутреннем покрытии танков и предельном давлении груза в фунтах на кв. дюйм при 100° по Фаренгейту (около +38° С), рассчитанному по специальной формуле.

Если не сделано никаких оговорок в п. «b» «Описание груза», то считается, что чартер заключен на полный груз (a full and complete cargo).

В пункте «d» проформы указываются рейнджи погрузки и выгрузки. Основное требование к этому понятию одно: судно должно иметь

возможность безопасно подойти к месту погрузки/выгрузки или так близко к этому месту, чтобы погрузить/выгрузить/сдать груз, оставаясь всегда на плаву (always afloat).

Конструктивные особенности танкера таковы, что после выгрузки у него остается какой-то остаток груза. Приемные отростки трубопроводов не доводятся до днища на 50–100 мм, а у зачистной системы — 15–20 мм. При обратном порожнем рейсе для сохранения мореходных качеств и нормальных условий прочности корпуса судно вынуждено принимать водяной балласт. Количество необходимого балласта составляет 20–30% от дедвейта в обычную погоду и до 70% при шторме. В современных танкерах балластные танки изолированы от грузовых, и выбрасываемая в море вода не требует очистки.

Пункт «b» о позиции судна и ее уточнении обычен.

В строках 20–21 указывается характеристика последнего груза (last cargo) до заключения настоящего чартера и даже предпоследнего груза (penultimate cargo). Дело в том, что в торговых контрактах часто допускается прием нового груза поверх остатков (may be loaded on the top).

Грузовые танки необходимо периодически промывать и дегазировать, т. е. полностью очищать от остатков нефтепродуктов и паров. Обычно эти работы в порожнем рейсе производят при смене сорта груза; перед ремонтом или осмотром танков; перед приемом чистого балласта; периодически — во избежание скопления твердых остатков.

Проформа обязывает судовладельца привести грузовые танки (tanks), трубопроводы (pipelines), клапаны (valves) и насосы (pumps) в непротекаемое, прочное, крепкое и хорошее состояние (light, staunch, strong and in good order and condition) для обеспечения доставки груза без снижения его качества. Специальная ст.5 чартера содержит требование об очистке (cleaning) танков.

Зачистка танков производится экипажем. Танкер оснащен моечными машинками, имеет на борту моющие средства, пар и т. п. При перевозке светлых нефтепродуктов качество очистки должно быть засвидетельствовано инспектором фрахтователя или независимым сюрвейером.

Фрахтователю вменяется в обязанность предоставить судовладельцу специальные емкости и баржи для приема нефтяных остатков и грязного балласта и принять на себя расходы по их реализации. Масса остатков нефти не должна превышать 1% от дедвейта судна, содержание воды 0,15% от дедвейта, т. е. максимум 500 т нефти и 75 т воды. Неприем остатков влечет за собой их перевозку по ставке груза или уплату мертвого фрахта за потерю вместимости.

Проформа предусматривает возможность выдачи распоряжения на погрузку перед тем, как судно выйдет из предыдущего порта, а при заключении чартера (если судно уже следует в балласте) — в любом безопасном порту на пути следования. Если фрахтователю потребуется изменить уже назначенные порт или место погрузки, то ему придется возместить судовладельцу все связанные с девиацией дополнительные расходы (потерю времени оплатить по ставке демереджа, экстра бункер — по текущей цене и др.).

Аналогичный порядок будет применяться и при изменении порта назначения.

Танкер зачастую принимает к перевозке различные сорта нефти и нефтепродуктов. При этом судно не несет ответственности за любое смешивание, если перевозится более одного сорта нефти, а также за утечку, загрязнение или ухудшение качества, если только они не являются результатом необеспечения мореходности судна или упущения служащих судовладельца при погрузке, уходе за грузом и выгрузке.

По приходу судна в порт или к месту погрузки или на рейд порта, а также в том случае, если судно вообще не может войти в порт или встать к причалу по любой причине, не зависящей от судовладельца, но при готовности судна во всех перечисленных случаях к погрузке или разгрузке, оно может подать нотис о готовности (notice of readiness) фрахтователю или его агенту в любое время любого дня года. В этом одно из главных отличий условий оформления прихода танкера от сухогруза. Счет сталийного времени (laytime), начало которого обусловлено датой в п. «e» ч. 1, начнется в первом порту или месте погрузки или выгрузки по истечении шести текущих часов после подачи нотиса или при присоединении шлангов, в зависимости от того, какой момент наступает раньше. В последующем порту или месте погрузки отсчет сталийного времени возобновляется, когда нотис о готовности вручен.

Проформа в п. «g» ч. 1 предусматривает период сталийного времени в определенном числе текущих часов (running hours), включая воскресные и праздничные дни (Sundays and holidays included — SHINC).

Указанное количество часов отводится фрахтователю для погрузки и выгрузки груза (условие: «reversible time). Если по каким-либо причинам погрузка или выгрузка в ночное время запрещена, то такое потерянное время в сталию не засчитывается. Сталийное время считается до момента отсоединения шлангов или до завершения оформления документов, в зависимости от того, какой момент наступил позднее. Не засчитывается в сталию (и в демередж) время, затраченное на ожидание лоцмана, буксира, на перемещение от якорной стоянки до места погрузки или выгрузки, на очистку танков, выгрузку остат-

ков груза или грязного балласта, остановки по причинам, зависящим от судовладельца (поломка или выход судна из строя, забастовка членов экипажа и т. п.)

Порядок начисления демереджа обычный, но его ставка уменьшается на 50%, если простой судна был связан с пожаром, взрывом или поломкой оборудования береговых установок (не вызванными неосторожностью фрахтователя, грузоотправителя, получателя). Время карантина засчитывается в сталию, но если карантин объявлен после номинирования порта, то засчитывается 50% потерянного времени в сталию и 100% — в демередж.

Интересным является положение о порядке расторжения договора в случае задержки прибытия судна в порт погрузки. Если танкер к канцеллингу опаздывает, то судовладелец вправе за 72 часа до выхода судна из последнего порта захода запросить фрахтователя о продлении канцеллинга. Фрахтователь обязан дать ответ в течение 7 дней после получения запроса, принимает ли он судно к погрузке или нет. При отсутствии ответа канцеллинг отодвигается на седьмой день после даты готовности, указанной в нотисе судовладельца.

Однако, если такой переписки не было, и судовладелец не подает нотис о готовности к 12 ч. ночи (24.00) даты канцеллинга, то фрахтователь имеет право канцеллировать чартер.

Имеет право и судовладелец канцеллировать чартер, если фрахтователь не дает распоряжение в отношении рейса и порта после 10 дней от даты, обусловленной для этого в чартере; если не начинает погрузку после 20 дней от даты подачи нотиса о готовности к погрузке.

Погрузка груза производится за счет фрахтователя, и он несет все риски по грузу до момента соединения постоянных шлангов судна с береговой магистралью. Слив груза осуществляется за счет судна. При выгрузке судовладелец несет все риски по грузу до момента соединения постоянных шлангов судна с береговой магистралью. Шланги для погрузки и выгрузки груза предоставляются фрахтователем. Их присоединение и отсоединение производится фрахтователем или судном за счет и на риск фрахтователя. Судно обязано предоставить насосы, рабочую силу и энергию для производства погрузочно-разгрузочных операций, обеспечить подогрев груза. Пар с берега подает фрахтователь. Сверхурочные на берегу — за счет и на риск фрахтователя. Сверхурочные экипажу оплачиваются судовладельцем, если они предусмотрены трудовым соглашением.

Разрешается перекачка груза по варианту «танкер-танкер-лихтер». При проливе груза не по вине судна все убытки и штрафы идут за счет фрахтователя. Налоги по судну платит судовладелец, по грузу — фрахтователь.

Перешвартовки оплачиваются фрахтователем, а время, затраченное на перешвартовку, засчитывается в сталию.

В случае непредоставления фрахтователем полного груза судовладелец в целях безопасного мореплавания (ст. 14) не обязан выходить в рейс до тех пор, пока не будут заполнены его танки до момента наличия у судна мореходного состояния, но фрахт в этом случае оплачивается в полном размере за все заявленное количество груза (чартер содержит условие о «мертвом фрахте» (ст. 13).

Судно обязано следовать к месту погрузки и выгрузки «со всей возможной скоростью» (with all convenient dispatch).

Ледовые, военные оговорки в чартере содержат обычный смысл. В таких ситуациях на фрахтователя относятся компенсации простоев, переадресовок, девиаций, сдвижки канцеллинга и т. п.

Фрахт рассчитывается за погруженное (коносаментное) количество груза. При заключении чартера стороны оговаривают время и место оплаты фрахта.

Малые размеры танкеров «как правило» исключают погрузку/выгрузку в нескольких портах, редкими также являются и случаи переадресовок.

Погрузка и выгрузка танкеров отличается высокой интенсивностью, а любой простой танкера связан с большими расходами.

Во избежание возможных споров по содержанию статей чартера целесообразно ряд условий излагать в аддендумах более развернуто. В том числе:

— возможность замены названного судна субститутом;
— качество доставленного груза проверяется путем его сравнения с пробами, отобранными в процессе погрузки из берегового трубопровода на причале; в отборе проб принимает участие капитан судна и представитель грузоотправителя;
— если после прибытия судна в порт погрузки фрахтователь предъявит иной груз вместо согласованного, то все расходы на дополнительную зачистку танков относятся на фрахтователя, а затраченное время включается в сталию.

Танкерный чартер исключает назначение агента судна фрахтователем.

Ценообразование при перевозках морем нефти и нефтепродуктов

Характерной особенностью танкерных чартеров является то, что ставка фрахта устанавливается не в денежной сумме за перевозку 1 тн/1 м^3 груза, а в процентном отклонении от единой шкалы, уста-

новленной еще в 1969 году, которая носит название «World Scale» (WS-100).

За базу расчета номинальных ставок для каждого конкретного направления принята сумма фрахта (базис 100%), которая обеспечивает заданный уровень рентабельности стандартного танкера при нормальных условиях его эксплуатации. В качестве стандартного принят танкер дедвейтом в 75 тыс.т, скоростью — в 14 узлов, с расходом топлива на ходу 35 т/сутки, на стоянке 5 т/сутки в круговом рейсе с полным грузом из порта погрузки в порт выгрузки и возвращением в балласте в исходный порт. Стояночное время за круговой рейс — 96 часов; за каждый дополнительный порт погрузки или выгрузки добавляется по 12 часов. Если направление предусматривает следование Суэцким каналом, то к времени рейса добавляется 30 часов, Панамским — 24 часа в каждую сторону. Фрахтовые ставки WS рассчитаны на длинную тонну (1016 кг), даны в англ. фунтах стерлингов и в долларах США. Шкала номинальных ставок построена относительно портов выгрузки, которые приведены в алфавитном порядке. Для каждого порта выгрузки указаны ставки за перевозку сырой нефти из различных портов погрузки (например, Гамбург — из Персидского залива WS 150% означает, что танкер зафрахтован по базисной ставке (flat) с увеличением на половину — благоприятная для судовладельца конъюнктура рынка; WS 75% — неблагоприятная). Базисная шкала рассчитана для рейса «один порт погрузки — один порт выгрузки». Установлены и другие варианты компенсаций расходов за рейсы: через Суэцкий или Панамский каналы с заходами в некоторые порты; для рейсов через Суэцкий канал и рейсов вокруг Африки и т. д. Ставки периодически пересматриваются с учетом роста расходов по содержанию судов, размера сборов и стоимости услуг в портах, изменений в ту или другую сторону цен на топливо. В ходе переговоров ставка уторговывается. Величина соответствующих надбавок колеблется в большом диапазоне в зависимости от размера судна и конъюнктуры фрахтового рынка.

Таким образом, в танкерном чартере указывается не ставка, а ее уровень относительно тарифа шкалы WS. Это упрощает калькуляцию фрахта в каждом конкретном рейсе.

Шкала WS содержит также ставки демереджа для танкеров дедвейтом 8–400 тыс.т. Они также в ходе переговоров уторговываются в процентах от фиксированного тарифа, установленного для судна данного размера по шкале WS.

При транспортировке нефти и нефтепродуктов из портов Каспия и Волги применяются договорные потонные ставки за перевозку нефти и нефтепродуктов с отнесением на судовладельца расходов по выгрузке, с дифференциацией ставок как по портам погрузки, так и выг-

рузки в портах Балтийского, Северного, Черного и Средиземного морей. Имеют место случаи обращения фрахтователей и судовладельцев в ассоциацию «Интернейшнл Номинал Фрейт Скейл Ассошиейшн Лимитед», Лондон для консультаций в отношении размера ставок или для установления для этих перевозок специальных ставок фрахта и демереджа по шкале «WS» (для судов 6000 двт и менее). Сталийное время устанавливается в диапазоне 6–18 часов. Очень часто оплата перевозок производится на условиях «люмпсум».

Экспедитор — брокер фрахтователя разбирается сам в вопросах ценообразования на танкерном рынке, но всегда может получить консультацию «от другой стороны» — известных ему брокеров «танкеристов» в ходе разработки принципалом — нефтяной компанией как краткосрочной, так и долгосрочной программы перевозок.

Вопросы для повторения

1. Какие особенности фрахтового рынка нефти и нефтепродуктов вы можете отметить?
2. Какие особенности наливных грузов нужно учитывать при оформлении договоров об организации перевозок?
3. Какие условия проформы чартера «Интертанквой» учитывают специфику перевозок грузов в танкерах?
4. Почему организация выгрузки наливных грузов возлагается на фрахтователя, а не на судовладельца?
5. Что вы знаете о специфике ценообразования на фрахтовом рынке танкерного тоннажа?

Транспортная терминология по тексту проформы чартера «Интертанквой»

Линейное судоходство

Движение судов на судоходной линии (shipping line) осуществляется судовладельцем на регулярной основе с заходами и отходами судов по расписанию (sailing schedule, sailing card), по установленному маршруту (itinerary), проходящему между объявленными (advertised) базовыми (base, main, regulary) портами с предоставлением грузоотправителю транспортной емкости (space) под груз за фрахт, рассчитанный на основе тарифной ставки (rate) линейного тарифа (liner tariff).

Линейное судоходство относится к транспорту общего пользования (common carriers), который осуществляет перевозку грузов, пас-

сажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

С контейнеризацией и трейлеризацией морских перевозок линейное судоходство разделилось на две подотрасли: регулярное (regular) и «срочное» (urgent). На регулярных линиях эксплуатируются ролкеры и универсальные (конвенциональные — conventional) суда — карголайнеры (cargoliners), имеющие мощное крановое вооружение и обеспечивающие регулярные и обязательные (obligatory) заходы (calls) по расписанию в базовые порты промышленно-развитых стран для перевозки непомещающегося в контейнеры и на трейлеры отправительских компонентов оборудования и строительных конструкций, агрегатов и др., а также согласованные заходы в необорудованные порты развивающихся стран для обслуживания двусторонней торговли штучными товарами. В настоящее время на регулярных кругосветных линиях задействованы суда до 30 тыс. двт, со скоростью 20 узлов, с крановым вооружением до 650т, с несколькими разборными палубами.

«Срочные» (контейнерно-ролкерные) линии действуют с выполнением объявленного расписания с точностью прихода и отхода судна в базовом порту в назначенные даты месяца. Термин «срочное» был подобран в России в соответствие с основным требованием логистической доставки товара «точно в срок» (just in time). В английской терминологии их характеризуют как «container / ro-ro line with strict fulfillment of the schedule, т. е. «контейнерно-ролкерная линия со строгим выполнением расписания».

Суда регулярных линий обрабатываются на общих многоцелевых грузовых причалах портов (cargo multi-purpose terminals), срочные — на специализированных контейнерных и ролкерных терминалах.

Расписание линии обычно объявляется на предстоящий квартал. Оно может корректироваться изданием, в котором уточняются даты прихода и отхода судов, иногда с изменением их названий. Эти издания — positioning lists — были названы в русском языке «позиционками».

Помимо обязательных, базовых (main, regulary ports) остальные порты региона деятельности линии рассматриваются как факультативные (optional), заходы в которые обусловливаются предъявлением определенного числа тонн, кубометров, контейнеров — ТЭУ груза, достаточного для покрытия расходов, и «внесервисные» — аутпорты (outports). В такие порты грузы доставляются с перевалкой на фидерные суда местных линий в базовом порту или в рейсах судовладельцев, которые в свои расписания вводят обязательные заходы в соответствующие небазовые порты.

Функцию договора перевозки груза в линейном судоходстве выполняет линейный коносамент (Liner Bill of Lading — LB/L). Главным содержанием такого договора является перевозка груза на «линейных условиях» (liner terms), согласно условиям проформ линейных коносаментов БИМКО — «Висконбилл» (Viscon bill), 1973г, «Конлайнбилл» (Conline bill) — «развернутая форма» и «Лайнербилл» (Liner bill) — «краткая форма», 1978 г. (Приложение № 25)

Перевозка груза на линейных условиях означает, что линейная компания принимает на себя не только доставку морем, но и организацию обработки судов и грузов в портах. Согласно условиям коносамента судно осуществляет перевозку и выгрузку грузов у определенного причала (терминала) и несет все расходы по погрузке груза (cost of loading) с причала в трюм судна, включая штивку (trimming), укладку (stowage), крепление, обвязывание и сепарацию груза в трюме (lashing, securing, tying, separation), оплату расходов на подстилочные материалы (dunnage), а также и расходы по выгрузке груза (discharging charges, cost of unloading) из трюма на причал у борта судна (unloading, landing).

Ряд расходов по перевозке не зависит от рода и количества груза. Для их компенсации предусматривается обязательная уплата судовладельцу фрахта в размере не ниже «минимального» (minimum freight).

Суда океанских контейнерных линий обслуживают 2–4 базовых порта, оснащенных высокомеханизированными терминалами. Концентрация грузопотоков достигается путем использования сухопутных средств транспорта и прежде всего в форме регулярного сервиса контейнерных железнодорожных маршрутов (block, shuttle trains), а также рейсов прибрежных фидерных срочных линий. Расходы на дополнительные перевозки перекрываются эффектом от оптимального использования на океанском плече крупнотоннажного специализированного судна с малым числом заходов в порты.

На лицевом листе коносамента судовладелец пропечатывает отметку о том, что груз был «погружен во внешне хорошем виде и состоянии» (shipped in apparent good order and condition).

В тех случаях, когда груз требуется доставить в порт назначения с перевалкой его на другое судно в порту по пути следования, оформляется на весь маршрут «прямой коносамент» (Direct Bill of Lading), если перевалку контролирует агент первого перевозчика, или «сквозной коносамент» (Through Bill of Lading), если это делает второй (последующий) перевозчик. Провозная плата за перевозку калькулируется в виде сумы базисного (океанского) тарифа и тарифной надбавки за доставку в небазисный порт (outport additional, range

additional) — «надбавки за рендж». Коносамент с возможностью выгрузки в ходе рейса окончательного порта назначения получил термин «опционного» от «optional B/L» (с оплатой «надбавки за опцион захода» к основному «базисному» тарифу).

Для оформления сборных отправок используются групповые коносаменты (groupage B/L) с выдачей сборного груза в порту назначения агенту отправителя или каждому получателю его груза по долевому коносаменту, или «деливери ордеру» (delivery order).

Цена на фрахтовом рынке в линейном судоходстве находит свое выражение в форме тарифов (freight tariffs), в виде систем провозных плат (rates of tariffs) и дополнительных сборов (additionals charges).

Валютной единицей тарифа (tariff currency) в прошлом был английский фунт, теперь — доллар США и евро.

По многим категориям грузов перевозчику представляется право выбора способа расчета провозной платы по весу (за 1 метр.тонну) или по объему (за 1кбм). При этом ставки на подобные грузы сопровождаются символом «W/M» (weight /measurement) или показываются вообще без символа. Такую тарифную единицу (unit) называют «фрахтовой тонной» (freight ton).

Каждое тарифное руководство содержит правила обмера грузов (measurement rules).

Другими понятиями для исчисления фрахта являются фрахт по стоимости или «адвалерная ставка» (ad valorem freight), фрахт за единицу товара (unit freight), фрахт, начисленный по погонным метрам трюмного настила (или палубы), занятого погруженным в судно (ролкер, паром) автопоездом или трейлером (lain metres), фрахт за перевозку единицы транспортного средства (автомобиля длиной 18 м), контейнера 20, 40 футов (box rates).

Распределение грузов по тарифным группам и позициям для определения перевозных платежей называется тарифной номенклатурой грузов (nomenclature).

Понятие количества грузовой массы, которая после ее укладки на дно трюма, с одной стороны, создает судну устойчивость и стабильность, а с другой — обеспечивает рентабельность (worthwhile) захода в конкретный порт для ее погрузки / выгрузки, обозначается термином «базисный груз» (base cargo).

Тарифные ставки могут или группироваться в классы (class rates), или быть представлены в виде подробных единичных потоварных ставок для каждого груза (commodity rates), или составлять комбинацию из этих двух систем. Наиболее распространенной системой тарифов являются так называемые «единичные тарифы» (unit tariffs), в которых против наименования каждого груза указывается его ставка.

Размер тарифной ставки, которая покрывает постоянные эксплуатационные расходы, приходящиеся на единицу груза, и обеспечивает среднюю прибыль, называется «базисной ставкой» (base rate). Тарифное руководство содержит надбавки к этим ставкам за транспортировку грузов, перевозимых на особых условиях, например, надбавки: за тяжеловесность груза (heavy lift additional), начисляемую за перевозку места, превышающего установленный общий весовой базис тарифа (обычно 5т); надбавку за длинномерность груза (long length additional) — за перевозку места длиной, превышающей установленный базис (обычно 12м или 40 фут). За превышение предусмотренного «Гаагскими правилами» размера материального возмещения перевозчиком (2SDR за 1кг и др.) утраты или повреждения груза, если он был отправлен с объявленной грузоотправителем ценностью (declared valuables) взимается сбор согласно «ценовой шкале» (valuation scale) — шкале надбавок к базисным ставкам в зависимости от цены ФОБ каждого товара, а также ряд других плат.

В том случае, когда судно следует в порт, где по тем или иным причинам возможен его простой, судовладельцы вводят временную (temporary) надбавку для компенсации потерь за перегруженность, скопление судов в порту (surcharge of congestion).

Возникают случаи введения надбавок за дополнительные расходы на погрузку /выгрузку специальных, например, опасных грузов, относимых на грузоотправителя /получателя. Их называют «портовыми надбавками» (port liner terms charges).

Зачастую, в обстановке конкуренции с трамповым судоходством линия вводит тарифы ниже рыночных трамповых фрахтовых ставок в форме или договорных ставок на отдельные грузы (open rates) или тарифов на перевозку порожних тары и контейнеров (tariffs for tare carriage), или в виде специальных ставок для грузов, используемых взамен балласта для обеспечения надлежащей остойчивости судна (bottom cargoes).

Линейные суда зачастую перевозят массовые грузы с целью заполнения недоиспользованного под генеральные грузы тоннажа. Эти перевозки оформляются договорами морской перевозки, стандартизированными БИМКО: «берс-нот» (berth-note) без учета сталийного времени и «букинг-нот» (booking note), подписываемых перевозчиком и грузовладельцем. В документе указаны род, вес груза, условия размещения его на судне и оплаты провоза, порты погрузки и выгрузки, сталийное время.

В большинстве портов местные условия предусматривают выгрузку опасных грузов только на специальных причалах и якорных стоянках и немедленно по прибытию судна. В связи с этим в коноса-

ментах оговаривается, что все расходы и риски по выполнению этого требования относятся на отправителей и/или получателей опасных грузов.

В линейных перевозках всегда применяется так называемая «Лондонская оговорка» коносамента (London clause, terms), дающая право судовладельцу на выгрузку груза по прибытии судна в порт назначения с одновременным прекращением ответственности перевозчика за груз после его выгрузки с судна и хранения в течение 12 ч. после выгрузки в распоряжении терминала.

При разработке тарифов учитываются факторы, обеспечивающие сохранение и увеличение доходности линии. Для этих целей применяются скидки с тарифов (discounts from the tariff) за предъявление крупных партий грузов, вводятся специальные ставки в качестве стимула для развития экспорта или импорта — «поощрительные тарифы» (promotional rates), ставки для содействия проникновению товаров на «новые рынки» (for the sale of goods into new markets). Для упрощения использования такой фрахтовой политики эти товары зачастую относят в тарифную категорию «грузов, не упомянутых в тарифе» (not otherwise nominated — N.O.S) с низкой котировкой цены перевозки.

Линейное судоходство отличается высокой централизацией имущественного владения. Уже в последней четверти XIX века на главных океанских направлениях возникли объединения судоходных компаний картельного типа (cartels) — фрахтовые линейные конференции (liner freight conferences). Позже внутри отдельных конференций возникли объединения более высокой формы — пулы (pools), консорциумы (consortiums), альянсы (aliances).

Каждая конференция публиковала свой тариф (tariff of the Conference). Этим тарифом пользовались также линии, работающие на конференциальном направлении, но которые не являлись ее членами. Они называли себя «независимыми линиями» (independent lines) или «аутсайдерами» (outsiders). Большинство конференций были «закрытыми» (closed) для желающих в нее вступить. Вообще открытых (open) конференций практически не существовало.

Среди аутсайдеров всегда находятся такие, сервис которых не уступает по качеству сервису конференции, и они никаких отступлений от тарифных правил и ставок конференции не допускают, что иногда даже оформляется соглашением с конференцией. Такой аутсайдер называется «терпимым» (tolerated outsider) (Тайванский Evergreen по отношению к Дальневосточной фрахтовой конференции).

Судовладельцы-аутсайдеры привлекали грузы путем предоставления скидок с конференциальных тарифов (до 40%).

В качестве средства удержания за собой грузовладельцев в обстановке конкурентной борьбы с аутсайдерами конференции применяли систему заключения с грузоотправителями «контрактов о лояльности» (loyalty contracts), по которым последние обязывались перевозить грузы только на судах этой конференции, а в обмен за это получали с тарифов в той или иной форме контрактные скидки (contract rebates).

Наиболее эффективной системой конференциальных скидок являлись «отложенные скидки» (deferred rebates), в форме возврата части оплаченного фрахта только через установленный временной срок (rebate period) после проверки «лояльности» (period of deferment) грузовладельца.

После 1970гг. этот вид скидок перестал применяться. На смену ему пришла публикация тарифов из двух шкал ставок (Dual rate contract — Система двойных ставок). Более низкой шкалой, то есть шкалой с немедленной скидкой (immediate rebate) пользовались грузовладельцы, которые оформили service contract с конференцией и перевозили грузы только на ее судах, остальным — котировались более высокие ставки (non-contract).

Срочное линейное судоходство, в основном контейнерное, внесло радикальные изменения в транспортную документацию и тарифное ценообразование, которое затронуло даже традиционную фрахтовую терминологию. Например, термин демередж (demurrage) в срочном линейном судоходстве стал применяться к предусмотренному (scheduled) в тарифе сбору, оплачиваемому отправителем или получателем судоходной линии за задержку (for detaining) контейнера судовладельца на причале сверх установленного времени (обычно 5 суток) — beyond the time allowed (с прогрессивной шкалой по времени задержки). Термин detention, который в трамповом судоходстве означает задержку судна сверх сталии, в контейнерообороте означает задержку контейнера на складе грузовладельца, за которую взыскивается сбор — detention charge.

Конференции судовладельцев, эксплуатирующих линии на Транстихоокеанском и Трансатлантическом направлениях, модернизировали проформы линейных коносаментов и накладных для того, чтобы они отвечали требованиям их унификации с другими расчетно-фрахтовыми и таможенными документами, а также при компьютеризации операций. Безбумажные технологии допускают выписку коносамента и накладной в порту назначения на бланке агента. Оригинал коносамента может пересылаться капитанской почтой с оговоркой «one original B/L retained on board against which delivery of cargo may be properly maid on instructions received from shippers».

Последовательный рост контейнеровместимости флота изменил подходы к расширению сервиса по доставке грузов в контейнерах не только в базовые порты, но и в факультативные, а также в аутпорты.

Сначала для этого использовались суда прибрежного плавания — «коастерс» (coasters), обычные грузовые суда — «фрахтеры» (freighters) на коротких рейсах (short sea traders), потом появились суда, специально приспособленные для перевозки конвенциональных грузов вместе с контейнерами — суда «комби» (combiships).

В настоящее время наряду с океанскими линиями действуют срочные морские каботажные (home trade ship) и международные фидерные линии (от англ. feeder — питатель) из малотонажных контейнеровозов и ролкеров, работающих по сборно-распределительному (groupage and distribution) принципу — доставленные в крупный базовый порт грузы развозятся мелкими партиями по близлежащим портам и, наоборот, осуществляется подвоз грузов к такому порту для накопления (storage) и отправки (shipment) на дальние расстояния.

Контейнеризация существенно упростила тарифы на перевозки грузов, и не только в линейном судоходстве, но и на сухопутных (железнодорожных и автомобильных) сообщениях. На морских перевозках с коротким плечом, на направлениях с низким спросом на тоннаж используются аккордные ставки за доставку 20- или 40- футового контейнера независимо от класса погруженного в него груза — тарифы FAK /FAK (Freight all kinds).

Таким образом значительно было уменьшено значение в прошлом основного принципа формирования тарифов линейного судоходства — «платежеспособности груза» или «сколько выдержит грузопоток». Суть его в том, чтобы руководствуясь экономическими обоснованиями, а зачастую опытом проб и ошибок, доводить уровень линейного тарифа по каждому грузу, на каждом направлении до максимального уровня, который может себе позволить грузоотправитель / получатель в качестве производителя и покупателя товара.

В срочном линейном судоходстве в настоящее время широко применяется заключение долгосрочных контрактов на организацию перевозок грузов в контейнерах с предоставлением «скидок за объемы грузовой массы» (volume rate system). (В США и в Японии до 2/3 отправок).

Товарная классификация на контейнерные партии грузов (commodity box rates) сохраняется, но применяется в укрупненном виде (до 5–6 классов).

Погрузка и выгрузка грузов производятся на контейнерном терминале, и его оператору безразлично, кто ему — грузовладелец или

судовладелец оплачивает аккордную ставку за погрузку/выгрузку контейнера (CSC — Container Service Charge / CHC — Container Handling Charge).

Состав транспортных операций, включенных в ставку провозной платы, указан в общих условиях применения тарифа. При оформлении коносаментов, поэтому, вносятся на этот счет прямые указания с использованием аббревиатур:

LILO — Liner in /Liner out — в тарифную ставку включены терминальные расходы (CHC/CSC)

LIFO — Liner in / Free out — в тарифную ставку включены THC / CSC в порту погрузки (выгрузка за счет покупателя);

FILO — Free in / Liner out — в ставку включена THC / CSC в порту назначения (погрузка за счет отправителя);

FIO — Free in / Free out — в провозную плату включена только цена морской перевозки; погрузка и выгрузка контейнеров за счет отправителя / получателя.

Помимо перечисленных выше терминов стоит упомянуть о терминах, которые находят применение в линейной и конференциальной практике:

fighting rate (боевая ставка) — специальная убыточная ставка тарифа для подавления конкуренции аутсайдера;

vessel sharing agreement — соглашение членов конференции (member lines) о числе судов каждого члена в совместном сервисе;

transfer charge или equipment handover charge — сбор за сдачу «оборудования» (трейлеров, контейнеров) грузовладельцам, использующим собственные транспортные средства для сухопутной доставки контейнеров;

utilization allowance — скидка за недогруз собственного контейнера грузовладельца;

special commodity quotation — специальная товарная ставка на единичный товар для удержания его на линии;

simplification (of a tariff) — упрощение тарифов (уменьшение числа классов и категорий грузов в тарифе для упрощения калькуляции и усиления конференциального контроля);

full liner terms (f.l.t.) — полные линейные условия, то есть стоимость океанской перевозки и всех терминальных расходов (тоже all in rate);

general rate increase (g.r.i.) — общее увеличение ставок;

area differential — дополнительные сборы за обслуживание перевозок в отдельный регион;

box rate — тарифная ставка за перевозку контейнера;

carryings — количество груза, перевезенного линией или конференцией за определенное время;

disponent owner — линейный судовладелец, взявший судно в тайм-чартер для работы на линии;

entry — предисловие к тарифу;

freight absoption, freight equalization — уравнивание транспортных расходов;

common carrier, public transport — перевозчик, транспорт общего пользования;

incorporation — полная калькуляция фрахта с учетом надбавок и скидок;

loading rights — полномочия, выданные всеми членами конференции конкретной линии перевозить грузы на регулярной основе в определенный порт, рейндж, страну и в обратном направлении.

Tariff currency — валютная единица тарифа

Urgent container / Ro-Ro line with strict fulfillment of the schedule — срочная линия

Cargo multi-purpose terminal — многоцелевой грузовой причал

Declared valuables — грузы с объявленной ценностью

Valuation scale — согласно целевой шкале

Not otherwise nominated — N.O.S. — грузы, не упомянутые в тарифе.

Extra risk insurance surcharge — надбавка за экстра страховку

European Liner Affairs Association — Европейская ассоциация по вопросам линейного судоходства.

Контейнеризация привела к усилению конкуренции даже между членами судовладельческих картелей — фрахтовых конференций. Внутри них в 1970–1980х гг. создавались корпоративно-производственные «контейнерные консорциумы», в которых контейнеровместимость судов разделялась между участниками по space-charter с подчинением всех разрозненных линейных агентов одному генеральному агенту консорциума. Однако, стоило только перешагнуть размеры контейнеровместимости судов за пределы возможностей следования через шлюзы Панамского канала — судами класса «Постпанамакс» — более 4500 дфэ, судовладельцу-индивидуалу и даже единому контейнерному агенту контейнерного консорциума оказалось не под силу привлекать к перевозке до 2тыс. контейнеров на отход и в течение 2–3дней стоянки выгружать и грузить по 1000–1500 дфэ, обеспечивать техническую доставку 2–3 тыс. контейнеров в порт железнодорожным, автомобильным и фидерным малотоннажным морским транспортом. Встал вопрос о новой реструктуризации срочного линейного судоходства.

Глобализация спроса и предложения на транспортные услуги проявляется в том, что около 90% мирового объема перевозок гру-

зов океанским линейным тоннажом осуществляется 20 линейными компаниями (Maersk Sealand / P&O Nedlloyd, HAPAG / CP, Evergreen, Hanjin / Senator, MSC, APL/NOL и др.) Крупнейшие порты обеспечивают в прямом морском сообщении доставку грузов в сотни портов назначения, расположенных на всех континентах (порт Роттердам гарантирует доставку грузов по 800 направлениям). Транснациональные компании — международные производители и потребители грузовой массы потребовали создания «всемирного кругового сервиса», который в настоящее время обеспечивается судоходными альянсами (Grand Alliance, YCC, New World Alliance и United Alliance). В альянсах координируется привлечение грузов к перевозке, их распределение между судами, сухопутными операторами и портовыми терминалами.

При такой глобализации транспортного обслуживания судоходным конференциям пришлось отказаться от каких-либо внутриконфернциальных препятствий для свободной реализации каждым из его членов своей контейнеровместимости на рынке, в том числе аренды ее аутсайдером. Окончательное правовое регулирование отношений участников этого процесса было завершено БИМКО в 1998г. с изданием стандартной проформы аренды части контейнеровместимости ячеистого контейнеровоза. Профрма получила название «Standard Slot-charterparty» и кодовое обозначение «Slothire».

Можно предположить, что процессы глобализации спроса и предложения на линейном фрахтовом рынке приведут окончательно к единому размеру надбавок к линейным тарифам по всему земному шару за терминальную обработку 20- и 40-футовых контейнеров (CSC/CHC), за изменение цен на бункерное топливо (BAF — bunker adjustment factor), за изменение валютного тарифного курса (доллара США / евро). Уже в настоящее время согласование условий конференциальных соглашений и линейных тарифов вынесено на уровень экономических сообществ.

Нельзя пройти мимо процессов глобализации линейного сервиса на региональных уровнях. В них зачастую принимают участие и экспедиторы. Например, французская компания CMA CGM обеспечивают регулярную доставку грузов по варианту «от двери до двери» между терминалами Западной Европы и республиками Мали, Центрально-Африканской республикой, Чад, Нигер, Буркина Фассо. Аналогичный сервис в Южную и Восточную Африку, Камерун, страны Красного моря и Персидского залива обеспечиваются итальянским судовладельцем Игнация Мессина.

Договоры аренды в линейном судоходстве

В качестве примеров такого вида тайм-чартера рассмотрим аренконтейнеровозов и пассажирских лайнеров.

Рассмотрение проформ аренды судов этой категории представляполезным с точки зрения ознакомления с технической базой для контейнеризации грузов и организации водного туризма и пассажирского агентирования.

Договор аренды контейнеровоза

Стандартный тайм-чартер для аренды контейнеровозов был принят БИМКО в 1990 году под кодовым наименованием «Бокстайм» («Boxtime»).

Редакция и архитектоника проформы выдержаны так, чтобы, с одной стороны, удовлетворять правовым нормам договора аренды контейнеровоза, как транспортного средства, а с другой, обеспечить фрахтователю наличие технических средств и устройств на борту, позволяющих эксплуатировать судно в составе флота срочной контейнерной линии.

Все такого рода характеристики содержатся в части третьей чартера.

Они должны указывать на дату постройки и официальный строительный номер судна; стоимость корпуса и механизмов, тип контейнеровоза (ячеистый — cellular или неячеистый — non-cellular; имеющий грузовое вооружение — self-sustained; или без грузовых средств на борту — gearless и т. п.), дедвейт (при расчетной осадке и по летнюю грузовую марку), тоннаж БРТ и НРТ, наибольшую длину, ширину, осадку. Важным элементом является значение максимальной высоты судна, поскольку от ее размера зависит возможность обработки судна береговыми специализированными контейнерными кранами, стационарными или подвижными.

Вместимость судна приводится в расчете на число контейнеров, эквивалентное дфэ (teu — 20 x 8 x 8,5 футов) и фэу (feu — 40 x 8 x 8,5 футов) с распределением на размещение контейнеров в трюмах и на палубе, в единицах (units) по ярусам, рядам (tiers).

Остойчивость современного контейнеровоза определяется на компьютере, исходя из числа стандартных двадцатифутовых контейнеров на борту на весовой базе 14, 15 и 16 т однородной загрузки. Соответственно, она вносится в проформу с разбивкой по этим трем ее показателям.

В часть третью проформы вводятся данные о рефрижераторной вместимости контейнеровоза, исходя из наличия на палубе и в трюмах

числа и типа штепсельных разъемов (plugs), типа энергоснабжения, с указанием на варианты охлаждения: с нагнетаемым воздухом (blown air) и интегральное (integral).

С учетом того, что на контейнеровозе примерно до 40% общего числа контейнеров перевозится на палубе, проформа содержит следующие характеристики судна: предельно допустимый вес штабеля на крышках танков и на открытой палубе (maximum permissible stack weight: tanktop and weather deck), тип люковых крышек (type of hatch covers), размеры люков, наличие и грузоподъемность кранов и стрел (cranes/gears), оснащение спредером (тип).

Работа на срочной линии требует наличия у судна резервов форсирования скорости, автономности при швартовке, возможности совмещения погрузочно-разгрузочных операций с бункеровочными. Поэтому в проформу судовладелец обязан внести (и отвечать за их достоверность) данные о типе главного двигателя, спецификации требуемого бункерного топлива (что очень важно также при приеме/сдаче судна), типе гребных винтов (винт регулируемого или фиксированного шага), характеристику вспомогательных двигателей (их типы), спецификации для них топлива, сведения, касающиеся генератора вала (shaft generator), о наличии подруливающего устройства (bow thruster).

В боксовой части проформы содержатся не только данные о максимальной контейнеровместимости в ТЕУ (бокс 9), но и о числе ячеек для размещения в них опасных грузов, разрешенных к перевозке (бокс 26).

Договоры аренды контейнеров

Около половины международного парка контейнеров принадлежит лизинговым компаниям. Контейнеры у них арендуют судовладельцы, грузовладельцы и экспедиторы. Издержки по арендной плате учитываются при калькуляции размера тарифной ставки. Соответственно, если при отправке груза используется грузоотправителем «собственный контейнер», то для него применяется пониженная тарифная ставка. Разница в размере ставок соответствует усредненной ставке аренды, действующей на рынке. Она определяется в виде средневзвешенной от ставок аренды — фиксированной по срокам (term lease): в одном направлении кругового рейса — one way lease; аренды на круговой рейс — round trip; краткосрочной аренды (до 3 мес.) — short lease; долгосрочной (до 12 мес.); «использование контейнерного парка по контракту свободной аренды» — master lease (MLA); аренды сроком до 3 и до 5 лет с переходом в собственность арендатора — purchase lease.

При аренде на основе контракта MLA арендная плата взимается за время аренды согласно договорной суточной ставке. При приеме/сдаче порожних контейнеров из/в депо оплачивается дополнительный сбор (termination fee) и крановые сборы (container service charges) — расходы по погрузке/ выгрузке контейнеров — с шасси, с платформ и т. п. По договору MLA контейнеры могут быть получены из депо в любой стране отправления и возвращены в любое депо грузодателя. Арендатор освобождается от транспортировки порожних контейнеров и может без ограничений развивать контейнерные перевозки.

В 1997г. БИМКО обобщил перечисленные варианты договоров аренды в типовой договор контейнерного лизинга под кодовым названием Конлиз — Standard container lease agreement, code name «Conlease». Предусмотрены варианты аренды: краткосрочной, до 1 года (hiring, short term lease); до 5 лет (long term lease); срочной, с правом возврата контейнеров в любое время (term lease with early return option).

Экспедитору необходимо учитывать то, что более 80% общемирового производства контейнеров сосредоточено в Китае. Новые контейнеры сначала загружаются китайскими товарами в экспорте и сдаются в аренду или покупателю в странах назначения после выгрузки «первого груза». В США значительная масса контейнеров обращается в интермодальных сообщениях, будучи установленными на специальные автотрейлеры — шасси, которые также могут арендоваться.

Договор аренды пассажирского судна

При фрахтовании пассажирских судов в тайм-чартер, как правило, используется проформа «Инчарпасс» (Incharpass), изданная в 1967 г. Институтом судовых брокеров в Лондоне.

Остановимся только на «пассажирской принадлежности» проформы, которая содержится в приложении №1 к основному постатейному и построчному ее тексту.

Она требует от судовладельца указания сведений о пассажирских помещениях судна, вместимости в кбм трюма, предназначенного для хранения пассажирского багажа, объеме принимаемой на борт пресной воды, вместимости спасательных шлюпок и плотов, числе посадочных мест в обеденном салоне, характеристики кондиционеров воздуха и успокоителей качки. Приложение № 2 содержит схему размещения пассажирских помещений, а приложение № 4 представляет, по существу, формуляр инвентаризационной ведомости (inventory) раз-

влекательного и рекреационного оборудования и приспособлений, игровых автоматов и пр., состав которого уточняется сторонами при сдаче и при возврате судна из тайм-чартера.

В приложении №3 (Services to be provided by Owners) перечисляются услуги, которые судно обязуется предоставлять пассажирам для обеспечения их отдыха и лечения, с обязательством судовладельца содержания устройств в состоянии, пригодном к эффективной работе в процессе эксплуатации.

Проформа, помимо общего требования к судовладельцу в части мореходности судна, содержит требования, касающиеся уборки жилых и других помещений, которыми пассажиры пользуются. В распоряжение фрахтователя, в принципе, передается все пространство и вместимость судна за исключением помещений для капитана, командного состава, экипажа, снабжения, инвентаря, бункера, провизии и снаряжения.

Интересным условием проформы тайм-чартера является то, что, если согласно обычным условиям тайм-чартера расходы на приобретение топлива и смазочных материалов для судна, камбуза и электроосвещения относятся на фрахтователя, то топливо для моторных спасательных шлюпок обеспечивает судовладелец. Естественно и то, что это условие никоим образом не отражается на коммерческих условиях аренды, а преследует только усиление ответственности судовладельца за техническое состояние спасательных средств.

Составители проформы не обошли вниманием регулирование вопросов питания пассажиров, содержания баров и обеспечения напитками, проведения протокольных мероприятий и презентаций. Все расходы этой категории, конечно, относятся на фрахтователя. Он даже обеспечивает присутствие на камбузе достаточного числа представителей, контролирующих приготовление пищи для пассажиров и составление меню.

Наличие на борту пассажирского лайнера представителей туристической или круизной фирмы и круглосуточная, по существу, работа с туристами и пассажирами требуют регулирования трудовых вопросов и взаимоотношений судна с пограничными и эмиграционными властями.

Фрахтователю, если это предусмотрено судовым Уставом (The Vessel's Articles), придется оплачивать экипажу сверхурочные, а судовладельцу — вписывать в судовые документы обязательных представителей «фрахтователя» (туристической фирмы и др.) как «персонал, нанятый сверх штата» (be signed on as supernumeraries on the Vessel's Articles).

Фрахтователь использует разработанную судовладельцем типо-вую форму пассажирского билета, копия которого с соответствующи-ми поправками содержится в приложении №5 к договору. Эта форма должна быть одобрена Обществом взаимного страхования (to be approved by Owners' P & I Association) и призвана представлять дого-вор или должна быть включена в договор перевозки, заключаемый между фрахтователем и пассажиром (embodied in Charterers' contract with passenger).

В пассажирском бизнесе (как и в других видах) в последние годы сложилась устойчивая трехступенчатая форма финансирования орга-низации обслуживания и эксплуатации транспортных средств. Пер-вая ступень представлена инвесторами, которые вкладывают свои капиталы в проектирование и строительство флота. Вторую ступень составляют так называемые менеджеры-управленцы технической и коммерческой эксплуатацией (пассажирских судов). Распределение своих прав и обязанностей они строят на основе норм договора о судо-вом менеджменте (см. ниже проформу БИМКО «Шипмэн»). Третья ступень на пассажирском транспорте представлена фирмами между-народного и национального круизного и туристического бизнеса, для которого и инвесторы, владельцы, и операторы (фрахтователи) пас-сажирского флота составляют лишь одну из составных частей транс-портной инфраструктуры этого вида услуг — важной отрасли совре-менного предпринимательства.

Рассмотренная проформа «Инчарпасс» призвана определить пра-ва и обязанности второй и третьей сторон — участниц важного транс-портного бизнеса — пассажирского, круизного предпринимательства.

Вопросы для повторения

1. Охарактеризуйте линейное судоходство как сферу услуг транспорта общего пользования.
2. Дайте характеристику регулярной и срочной линии.
3. Чем отличается содержание линейного коносамента от чартерного?
4. Как распределяются между линейным судном и грузовладельцем расходы в порту?
5. Дайте характеристику линейного тарифа.
6. Как боролись конференции с аутсайдерами?
7. Что можно сказать об особенности эксплуатации контейнеровоза и пассажирского судна, ознакомившись с проформами чартеров «Boxtime» и «Incharpass»?
8. Какое значение приобрела аренда контейнеров для современного транспорта?

Терминология по тексту

Слот-чартер

К середине 1990-х годов линейные судовладельцы, независимо от их конференциальной принадлежности, отказались от каких-либо препятствий по свободной реализации своей контейнеровместимости и вообще от какого-либо внутриконференциального регулирования этого процесса. Правовое его решение было завершено в 1998 году БИМКО изданием стандартной проформы договора аренды части контейнеровместимости ячеистого судна контейнеровоза (cellular containership, containercarrier). Проформа получила название «Standard slot charter party» и кодовое обозначение «Slothire». Под термином slot подразумевается пространство (the space) или место (compartment) на борту судна, необходимое для размещения (to accommodate) одного стандартного обезличенного контейнера в 20-футовом эквиваленте, не связывая это пространство с определенной конкретной ячейкой на грузовом плане судна.

Проформа позволяет судовладельцу распределять аренду контейнеровместимости судна между несколькими фрахтователями — членами альянса, и каждый из них может оформлять договор аренды с одним и тем же фрахтовщиком. Проще говоря, вместимость контейнеровоза, скажем, компании APL — 7000 дфэ может быть сдана в аренду 9 членам альянса (Maersk Sealand, CMA/CGM и другим). С другой стороны, экспедитор (например, Danzas) может забукировать свои контейнеры на отправку не только у «судовладльца» но у каждого из 9 фрахтователей, но с другой стороны, сам оформить свой слот-чартер, скажем, с APL и действовать как суб-фрахтовщик (subcontractor). Проформа, правда, оговаривает, что «суб-аренда» (sub-letting) может осуществляться после получения на это согласия от всех «судовладельцев».

Слот-чартер дает возможность каждой линейной компании осуществлять «всемирный сервис» — доставку груза в базовый порт, обслуживаемый другой линией. (Например, бразильская компания может принять груз для доставки в порт Санкт-Петербург на основе слот-чартера с финской линейной компанией, у которой порт Санкт-Петербург является обязательным). На такой основе в буклете OOCL заявляется, что она «обеспечивает заходы» в 45 портов Китая.

Проформа регулирует возникающие между фрахтователями правовые отношения в ходе совместных перевозок грузов и контейнеров, а также в решении вопросов, связанных с терминальной обработкой грузов и контейнеров, агентированием, экспедированием, применением транспортной документации и т. д.

Сдаваемая в аренду часть судна или фрахтование определенных ...овых помещений выражается в проформе термином «слотовая и ...совая квота» (slot and weight allocation). Она указывается комплек... в боксах 7,8,9. При этом в бокс 7 вносится количество слотов, ...раженное числом ТЭУ, для перевозки грузов и контейнеров, в том ...е и тех, которые могут быть присоединены (may be connected) к ...овой морозильной установке (vessel's refrigerating machinery) или к ...ктроснабжению судна (power supply). Соответственно, число рефри...раторных ТЭУ указывается в боксе 9. Одновременно согласовыва... предельный размер общего веса, который записывается в бокс 8.

Составители учли в Ст.1. проформы специфику срочного линей...го судоходства как сервиса общего пользования, не предусматри...ющего санкций за непредъявление грузоотправителями или предъяв...ие к перевозке ниже или выше ранее согласованного в ходе буки...овок числа контейнеров для отправки на конкретном судне. Поэто... проформа предусматривает возможность порейсового выделения ...ов для перевозки груза и контейнеров между всеми портами, вклю...ными в линейное обслуживание (all the specified ports) — базовы..., факультативными, портами захода фидерных судов — out ports. ...овладельцем при этом дается право использовать по своему ус...рению (have free use) любую неиспользованную (unused) слотовую ...весовую квоту на любом отрезке рейса (on any voyage leg). При ...ом, если например, в расписании предусмотрено три базовых порта, ...фрахтователи желают использовать свою квоту из одного, даже тре...его последнего порта захода, то судовладелец обязан удовлетво...ить такое требование.

Проформа, соответственно, регулирует вопрос публикации рас...исания (itinerary — дословно «маршрута») линии. Прежде всего, его ...совая схема вносится в бокс 10. Согласно Ст.6 расписание должно ...общаться судовладельцем фрахтователям как можно раньше (shall ...advised as early as possible), а обо всех его изменениях они должны ...рочно оповещаться (with prompt advise).

Срок действия слот-чартера регулируется Ст.2 (period). Он дей...вует, начиная с даты и места, указанных в боксе 11, и прекращается ...erminate upon) при подаче любой из сторон письменного нотиса в ...порядке, указанном в боксе 12. Однако, стороны не имеют право от...правлять такой нотис до согласованной даты в боксе 13. Возможно ...решение о прекращении слот-чартера по завершению выгрузки (upon ...ischarge) в каком-либо порту и в какую-то дату по расписанию (a ...heduled date) или в течение какого-то срока по расписанию (within a ...heduled period), согласно альтернативному выбору порта и даты, ...казанных в боксе 14.

Арендная плата на условии «судно свободно от расходов по погрузке, выгрузке и укладке (FIOS)» по ставке, указанной в боксе 15, а дополнительная сумма за день (per day) в размере, указанном в боксе 16, за каждый контейнер, получающий электропитание от судна, если это предусмотрено, оплачивается в месте, указанном в боксе 17, в течение того количества дней после начала рейса (after commencement of the voyage), которое указано в боксе 18.

Арендная плата по слот-чартеру и дополнительная плата за электроэнергию считается заработанными в начале рейса, независимо от того количества слотов, которое было использовано и ни в коем случае не подлежит возврату.

С учетом множественности перевозчиков, наличия у них собственных документов (бланков коносаментов, накладных) судовладельцам предоставляется обычное для линейного судоходства право на открытие контейнеров (Ст.7 «Opening Containers»). Согласно Ст.15 фрахтователи несут ответственность за все затраты и риски, понесенные до размещения грузов и контейнеров в места, отведенные для них на судне, а также расходы и риски по перемещению грузов и контейнеров с этих мест на берег. Это полностью соответствует цене аренды на условиях FIOS, но в соответствии с практикой линейного судоходства и с условиями слот-чартера судовладельцы обязаны организовать осуществление операций по погрузке в судно, креплению и выгрузке грузов и контейнеров силами и средствами контейнерного портового терминала. Тем более, что практически такой договор терминального обслуживания с конкретным терминалом будет заключать от своего имени не линейная компания, а агент конкретного судовладельца в конкретном порту. Если потребуется, то судовладелец должен подписать тальманскую расписку (a receipt for the tally of goods) о проведении счета контейнеров, погруженных на борт судна в каждом порту погрузки и выгрузки, для чего ему придется оформить договоры с тальманскими фирмами.

Если такая расписка не составляется, то проформа обязывает обе стороны слот-чартера акцептовать (принять) тальманские расписки терминала в качестве окончательного доказательства количества погруженных и выгруженных грузов и контейнеров. Фрахтователи, то есть практически грузоотправители и экспедиторы, обязываются доставлять грузы и контейнеры на терминал (в пределах квоты, выделенной фрахтователем), по крайней мере, за 24 ч. до прибытия судна (at least 24 hours before the arrival of the vessel).

Грузовладельцам запрещается предъявлять претензии непосредственно к судовладельцу, если их грузы перевозились по коносаментам фрахтователей, а если основанием для претензий является вина судовладельца, то она должна регулироваться только между судовладельцем и фрахтователями.

Фрахтователю запрещается предъявлять претензии за повреждение какого-либо контейнера на сумму менее 500 долларов США в течение какого-либо одного рейса (any one voyage). Это должно учитываться при страховании грузов и контейнеров. Предел ответственности установлен, с учетом Гаагско-Висбийских правил, в 100 ф.ст. по грузовому месту, а тальманский счет, определяющий число мест в правоотношениях между фрахтователем и клиентом, распространяется на судовладельца.

Согласно Ст.18 судовладелец оплачивает все сборы, расходы и пошлины, обычно взимаемые с судна, а фрахтователи — обычно взимаемые с груза и контейнеров.

Общая авария (Ст.19) регулируется в месте, указанном в боксе 21.

В 1970–1980 гг. из калькуляции размера ставок линейных тарифов были выделены в специальные категории их составляющие: бункерное (BAF) и надбавка за изменение курсов валют (CAF). Проформа слот-чартера теперь из ставки линейного тарифа выделяет отдельную составляющую — цену за терминальную обработку контейнера в терминале (CSC или CHC). Более того происходит процесс всемирной универсализации ее размера (150 — 180 долл.США), что будет способствовать стабилизации размера чисто перевозочных тарифных ставок за доставку одного 20-футового и одного 40-футового контейнера на условиях ФИОС линейные условия (FIOS port-to-port per one TEU and FEU liner terms).

Вопросы для повторения

1. Какими причинами было вызвано создание проформы slot-hire именно в конце 1990-х годов?
2. Какие отношения между сторонами договора регулирует проформа слот-чартера?
3. Чем удобны для арендаторов слотов условия проформы в ходе организации перевозок контейнеров?
4. Какие отношения возникают между судовладельцем и фрахтователями в результате применения цены аренды на условиях FIOS?
5. Почему используется в проформе высокий предел ответственности за повреждение контейнера?

Терминология по тексту проформы

4.5.2. Железнодорожный транспорт

Отличительной особенностью деятельности железнодорожного транспорта является предоставление перевозчиками не только перевозочных услуг, но и осуществление ими в счет провозной платы за

доставку определенных транспортно-экспедиционных операций с грузами.

Их перечень, размеры предусматриваются отраслевым Уставом, Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и тарифами.

Транспортно-экспедиционное обслуживание на железнодорожном транспорте сертифицировано (Регистром сертификации — РСФЖТ) и стандартизировано (ГОСТ р 51133–98). Уставные нормы (ст.9 УЖТ РФ) обязывают владельцев инфраструктур необщего пользования, экспедиторов грузоотправителей и получателей располагать надлежащим образом оборудованными сооружениями и устройствами для обеспечения бесперебойной погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, обработки вагонов, контейнеров, обеспечения сохранности грузов и исполнения природоохранных требований.

Транспортно-экспедиционное обслуживание дифференцируется по ряду важных факторов.

а) По видам отправки (Под «отправкой» груза понимается партия груза, перевозимая от грузоотправителя в адрес грузополучателя по одному транспортному документу — железнодорожной накладной).

— Повагонной отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, для перевозки которого по объему или роду груза требуется предоставление отдельного вагона. Соответственно, контейнерной отправкой считается такая, для которой требуется один контейнер. Иногда отправку в двадцати/сорокафутовом контейнере называют «контейнерной — крупнотоннажной».

— Мелкой отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, для перевозки которого не требуется предоставление отдельного вагона или контейнера. Общая масса груза не должна превышать 20 т (по правилам СМГС — 5 т), а по объему — одной трети вместимости вагона и одной четверти вместимости контейнера.

— Групповой отправкой считается груз, для перевозки которого требуется предоставление более одного вагона, но менее маршрутной отправки. Маршрутная отправка груза осуществляется по одной накладной с с числом вагонов, соответствующим весовой норме и длине маршрутного поезда, устанавливаемого ОАО РЖД или дорогой (часто не менее 50 вагонов).

— Железные дороги и экспедиторы практикуют объединения разрозненных партий грузов разных владельцев в отправительские сборные повагонные, сборные групповые и сборные маршрутные отправки (ст.13 УЖТ РФ).

б) Деление дальности перевозки на продолжительность доставки груза определяет показатель «скорости доставки груза». Уставом (ст.14) установлены две категории скорости доставки грузов: «грузовая» и «большая».

Скорость доставки груза: «грузовую», «большую», или неуставную «пассажирскую» выбирает и указывает в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель.

в) По срокам доставки — нормам времени на продвижение груза от станции отправления до станции назначения, исчисляемым в сутках, продолжительность доставки должна быть не более нормативного срока доставки, который указывается в дорожной ведомости и является показателем качества транспортного процесса.

В настоящее время Правилами перевозок грузов, установлен суточный пробег для отправительских маршрутных отправок, следующих грузовой скоростью в 550 км/сутки; для повагонных при расстояниях перевозки в 2–3 тыс. км — 330 км/сутки; для мелких отправок— 150 км/сутки; при перевозке большой скоростью скоропортящихся грузов в поездах с машинным охлаждением — 340 км/сутки.

г) По исполнению ряда отдельных экспедиционных операций (погрузка контейнеров и др.) железной дорогой (в основном, выполняемых на местах общего пользования) с оплатой по договорным ценам («соглашению сторон»), или только грузоотправителями и получателями (на местах необщего пользования, а также в местах общего пользования по операциям с такими грузами, как опасные, скоропортящиеся, негабаритные и др.). (Ст. 21 УЖТ РФ)

д) На работы и услуги, которые выполняются железными дорогами по просьбам клиентуры или, наоборот, клиентурой — по просьбе железных дорог с оплатой по соглашению сторон. (Ст.21 УЖТ РФ)

е) На основе установленного принципа применения внутренних правил к прямым международным сообщениям обусловлены понятия (утверждены МПС РФ 10.09.1998г):

перевозка по единому перевозочному документу;

прием груза к перевозке по внутренним правилам страны отправления;

- перегрузочное отправление при разной колее и бесперегрузочное — при одинаковой колее;
- требование взаимного соглашения дорог для отправки грузов, перевозимых на особых условиях;
- осуществление перевозок только между станциями, открытыми для данного прямого железнодорожного сообщения;
- применение общих условий упаковки и маркировки;
- осуществление перегрузки груза, как правило, принимающей дорогой;

— применение единых условий погрузки и крепления грузов (в бесперегрузочном сообщении);
— применение единых правил перевозок скоропортящихся, опасных, негабаритных грузов и грузов в контейнерах.

ж) На основе имущественной принадлежности вагонов и контейнеров.

На железнодорожном транспорте России перевозки грузов осуществляются в вагонах и контейнерах перевозчиков (ОАО РЖД, операторов), иных юридических или физических лиц (ст. 5 УЖТ РФ) на правах аренды (ч. 2 гл. 34 ГК РФ — аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации); «в доверительном управлении», согласно договорам «менеджмента»; межотраслевого взаимообмена контейнерами и вагонами, «общего парка» и др.

Подвижной состав, предназначенный для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, должен удовлетворять требованиям соответствующих стандартов, а также требованиям Правил технической эксплуатации. Подробная характеристика вагонов, базирующаяся на Государственном стандарте, содержится в справочнике «Вагоны широкой колеи железных дорог Российской Федерации».

Правила технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ) устанавливают основные положения и порядок работы железных дорог и работников железнодорожного транспорта, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

Правила оказания услуг по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта утверждаются Правительством РФ.

Совпадение перечней операций, выполняемых станцией отправления и прибытия, обусловливает возможность приема и сдачи груза по единой технологии.

Устав ориентирует клиентуру на выбор в контрактах купли-продажи и договорах поставки базисных условий CPT и CIP. Перенос оплаты платежей перевозчику на грузополучателя возможен по обращению к нему в письменной форме о внесении платежей за перевозку груза до момента его выдачи на станции назначения.

Вопросы для повторения

1. Перечислите транспортно-экспедиционные услуги, которые оказывает железнодорожный транспорт.

Что понимается под «отправкой груза» на железнодорожном транспорте? Какие категории отправок вы знаете?

Какими «Правилами» определяются требования к транспортно-экспедиционному обслуживанию на железнодорожном транспорте?

Определение размера транспортных издержек при перевозке грузов железнодорожным транспортом России

С августа 2003г. на железных дорогах России введена новая система тарифов — «Прейскурант №10-01. Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство №1), которую можно охарактеризовать как систему, в основном отвечающую требованиям рыночной экономики. Основными ценообразующими факторами являются распределение стоимости перевозки между начально-конечными и движенческими операциями; зависимость провозной платы от загрузки вагона и расстояния перевозки; дифференциация тарифов для специализированных вагонов.

При пользовании этим Прейскурантом для целей определения транспортной составляющей на товары отечественного экспорта и импорта требуется учитывать, что он содержит по существу две системы тарифов, имеющие различные уровни:

Для внутрироссийских перевозок всех грузов, а также для перевозок в международном сообщении экспортно-импортных грузов, следующих в отечественные морские порты, с разделением провозной платы за услуги инфраструктуры ОАО «РЖД» — И, и за вагонную составляющую — В. («Правила применения тарифов», раздел 2)

Для перевозок в международном сообщении экспортно-импортных грузов от и до пограничных передаточных станций железных дорог России. Для этих перевозок в Прейскуранте 10-01 приведены ставки международного транзитного тарифа (МТТ), пересчитанные с швейцарских франков в российские рубли и Единого транзитного тарифа (ЕТТ). Эти тарифы реализуются в рамках «Тарифного Соглашения железнодорожных администраций (железных дорог государств — участников Содружества Независимых государств» от 1993 г.) Таким образом, Прейскурант предполагает создание конкурентной среды по маркетинговому принципу для внешнеторговых грузов как российских производителей, так и центрально-азиатских стран-участниц СМГС при их следовании в этом международном сообщении, при условии компенсации затрат на их перевозку. (Таким образом, обеспечивается конкурен-

тоспособность, например, черного металла Карагандинского комбината (Казахстан) по отношению к перевозкам Магнитогорского и Челябинского комбинатов). («Правила применения тарифов», раздел 3).

Плата за перевозку исчисляется за расстояние, определенное согласно Тарифному руководству №4 от станции отправления до станции назначения; до выходной станции; до пограничной станции; от входной станции, от пограничной станции; до станции перевалки, от станции перевалки.

Тарифы включают платы: за пробег груженных вагонов; порожних вагонов; вагонов общего парка «РЖД», собственных вагонов; локомотивов «РЖД»; собственных локомотивов, другие платы, сборы на перевозки грузов и инфраструктуры «РЖД». Тарифы применяются к вагонам, контейнерам общего парка («РЖД», государств — участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии). Тарифы на перевозку грузов в собственных вагонах применяются к вагонам грузоотправителей, грузополучателей и других юридических или физических лиц. Это же относится и к контейнерам, принадлежащим перевозчикам других видов транспорта, иностранных и российских грузоотправителей и получателей, в том числе и иностранных железных дорог (кроме стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии). Дифференциация тарифов затрагивает также арендованные контейнеры (в аренде «РЖД», отправителей, получателей).

Прейскурант 10-01 создает также конкурентную среду для перевозок грузов в вагонах собственных или арендованных операторами железнодорожного транспорта по отношению к перевозкам на рынке тех же грузов, но в вагонах общего парка, эксплуатируемом ОАО «Российские железные дороги».

Прейскурант структурно состоит из двух частей, трех разделов. Часть 1 «Правила применения тарифов», часть 2 «Расчетные таблицы плат за перевозку грузов». Часть 1 формулирует «общие положения», в которых определяются сферы их применения как тарифов на перевозки по российским железным дорогам (В) и за услуги инфраструктуры (И), выполняемые железными дорогами на всех линиях железных дорог Федерального железнодорожного транспорта «РЖД», то есть основной формулой тарифа (Т) является

$$Т = В+И$$

При этом создаются экономические предпосылки для инвестиций железнодорожных операторов крупных промышленных компаний в строительство вагонов для перевозок собственного сырья и изделий,

а также для фирм транспортно-экспедиторского комплекса под любые грузы, имея ввиду, что перевозка в собственных вагонах должна быть более экономичной по сравнению с доставкой в вагонах РЖД.

Ставки Ижд и Ис рассчитаны в Прейскуранте так, что ставка «за инфраструктуру для операторских вагонов (Ис)»установлена на 10–30% ниже (в зависимости от расстояния), чем аналогичная ставка при перевозке в вагонах железных дорог (Ижд), поскольку собственник или арендатор вагонов сам несет затраты на их капитальный, деповской и текущий ремонты, а также расходы на амортизацию.

В Прейскуранте 10-01 затраты по этим формулам корректируются повышающими и понижающими коэффициентами: по классам и родам грузов, зависят от расстояния порожнего пробега операторских вагонов — П, за превышение расчетных расстояний.

В Прейскуранте 10-01 тарифы для учета платежеспособности и происхождения грузов для внутрироссийских перевозок и перевозок через российские порты дифференцированы по тарифным классам (а внутри по группам — всего 26): «первому», «второму», «третьему» с разделением грузов согласно Приложения 2 к разделу 2, с учетом позиций Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ). Поправочные коэффициенты, применяемые при определении платы за перевозку грузов первого, второго и третьего тарифного класса, в зависимости от расстояния перевозки, приведены в Таблице №2 и в № 2 Приложения 3. Эта классность учитывает платежеспособность и происхождение груза (продуктов сырьевого, промежуточного и конечного потребления), платы за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог (Ижд). Базовые ставки (ставки среднего уровня по величине) относятся ко 2-ому классу тарифа. Соответственно, к грузам 1-го класса отнесены, в основном, грузы сырьевые, хотя на них приходится более половины объема всех перевозок в тоннах. Тарифы на перевозку грузов 1-го класса ниже ставок 2-ого класса на 36–45% в зависимости от расстояния перевозок. Тарифы на перевозку грузов 3-го класса установлены примерно на 74% выше базовых ставок 2-ого класса.

Наряду с установлением трехклассной системой тарифов за перевозку отдельных грузов предусмотрены индивидуальные к ним повышающие и понижающие коэффициенты. Введение таких индивидуальных перевозочных коэффициентов призвано учитывать разный уровень платежеспособности отдельных товаров и преследует необходимость, с одной стороны, экономической поддержки конкретных производителей за счет снижения общих доходов железнодорожного транспорта, как отрасли, а также возможного для ряда производителей многократного повторения транспортных расходов в стоимости продук-

та, например, за перевозку руды, затем за доставку произведенного из нее концентрата и, наконец, за доставку выплавленного металла, с другой. Классность грузов не распространяется на вагонную составляющую («В»): ставки за вагон установлены одинаковыми для всей сети железных дорог России, в том числе и Южно-Сахалинской ж.д. с дифференциацией транспортных издержек только в зависимости от расстояния пробега.

Этот принцип не касается стоимости перевозки в рефрижераторных вагонах, поскольку размер начально-конечной операции у собственных или арендованных вагонов и рефрижераторов железных дорог, согласно Прейскуранту 10-01 различен (Приложение № 7 к разделу 2, сх.30 и 31). Тем самым создается заинтересованность у грузовладельцев в приобретении вагонов-рефрижераторов и в предварительном перед отправкой охлаждении скоропортящихся грузов.

Провозная плата за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог (Ижд) определяется на базе перевозки груза в универсальном вагоне общего парка («В») по тарифной схеме №И1 за один вагон (часть II, стр. 96–107) за массу груза от 10–80т., а за пользование вагонами общего парка (В) за «базу» расчета принята плата за один вагон или контейнер, представленная тарифными схемами №№В1-В6 (стр.124–128).

Провозная плата взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе в случае увеличения расстояния по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика (ст.15 УЖТ РФ)

Дифференциация тарифов по расстояниям перевозок исходит из соотношений ставок за начально-конечную (НКО) и движенческую (ДО) операции.

В Прейскуранте 10-01 сохраняется принцип дифференциации тарифов в зависимости от массы груза, размещенного в вагоне и вида отправок (повагонной, групповой, маршрутной, контейнерной или сборной мелкой), типа и принадлежности вагона, контейнера, локомотива, что отвечает международной железнодорожной практике. Это выражается в повагонно-тонном способе определения провозной платы в целом за вагон с учетом минимальной расчетной весовой нормы (МВН). Но этот повагонно-потонный способ применяется только к ставкам за инфраструктуру. За использование вагонов общего парка взимается фиксированная ставка тарифа независимо от фактической массы груза в вагоне.

Железная дорога заинтересована в улучшении использования грузоподъемности вагонов. Назначение статуса МВН состоит в том, что провозная плата при недогрузе взимается по тарифу до массы, соот-

ветствующей числу тонн МВН, но если фактически имеет место превышение МВН, то плата рассчитывается за действительную массу груза в вагоне согласно «Перечню позиций Единой тарифно-статистической Номенклатуры грузов (ЕТСНГ) с указанием тарифных классов грузов и минимальных весовых норм в тоннах загрузки универсальных вагонов (крытый, полувагон, платформа) в Приложении 2 к Тарифному руководству №1, часть 1.

Методические указания в части регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки издает Федеральная служба по тарифам Правительства РФ, но Федеральному органу исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (Федеральному агентству железнодорожного транспорта) дано право вносить изменение в МВН по согласованию с этим федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте.

В новой системе тарифов установлены определенные нормы загрузки цистерн, согласно которым взимаются провозные платежи со скидкой до 5% при перевозке в них сырой нефти, мазута, газов и углеводородов. За другие грузы плата взимается из расчета действительной массы в цистерне.

В Прейскуранте 10-01 установлены повышающие и понижающие коэффициенты к тарифам за инфраструктуру в размере от 1,08 до 0,85 в зависимости от расстояния перевозки и количества вагонов в отправке при использовании прямого отправительского маршрута или маршрута с распылением.

Тарифы за контейнерные перевозки установлены в зависимости от типоразмера массы брутто (т), длины (футов) контейнера с подразделением тарифов на перевозки грузов в среднетоннажных (СТН) и крупнотоннажных (КТН) контейнерах, со снижением контейнеро-километровых ставок по мере увеличения расстояния перевозки. Скидки за перевозку в собственных контейнерах дифференцированы в зависимости от расстояний перевозки: для 20-футового контейнера при 0км — 13,2%, 1000 км — 17,6%; 10000 км — 13,7%. Провозная плата уменьшается также и в случае формирования полного вагонного комплекта контейнеров для погрузки на фитинговую платформу.

Так, при предъявлении к перевозке с полным заполнением площади подаваемой платформы контейнерами скидка с тарифов за формирование полного комплекта груженых контейнеров общего парка на расстояниях 500–3000 км колеблется в пределах 12,6% — 49,7% провозной платы. При этом перевозка собственных контейнеров на собственной платформе окажется дешевой, более, чем в 2,5 раза. Тем самым создается важный стимул как для развития этого прогрессивного способа перевозок, так и для инвестиций грузовладельцев в соб-

ственный контейнерный парк, включая специализированные контейнеры, в том числе рефрижераторные (КРК), где размеры таких преференций более высокие. Конечно, ставки тарифов на контейнерные перевозки, в принципе, примерно на 10–20% выше повагонных ставок для контейнеропригодных грузов, но эти затраты клиентуры компенсируются за счет более низких расходов грузоотправителей на тару и упаковку, механизацию и автоматизацию погрузочно-разгрузочных работ и за складское хранение.

Провозная плата за доставку «собственных» контейнеров снижается на 15% для груженых и — 50% для порожних по сравнению с оплатой перевозок грузов в контейнерах РЖД.

Принцип построения тарифов на перевозку грузов мелкими отправками остался прежним: провозная плата изменяется в зависимости от массы и расстояния, а для перевозок физических лиц для семейных, домашних и других нужд предоставляются значительные скидки.

Тарифы на перевозку экспортно-импортных грузов, следующих по РЖД через пограничные передаточные станции, и правила их применения помещены в третьем разделе Руководства. Они построены на базе Международного Транзитного Тарифа МТТ. (В настоящее время уровень ставок этого тарифа создает стимул для переключении значительных объемов отечественных внешнеторговых грузов для их перевалки через российские порты и для переключения грузов на автомобильный транспорт при перевозках на короткие расстояния).

Тарифы предусматривают сборы за перегрузку грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи, расходы, связанные с таможенным оформлением, за переоформление перевозочных документов одного транспортного права на другое.

Плата за перевозку таких грузов в универсальных вагонах общего парка повагонными отправками определяется за вагон, за расчетную массу отправки по специальной тарифной схеме №116, исходя из расстояний от 51 до 11900 км, для рефрижераторных — по схеме №117, нефти и нефтепродуктов — по схеме №119 и т. д. до схемы №129. По тарифной схеме №130 и Правилам 3.2.4. рассчитываются платы за перевозки грузов в контейнерах с их дифференциацией по типам и принадлежности.

Поправочные коэффициенты к этим тарифам, учитывающие позиции ЕТСНГ, пояса дальности, виды сообщений и направления перевозки приведены в таблицах №№35–37.

В Прейскуранте в п.1.16, ч.1. включены следующие виды работ и услуг, которые возмещаются тарифом: уведомление о прибытии грузов и о подаче груженых и порожних вагонов; технический ремонт

порожних вагонов при подготовке их под погрузку; техническое обслуживание вагонов и текущий ремонт контейнеров; осмотр вагонов; подготовка цистерн; подгруппировка вагонов; прием грузов к отправлению и выдача грузов, а также оформление перевозочных документов железнодорожных станций; выполнение приемо-сдаточных операций; маневровая работа; технические операции с контейнерами, в том числе в связи с таможенным контролем, а также расходы по содержанию и обслуживанию зданий, сооружений и оборудования. При этом оговорено, что если какие-либо из перечисленных работ выполняются клиентурой, то эти расходы должны компенсироваться железной дорогой на договорных началах.

Большое значение в Прейскуранте №10-01 уделено системе тарифов на грузы, перевозимые на особых условиях, в том числе сервисные услуги, для которых применяются отдельные тарифы и сформулированы правила их применения.

К таким системам в основном относятся: перевозка опасных грузов, для которых установлены специальные правила перевозок; грузов крупногабаритных; контрейлерных (перевозимых в автопоездах, на полуприцепах, в автомобильных кузовах); перевозки, связанные с пробегом отдельных собственных (арендованных) локомотивов; поездные формирования, состоящие из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов; компенсации за переадресовку грузов; погрузка и перевозка на универсальных платформах грузовых и легковых автомобилей; доставка грузов по железнодорожным линиям узкой колеи; организация перевозок грузов отдельным поездом по специально разработанному расписанию; организация перевозок в ускоренных контейнерных поездах.

К сервисным услугам относятся перевозки грузов с сокращенными сроками их доставки; по графику с согласованным временем отправления и прибытия; с отгрузкой и догрузкой в пути следования, перевозкой по определенному маршруту, указанному отправителем.

По договорным тарифам осуществляется подача и уборка вагонов на подъездные пути локомотивом железной дороги; проверка веса и состояния груза, хранение грузов и транспортных средств; сопровождение грузов работником железной дороги.

Новая система тарифов усложнила в определенной мере таксировку грузов. В то же время система коэффициентов к основной провозной плате, отражающая платежеспособность отдельных грузов, минимальные весовые нормы и другие транспортные признаки создают условия для полного программирования таксировки грузов на ЭВМ. Таксировка становится автоматизированной и позволяет товарному кассиру с помощью системы АРМ (автоматизированного рабочего

места) не только изготовить электронную накладную, но и быстро и безошибочно определить провозную плату.

Конечно, Прейскурант 10-01 будет корректироваться.

В Положении о Федеральной службе по тарифам (ФСТ) Правительством на нее возложено самостоятельное принятие методических указаний по вопросам государственного регулирования тарифов на грузовые международные перевозки, установление перечня работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии на железнодорожном транспорте в части установления цен и осуществления контроля с их определением. Служба устанавливает тарифы, сборы и платы, связанные с выполнением в местах общего пользования работ и услуг, относящихся к сфере железнодорожных перевозок по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; вводит исключительные тарифы; тарифы на услуги транспортных терминалов, портов, аэропортов; цены на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути.

Считается, что к 2010 году ставки тарифов на внутренние и международные перевозки путем повышения тарифов будут выровнены. ФСТ будет вводить постепенно принцип «двухуровнего» установления тарифов с максимальным и минимальным опционом для перевозчиков.

Минтранс РФ осуществляет государственное регулирование тарифов на международные транзитные перевозки грузов по территории России. Эта работа проводится через согласование с железными дорогами СНГ тарифной политики, о чем уже говорилось. При этом учитывается объективные факторы развития грузопотоков. К сожалению, регулярность перевозок характерна только для небольшого числа грузов: металлы, лес, нефть, уголь.

Вопросы для повторения

1. Перечислите составляющие «Прейскуранта №10-01» для расчета провозной платы за перевозку грузов перевозчиками железнодорожного транспорта.
2. Как в Прейскуранте учитывается принцип платежеспособности груза?
3. Как Прейскурант регулирует затраты клиентуры за доставку грузов на большие расстояния?
4. Для чего железнодорожники пользуются минимальной расчетной весовой нормой загрузки вагона.
5. Какие особенности имеют тарифы на контейнерные перевозки?
6. Почему на перевозки экспортно-импортных грузов применяются два различных тарифа,
7. Перечислите тарифы за перевозку грузов, требующих особых условий их доставки.

4.5.3. Внутренний водный транспорт

Принципы транспорта общего пользования на внутреннем водном транспорте базируются на том, что объектами предоставления услуг являются внутренние водные пути, а также отдельные федеральные и региональные порты, в которых осуществляются «различные виды деятельности, связанные с перевозками внутренним водным транспортом по обращению любого физического или юридического лица».

На внутреннем водном транспорте находит применение не в местном, локальном масштабе, а в уставном порядке понятие «свода обычаев порта», как объекта юридического лица, предоставляющего услуги по принципу общего пользования.

Свод обычаев порта является неформальным источником права и не должен противоречить законодательству внутреннего водного транспорта. Свод обычаев порта регламентирует производственный режим в порту; порядок и условия загрузки, разгрузки и обслуживания судов, находящихся в порту; порядок и условия завоза в порт и отправления из порта грузов железнодорожным, автомобильным или водным транспортом; порядок и условия хранения грузов на складах порта; порядок и условия обслуживания пассажиров, а также порядок и условия осуществления других видов деятельности в порту.

Коммерческая эксплуатация речного транспорта в части, относящейся к организации перевозок транспортом общего пользования, близка к железнодорожной, что исторически связанно с единым государственным управлением обоих отраслей в лице дореволюционного министерства и послереволюционного Наркомата путей сообщения (Наркомвод был создан в 1931 году).

По-существу имеют идентичную редакцию статьи УЖТ РФ и КВВТ, относящиеся к предъявлению и приему груза к перевозке; определению массы груза; требованиям к транспортным средствам и контейнерам; размещению и креплению грузов в транспортных средствах; их подаче, загрузке и разгрузке, пломбированию, платежам при перевозке; срокам доставки грузов; ограничению или запрещению перевозок, праву распоряжения грузом, хранению и выдаче груза получателю; проверке груза при выдаче; зачистке транспортных средств; процедурам с невостребованными грузами; особым условиям перевозок (грузы с объявленной ценностью, в сопровождении проводников); перевозкам опасных грузов; форс-мажорным обстоятельствам и по всем аспектам претензионной работы.

Согласно ст.73 КВВТ судно должно подаваться перевозчиком в порт погрузки груза, предусмотренный в заявке грузоотправителя или указанный в договоре об организации перевозок. Однако, на практи-

ке такое требование предусматривается только в том случае, если груз будет приниматься непосредственно на судно в обозначенном порту в процессе его погрузки для перевозки, а обязательство погрузки груза в судно принял на себя перевозчик. Такой порядок осуществляется в регулярном сборном речном сервисе услуг или когда сам судовладелец осуществляет подвоз грузов баржами или принимает груз из барж накопителей.

Основная масса перевозок осуществляется с погрузкой и выгрузкой грузов их владельцами. О времени прибытия судна в порт погрузки или выгрузки груза перевозчик извещает грузоотправителя или грузополучателя не позднее, чем за 24 часа до прибытия судна, а о времени подачи судна под погрузку или выгрузку груза не позднее, чем за 6 часов до подачи судна, если погрузка и выгрузка груза осуществляется грузоотправителем или грузополучателем. Это, конечно, крайние сроки, предусмотренные в Кодексе.

Грузоотправитель или грузополучатель, получившие извещение о времени прибытия судна, обязаны заблаговременно (не позднее чем через два часа с момента извещения) указать место, к которому должно быть подано судно под погрузку или выгрузку груза. При этом от грузоотправителя перевозчик может потребовать изменить место погрузки, если оно окажется не пригодным или небезопасным для погрузочно-разгрузочных работ, а перевозчик обязан, в свою очередь, по требованию грузоотправителя заменить и предоставить судно, пригодное для перевозки определенного в договоре груза. Во всех случаях подобного рода нарушений условий договора время на подготовку к погрузочно-разгрузочным работам не может быть продолжительностью более, чем шесть часов к указанному в договоре.

Расходы, связанные с подачей судна, а также с подвозом груза к другому месту погрузки или вывозом груза из другого места выгрузки груза несет грузоотправитель или грузополучатель.

Ст.74 КВВТ предусматривает опломбирование трюмов судов и контейнеров отправителем, если он осуществлял погрузку грузов, а контейнеров, даже в том случае, если их погрузку производил перевозчик.

Вопросы для повторения

1. Внутренний водный транспорт относится к транспорту общего пользования. В чем это выражается?
2. Почему организация грузов на речном транспорте близка к железнодорожной?
3. Какими правовыми нормами нужно руководствоваться, если судно «река-море плавания» перевозит внешнеторговый груз?

4.5.4. Автомобильный транспорт

Основными преимуществами автомобильного транспорта являются высокая маневренность; возможность осуществления перевозок по технологии «от двери до двери»; гибкая тарифная политика; высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния; возможность отправления грузов по предъявлению; упрощенное оформление документов; более гибкая система платежей за перевозки.

Считается, что на расстояние до 200 км автомобильным транспортом груз можно доставить в 12 раз быстрее, чем в железнодорожно-автомобильном сообщении и в 5 раз быстрее, чем в прямом железнодорожном. На расстояние до 500 км доставка осуществляется быстрее в 4 и 3 раза соответственно. Не случайно то, что при разработке концепций транспортного узла и коридора оптимальное расстояние между транспортными узлами с веерной системой централизованного завоза и вывоза грузов из каждого узла было принято в 800км. В большинстве промышленно-развитых странах на долю автомобильного транспорта приходится 40–45% грузооборота и до 80% пассажирооборота. Автомобильный транспорт — сфера деятельности малого и среднего предпринимательства как в области эксплуатации универсального, так и специализированного подвижного состава с преобладающей имущественной принадлежностью экспедиторскому капиталу. В целях интеграции интересов автомобильные перевозчики объединяются в кооперативы и ассоциации, в том числе для взаимодействия и координации организации перевозок в муниципальных, региональных и международных масштабах. Принятая еще в середине 1950-х гг. Конвенция КДПГ / CMR обеспечивает международную договорную правовую базу перевозок грузов автомобильным транспортом. В Западной Европе были проведены организационные мероприятия по сокращению порожних пробегов, задействована компьютерная система бронирования грузов при автоперевозках.

Принято считать, что автомобиль на международных перевозках обеспечивает годовой пробег в 200 тыс. км, и машина должна себя окупить за 1,5–2 года. Соответственно, автомобильный парк обновляется в среднем через 4–5 лет.

Экспедиторские услуги при организации автомобильных перевозок включают в себя получение и проверку заказов на доставку грузов; подготовку документов, необходимых для заключения договоров на обслуживание; оформление этих договоров; прием груза у отправителя; организация доставки груза со склада отправителя на железнодорожную станцию (в порт) и со станции из порта на склад полу-

чателя; передача груза перевозчику или грузовому агенту, в том числе порту, пристани, станции с оформлением приемо-сдаточных и перевозочных документов.

В соответствие с УЖТ и КВВТ РФ обработку грузов (погрузку на автомобиль и выгрузку с автомобиля) осуществляют на договорной основе на грузовых дворах стивидорные подразделения железнодорожных станций, а в портах — фирмы в них аккредитованные. Одновременно на терминалах оказываются по поручениям экспедиторов необходимые коммерческо-правовые, информационные услуги и консультационное обслуживание.

Договорами об организации перевозок может предусматриваться порядок, обеспечивающий передачу автотранспортному предприятию полного комплексного обслуживания предприятий поставщиков или заказчиков, в том числе, экспорта и импорта с оформлением ими сводных приказов-нарядов.

Такие сводные приказы-наряды составляют на пятидневку, декаду, а в отдельных случаях и на более длительные сроки на каждый пункт отправления отдельно, т. е. экспедиция отправления и принятия почти полностью сливаются в единый процесс с обеспечением его равномерности по дням и пропорциональности по рабочим сменам. Подписанные отправителями грузов и автопредприятием наряд-заказы выполняют договорные функции. Путевой лист выполняет роль документа на право получения водителем груза в пункте отправления, а товаро-транспортная накладная выполняет роль договора автомобильной перевозки, в которой водитель или экспедитор автопредприятия расписывается в получении груза от грузоотправителя, а получатель — в получении груза от автоперевозчика.

На грузовых автомобильных станциях (АТП) осуществляется хранение грузов на складах, сбор мелких отправок различных грузовладельцев и объединение (их консолидация) в сборные по направлениям доставки.

Значительная часть международных автоперевозок носит разовый характер, поэтому отдельный заказ на перевозку является наиболее распространенной формой организации перевозок, а поиск новых заказов ведется постоянно. Поиск обратной загрузки поручается местным экспедиторам — корреспондентам, а целый ряд приемо-сдаточных операций возлагается на водителя — экспедитора в связи выдаваемым ему путевым листом.

Администрации крупных городов — мегаполисов и крупных промышленных центров в целях концентрации перевозок и снижения транспортных издержек создают транспортно-логистические центры (ТЛЦ) или узловые транспортно-экспедиционные предприятия (УТЭП). За

...ими в директивном порядке закрепляется клиентура и их экспедиторского своими автохозяйствами. Централизуется оформление заказов, ...петчеризация подвижного состава, оформление документации и ...четов, поиск попутных грузов, обработка и хранение грузов на ...рминалах, на которых размещается управление системой ТЛЦ.

Общий порядок организации транспортного обслуживания, состав ...оставляемых услуг, порядок расчетов и т. д. может оформляться ...говором между автопредприятием — экспедитором и грузовладельцем.

Договор перевозки груза оформляется товарно-транспортной накладной; накладной CMR. Эти накладные помимо договорных выполняют другие функции. Первый экземпляр, подтверждающий заключение договора перевозки и прием груза, остается у грузоотправителя; второй следует с грузом и вручается грузополучателю; третий и четвертый передаются автотранспортному предприятию, причем третий экземпляр прилагается к счету на оплату выполненной перевозки, который выставляется непосредственно заказчику или его экспедитору. Четвертый экземпляр используется как основа для расчета заработной платы водителя и для расчета выполненной транспортной работы. Пятый экземпляр используется для промежуточных расчетов и оформления доставки мелких отправок, когда это требуется.

Оформление заказа на перевозку производится путем заполнения стандартного бланка, в котором содержатся сведения о грузоотправителе и грузополучателе, информация о месте приема и об адресе назначения груза, о времени работы складов, сообщаются сведения о грузе и указывается размер платы за перевозки. Соответственно, кроме подписей заказчика и автопредприятия предусмотрена также подпись бухгалтера, подтверждающая оплату услуг.

Сборные перевозки оформляются стандартными приемо-сдаточными списками и сопроводительными ведомостями. Очень часто груз оформляется без указания конечного адресата доставки (товар еще не продан или не определен оперативный склад для сдачи скоропортящегося груза и др.).

Автотранспортные предприятия зачастую помимо чисто перевозочных оказывают также полный требуемый комплекс транспортно-эксплуатационных услуг. Уровень тарифов, как правило, носит договорный характер. В ряде городов и областей осуществляются мероприятия муниципальных властей по централизации этого процесса на кооперативной основе. Принимаются меры по организации обслуживания с движением автомобилей по графику, с предоставлением скидок с тарифов для поощрения долгосрочного планирования перевозок.

Помимо Конвенции КДПГ / CMR важное значение имеет Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки. Оно устанавливает единые условия работы водителей на международных трассах, численность экипажа и продолжительность периодов работы и отдыха, а также требования которым должны удовлетворять водители.

В поисках возможностей для сокращения трудностей, с которыми сталкиваются перевозчики, прежде всего, автомобильного и железнодорожного транспорта при пересечении одним грузом не одной, а нескольких границ, в Европе сразу же после второй мировой войны были приняты меры для разработки единообразных международных систем таможенного контроля, которые заменили бы традиционные национальные процедуры.

Системы международного таможенного транзита

Наиболее универсальной среди них является **система МДП** (the TIR system), действующая на основании «Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП («Конвенция МДП») — Customs Convention on the International transportation of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) от 14 января 1975 г., которая вступила в силу 20 марта 1978 г.. Участниками конвенции является большинство европейских стран, страны Азии, Африки, Америки. СССР присоединился к конвенции в 1982 году; в силу правопреемственности она действует сегодня в полном объеме на территории России. Условия Конвенции МДП распространяются на воздушный транспорт.

Конвенция предусматривает возможность выполнения перевозок в автомобилях и контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможни страны отправления до таможни страны назначения, как правило, без таможенного досмотра на границах при использовании книжки МДП. Конвенция определяет ответственность гарантийных институтов ее применения, вопросы уплаты пошлин и сборов, порядок допущения транспортных средств и контейнеров к перевозке под таможенными печатями и пломбами, процедуру перевозки с применением книжки МДП (карнета TIR, carnet) и положение по перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов с соблюдением процедуры МДП.

Согласно конвенции при перевозке грузов с применением книжки МДП таможенным органам не рекомендуется требовать специального таможенного документа или каких-либо гарантий на временный ввоз на территорию страны автотранспортного средства или контейнера.

Книжка МДП является таможенным документом, по которому осуществляется контроль за доставкой грузов, перевозимых в грузовых автомобилях и в контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможни страны отправления до таможни страны назначения. Применение книжки МДП освобождает перевозчика от уплаты залоговых сумм, пошлин и сборов, а также, как правило, позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможнях. В результате применения этих документов повышается оперативность перевозок, сокращаются транспортные расходы.

Книжки МДП могут также применяться и при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов. (Приложение № 26)

Книжки МДП целесообразно применять при перевозках грузов во все страны, являющиеся участниками Конвенции МДП 1975 года.

Перевозка с использованием книжки МДП представляется в практическом плане следующим образом.

Книжка МДП представляет собой сшив накладных международного образца, имеющих различный цвет. Книжка МДП является документом строгого учета, поэтому в ней нумеруются все страницы и корешки к ним, а также специальный отрывной талон на случай изъятия книжки таможенными органами.

На титульном и каждом внутреннем листе должен быть поставлен штамп владельца автотранспортного средства. Титульный лист заполняется на пишущей машинке или с помощью компьютера.

Внутренние листы заполняются на основании международной накладной (CMR) из расчета по два листа (четный и нечетный) на каждую страну проезда, включая страны отправления и назначения. Отрывная часть каждого листа представляет собой грузовой манифест, который составляется на языке страны отправления либо на английском, немецком или русском языках.

Все параметры груза (масса, объем и другие необходимые) приводятся в метрических единицах, стоимость груза — в валюте, как правило, в долларах США (евро)

Правильность заполнения карнета МДП контролируется водителем или экспедитором (водители, как правило, совмещают и должность экспедитора). После сверки заполненной книжки с международной накладной водитель заверяет манифест своей подписью в графе 15.

В стране отправления заполненная книжка МДП предъявляется в таможню, в зоне действия которой находится пункт погрузки. При надлежащем оформлении всех документов кузов транспортного средства пломбируется, делаются соответствующие отметки в таможенной декларации и книжке МДП, после чего отрывается ее первый лист,

означая выпуск груза. При пересечении границы на пограничной таможне отрывается второй (четный) лист книжки МДП с соответствующей отметкой на корешке. Если выпуск груза оформляется на границе и пограничная таможня выполняет функции таможни отправления, отрываются два листа книжки МДП. В дальнейшем при пересечении границ стран, проезжаемых транзитом, следующие нечетные и четные листы книжки отрываются, соответственно, при въезде и выезде из страны.

По прибытии в пункт назначения перед выгрузкой книжка МДП предъявляется таможне для оформления и снятия таможенных наложений (пломб, печати) грузового кузова автомобиля. При этом, как и ранее, водитель должен проследить за правильным изъятием отрывного листа и проставлением отметок и штампов в корешке книжки.

Последнее десятилетие ознаменовалось многочисленными случаями нарушений режима МДП. Под руководством Европейской экономической комиссии ООН осуществляются дальнейшие мероприятия по совершенствованию и обеспечению надежности системы. Введено обязательное страхование ответственности в клубах взаимного страхования, создается новая международная компьютерная таможенная система слежения за движением грузов — NCTC (the New Computerised Transport System), т. е. формируется, по существу, «фактически новая система — Safetir».

(Существует ряд региональных таможенных конвенций, например, «Северная» или «Скандинавская», существенно упрощающая передвижение грузов между Финляндией, Швецией и Норвегией; единое таможенное пространство ЕС; существующий более 100 лет «Бенилюкс» и другие. Так, таможенная талонная книжка Карнет де пассаж является международным таможенным документом, установленным «Таможенной конвенцией, касающейся временного ввоза автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях» от 18 мая 1956 г. На ее основе осуществляется и контролируется временный ввоз и вывоз иностранных автотранспортных средств без уплаты таможенных налогов и сборов в страны и из стран, требующих предъявления этого документа.

Применение Карнета де пассаж позволяет избежать указанных расходов, значительно сократить время простоя автотранспортных средств на границе на проведение таможенных формальностей и, в конечном счете, снизить транспортные издержки. Карнет де пассаж используется при въезде в Турцию, Иран, Сирию, Иорданию).

Международные автомобильные перевозчики России получают книжки МДП (и «Карнеты де пассаж») в «Ассоциации международных автомобильных перевозчиков», Москва, (АСМАП)

Конвенция АТА

Эта Конвенция регулирует вопросы временного беспошлинного ввоза товаров.

Экспедиторы, обслуживающие выставки за рубежом, временно вывозившие в иностранные государства какое-либо профессиональное оборудование, инструменты и предметы, сталкивались с определенными трудностями и потерями времени. С 1961г. эти вопросы успешно регулируются международной системой карнетов АТА. Термин «карнет» означает документ, а термин АТА — «разрешение на ввоз». Россия присоединилась к Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза и к Конвенции о временном ввозе 1990г. при перемещении «товаров» любым средством транспорта. Эта Конвенция содержит положения о документах временного ввоза и о товарах для демонстрации или использования на выставках, ярмарках, конференциях и подобных мероприятиях. Приложение В3 касается контейнеров, поддонов, упаковок, образцов и других товаров, ввезенных в связи с коммерческой операцией. Приложение В5 касается товаров, ввезенных для образовательных, научных или культурных целей. Карнет АТА выдает ТПП РФ под гарантию Внешторгбанка России.

ГТК РФ установило понятие таможенного перевозчика. Таможенным перевозчиком признается зарегистрированный в ГТК РФ перевозчик, осуществляющий перевозки товаров, находящиеся под таможенным контролем, в соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации.

Для регистрации на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика необходимо:

1) иметь транспортные средства, оборудование которых соответствует Правилам оборудования транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами в количестве, определяемом таможней, в регионе деятельности которой находится предприятие, исходя из того, что товары, которые по техническим причинам могут перевозиться на таких транспортных средствах, должны перевозиться только на них;
2) заключить договор страхования своей деятельности. Объектом страхования является ответственность перед таможенными органами и лицами, товары которых перевозятся;
3) иметь в собственности или в полном хозяйственном ведении либо арендовать на срок не менее трех лет такое количество оборудованных в соответствии с Правилами оборудования транспортных средств, которое обеспечивало бы прибытие в течение 24 часов хотя бы одного транспортного средства в место таможен-

ного оформления в регионе деятельности таможенного органа, в котором таможенный перевозчик зарегистрирован. При этом срок действия аренды должен полностью охватывать срок действия регистрации.

Вопросы для повторения

1. Можно ли при перевозке грузов автомобильным транспортом ограничиваться только правовыми нормами отраслевого Устава?
2. Почему на водителя автомобиля с грузом возлагается функция экспедитора груза?
3. Автомобильный транспорт — важное звено в любой транспортно-логистической цепи доставки груза. Приведите примеры, когда на автотранспортное предприятие возлагается функция оператора такой системы.

Транспортная терминология

Тягач с полуприцепом — tractor + semi-trailer (макс. длина 16,5 м)

Полуприцеп, повсеместная единица для дорожного транспорта, судов роллкеров и контрейлерных ж.д. систем — semi-trailer

Грузовой автомобиль с трейлером — truck + trailer (макс. длина 18,75 м.)

Тягач с трейлером и с присоединенным грейлером с центральной осью — tractor + trailer + close-coupled trailer with central axle (макс. длина 25, 25 м)

Конвенция МДП — TIR, Transport International Route, но «Квитанция обмена прицепами» (США) — TIR, Trailway Interchange Receipt

4.5.5. Воздушный транспорт

Международные перевозки грузов воздушным транспортом приобрели масштабные размеры (около 20 млн. т.) сравнительно недавно — сразу же после окончания Второй мировой войны.

Высвободился огромный парк военно-транспортной авиации, а конструкторы, чтобы не оставлять без заказов авиапромышленность, занялись перепроектированием бомбардировщиков в гражданские самолеты. Оказалось, что подъемной силы у будущего аэроплана достаточно не только для перевозки пассажиров, багажа, запасов топлива на беспосадочный полет, но и коммерческого груза. Получившие огромный парк самолетов авиакомпании занялись решением первоочередных проблем, связанных с перевозками и обслуживанием пассажиров. Вся пред и послеполетная обработка, а также и привлечение грузов к перевозке (acquisition) были переданы экспедиторским фирмам. Уже в 1950 году Международная ассоциация воздушного транспорта

(ИАТА) помимо обычного агентирования пассажирских самолетов в аэропорту («агента перевозчика», «агента авиакомпании») учредила службу **грузовых агентов ИАТА**, установила обязательную процедуру их подбора из экспедиторов и последующего назначения, сформулировала редакцию единого для всех членов ИАТА «агентского договора». Были сформулированы основные требования к такому «агенту». Он должен был быть профессионалом своего дела, финансово устойчивым юридическим лицом, которое обязано строжайше следовать правилам авиационных перевозок грузов, привлекать грузы к перевозке по ставкам официальных грузовых тарифов ИАТА (general cargo rates — GCR) для любой авиакомпании — члена ассоциации, а не конкретной компании. За эту работу грузовым агентам авиакомпании назначалось вознаграждение, размер и состав которого значительно превышал агентскую комиссию за аналогичные операции в других отраслях транспорта. (Например, оплачивается специальный сбор за уведомление получателя о прибытии импортного груза (proof of delivery charge), который на морском транспорте не предусмотрен.

В эти же годы произошло коренное изменение спроса на деловые и туристско-рекреационные пассажирские перевозки в пользу авиатранспорта. Рост авиапарка и увеличение пассажировместимости самолетов автоматически создавало резервы их провозной способности для грузов.

Новые виды военной стратегии и тактики потребовали развития военно-транспортной авиации. Тем самым создавалась строительная база для поставок гражданской авиации самолетов в чисто грузовом варианте (в СССР — модели ИЛ-76, АН-124 «Руслан», АН-225 «Мрия» и др.).

Таким образом, обеспечивалась перевозочная база для дальнейшего переключения с морского и отчасти железнодорожного транспорта на авиационный грузов, прежде всего, срочных и «чувствительных» (sensitive) к сохранности в пути (приборы, дорогая посуда, стекло и пр.) Научно-технический прогресс во второй половине прошлого столетия привел к росту потребностей в скоростной доставке изделий бытовой электроники, электронно-вычислительной техники, фармацевтических, косметических товаров, парфюмерии и не только в целях ускорения оборота капитала, но и в результате сокращения промежутков времени между выпусками очередных моделей изделий. Все это требовало проведения тщательно продуманной фрахтовой политики, умелой работы на транспортном рынке авиационных грузов агентов-экспедиторов.

В настоящее время ими привлекается к перевозке авиатранспортом до 90% от общего объема грузовой массы. У таких крупных гру-

зовых авиаперевозчиков, как «Люфтганза» и «Эйр Франс, КЛМ», доля «экспедиторских грузов» достигает 95%.

В 1960–1970-е гг. общая контейнеризация грузов привела к существенным изменениям и в технологии и в организации воздушных перевозок грузов. Технически этот процесс проходил по двум направлениям.

Первое — в оборудовании самолетов специальными бортовыми загрузочными устройствами для быстрой погрузки или выгрузки грузов, включая грузы, помещенные в стандартные двадцатифутовые контейнеры. Соответственно, осуществляется максимально возможное укрупнение грузовых мест с использованием строп-пакетов и поддонов (pallets) и полная механизация погрузки / разгрузки в целях сокращения времени наземных операций и обеспечения надежной сохранности перевозимого груза.

Второе — конструирование специальных авиационных поддонов и контейнеров, учитывающих внутреннюю конфигурацию фюзеляжа и обеспечивающих максимальное использование палуб самолета.

Авиационные подлоны стандартизированы и разделяются по типоразмерам соответственно площадям верхней и нижней палубы самолетов. Они конструктивно отличаются от обычных поддонов по длине и ширине (от 1,5 м до 3,2 м) и выдерживают массу помещенного груза от 1,5 до 6,8 т.

Авиационные контейнеры различаются на универсальные с максимальным весом брутто от 2,5 до 20,4 т. с одинаковой шириной — 2,4 м и различной длины от 1,5 до 12,1 м. Однако, наиболее распространенными являются каркасные, учитывающие конфигурацию внутренних помещений самолета. Их называют «иглу» (с эскимосского igloo — «чум, хижина»).

Одновременно экспедиторы вместе с аэропортами создавали совершенно новые складские технологии хранения грузов с применением автоматических систем распределения грузов по направлениям, с подачей ленточными конвейерами к местам формирования контейнеров, с полной компьютеризацией изготовления отправительской документации.

ФИАТА и ИАТА совместно разработали образец карточки (ярлыка) на клейкой, прочной и влагостойкой основе для внесения в него обязательной словесной и штрихкодовой информации о грузе и перевозке из 4-х позиций и 9-и необязательных позиций для обеспечения слежения за расположением каждого грузового места в самолете и за движением каждого грузового места по логистической системе доставки груза. (Один экземпляр карточки ярлыка помещается в карман контейнера, второй передается для составления «почтово-грузовой

…ломости» (грузового манифеста). Контейнеры под пломбой отправителя выдаются после наружного осмотра контейнера и пломб под …пись получателя).

За короткие сроки ярлычная система слежения и контроля за движением грузов, автоматического считывания ярлыков фототелеустройствами получила применение во всех крупных аэропортах и, несомненно, будет перенесена экспедиторами в складское хозяйство и в другие отрасли транспорта.

При перевозке грузов воздушным транспортом требуется предварительное бронирование тоннажа (ст.102 ВК РФ). Без предварительного бронирования перевозки осуществляются по массе или объему только по оформлению договора об организации перевозок. Бронирование осуществляется подачей агенту авиакомпании или грузовому агенту ИАТА заявки на принятой форме бланка. Бронирование считается предварительным до того момента, пока агент не известит о приеме заявки. Обычно оно оформляется выдачей заполненной на компьютере авианакладной. Бронирование дает право на перевозку груза только в день и тем рейсом, и между теми пунктами, которые внесены в авианакладную. Рейс для бронирования груза, как правило, «открывается» за 14 дней и «закрывается» за двое суток до вылета. При перевозке груза в прямом воздушном сообщении с участием нескольких перевозчиков (с перевалкой «трансферного» груза в промежуточных аэропортах) требуется подтверждение бронирования на всех участках следования груза.

Скомплектованный отправителем, например, интегратором парцельных отправок или грузовым агентом ИАТА контейнер отправляется под пломбой отправителя. Контейнер, скомплектованный агентом авиакомпании следует под пломбой перевозчика. Авиационные контейнеры передаются авиакомпаниями в разовом порядке с оформлением акта, а в долгосрочном — на основе договора аренды.

Масса и высота укладываемого груза на поддоне зависит от типа воздушного судна и не должна закрывать «скобки швартовочных узлов» грузового люка самолета, а центр тяжести не отклоняться от геометрического центра поддона на 5% длины и 10% ширины. Для обеспечения равномерного распределения нагрузки на пол контейнера / поддона используются деревянные настилы. В контейнере груз крепится швартовочными ремнями, на поддонах — сетками и натяжными ремнями.

С учетом того, что более половины грузовых перевозок гражданской авиации выполняются пассажирскими самолетами, при планировании перевозок применяется принцип бронирования грузов по аналогии с линейным судоходством. Точный размер «свободного тоннажа»

определяется по каждому рейсу в соответствии с пассажирским расписанием как разность между предельной коммерческой загрузкой воздушного судна и весом, соответствующим норме продажи пассажирских билетов с определенным количеством багажа и почтового грузового лимита.

Грузоотправитель доставляет груз в аэропорт или на склад консолидации в назначенное ему время, и груз принимается к перевозке, если выполнены другие требования, вытекающие из законодательства и Правил перевозок, а также, если габариты груза обеспечивают его свободную погрузку и выгрузку, размещение в багажно-грузовых отсеках самолета и его крепление. Особенное значение это имеет при перевозке грузов на рейсоавых пассажирских воздушных судах, где габариты грузового места не должны превышать пределов размеров дверей и люков самолета. К грузу должны быть приложены все требуемые документы согласно письменной инструкции перевозчика (shipper's letter of instruction).

В частности, грузоотправитель и грузовой агент руководствуются программой «loading charts» о возможности обмена ULD (грузовыми единицами) между самолетами. Так, например, поддон 125 x 88 см принимается всеми видами аэробусов и боингов, кроме А 320, для которых груз должен укладываться на поддон размером 125 x 60,4 см. В целях улучшения обслуживания и ремонта контейнеров, сокращения объемов возврата порожних контейнеров авиакомпании объединяются в пулы (Unitool, Jettainer и др.).

В случаях обнаружения каких-либо дефектов, ущербов и гибели грузов, а также в случае обнаружения причин, влияющих на сохранность груза составляется коммерческий акт, который на воздушном транспорте называется «Актом о неисправности при перевозке грузов в контейнерах и на поддонах», а в остальных случаях — обычный коммерческий акт.

В 1961 г. была принята Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору. Конвенция регламентирует перевозки на арендованных воздушных судах, а также другие случаи, когда фактический и договорный перевозчик не совпадают, и распространяет на такие перевозки принципы ограниченной ответственности, установленные Варшавской конвенцией.

Положения Гвадалахарской конвенции были использованы экспедиторами для учреждения правового понятия консолидированного / контрактного перевозчика (consolidator/ contracting carrier) и для массового роста чартерных перевозок. Нерегулярные перевозки со-

ставляют в настоящее время около 40% от общего объема международных перевозок. Лицензирование, выдачу разовых разрешений на полеты, контроль за полетами в России осуществляют органы Федерального агентства авиационного транспорта Минтранса РФ.

Договоры аренды на воздушном транспорте

Ст. 104 ВК РФ (по аналогии с морским транспортом) определяет понятие договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера). По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется Кодексом.

При этом получили распространение самые различные формы аренды экспедиторами у авиакомпаний грузовых самолетов и грузовой вместимости пассажирских лайнеров: аренда «чистого» самолета без экипажа (dry lease); сдача самолета в аренду с экипажем, топливом и наземным вспомогательным оборудованием (wet lease); аренда части самолета (part charter); распределение грузовместимости самолета на один аэропорт назначения между несколькими грузовыми агентами (part load charter, block split, slot charter); арендное распределение грузовместимости по аэропортам назначения между различными экспедиторами (single entity charter) и другие. (В пассажирских перевозках туристические фирмы и организации, формирующие групповые деловые и общественные поездки некоммерческого характера, пользуются «пассажирским закрытым чартером», «эфинити чартером» при клубных, спортивных мероприятиях, «инклюзив чартером», включающим наземное обслуживание со сроком обычно в 7–14 дней и др.).

За основу ставок авиационного тайм-чартера принимается себестоимость 1км (мили) полета. Учитываются также существующие нормальные льготные тарифы, маршруты перевозки, избранные фрахтователем, срочность перевозок, а также их сезонность.

Вопросы для повторения

1. Чем отличается функция агента авиакомпании в аэропорту от обязанностей грузового агента ИАТА?
2. Почему на воздушном транспорте бронирование перевозки считается обязательной?

3. Почему в гражданской авиации используются специальные поддоны и контейнеры?
4. Для чего на воздушном транспорте в дополнение к обычной маркировке используются также ярлыки?

Терминология

Письменная инструкция грузоотправителя — Shipper's Letter of Instruction

Запрашиваемый маршрут — Requested routing

Букировка вместимости — Requesting booking

Грузовые тарифы ИАТА — GCR

Грузовой агент ИАТА — IATA cargo agent

Обозначения на ярлыке:

Авиакомпания — Airline

Контейнер / паллет код — Container / pallet code

Аэропорт назначения — Destination

Вес нетто (кг.) — Net weight (kg)

Вес тары — Tare weight (kg)

Общий вес (кг) — Total (kg)

Погружено в — Loaded at

Номер рейса — Flight

Номер места — Position on a / c (aircraft)

Место расположения на борту — BC

Передается — Transfer at (номер рейса, место)

Содержимое — Contents

Замечания — Remarks

Информационный бланк заказа — an information order form

Полное название (имя грузополучателя) — full name of the consignee

Код ИНН — идентификационный налоговый номер — identification tax number

Контактное лицо (конкретный получатель груза) — contact person (particular consignee)

Адрес доставки (аэропорт назначения или таможенный склад пункта назначения) — delivery address (airport of destination or customs warehouse at the destination)

Предполагаемая дата отправки и номер рейса — expected shipment date and flight number

Характер груза — cargo description

Определение размера транспортных издержек при перевозке грузов международным воздушным транспортом

Тарифная система авиационного транспорта весьма сложна. Собственно ее изучению и посвящена в основном программа профессиональной подготовки грузовых агентов — авиационных экспедиторов ИАТА/ФИАТА.

На формирование условий перевозок грузов и ценообразование оказывали влияние самые разные, зачастую противоречивые факторы: более высокая себестоимость перевозок, с одной стороны, а с другой — необходимость переключения грузов с «дешевого» морского на «дорогой» воздушный для достижения более высоких показателей эксплуатации самолетов и аэропортов; требование, с одной стороны, участия авиатранспорта в перераспределении торговых сверхприбылей в результате дальних и скоростных перевозок, а с другой — опасение со стороны владельцев авиакомпаний оказаться тормозом в развитии внешней торговли и международного разделения труда.

При осуществлении фрахтовой политики, направленной на переключение грузов на воздушный с других отраслей транспорта, были использованы известные методы «сборных отправок» и «укрупнения грузовых мест». В авиатарифах они фигурируют под терминами: ULD — «unit load device» — «стандартное средство пакетирования» или, по существу, «сборная отправка», и «pivot weight» — p.w. — «округленный вес», т. е. по морскому — «фрахтовая тонна». Затем, так же с морского, была перенесена на воздушный известная методика калькуляции провозной платы. Тариф судоходной линии за перевозку генерального груза Лондон — Нью-Йорк $60 w/m (т. е. за вес и 1 т или за 1 м³ по выбору судовладельца), а авиатариф — $300 за 1 т. Грузовые агенты предложили ИАТА приравнивать объем в 7 кбм, а потом в 6 кбм груза к одной «весовой тонне». Допустим, перевозится партии весом 1,5 т и объемом 12 кбм. Морской фрахт составляет: $60 x 12 кбм = $720. Авиационная провозная плата за ее доставку окажется: $300 x 2 p.w. = $600. Получив снижение транспортных расходов на $120, отправитель отправит груз не морем, а «по воздуху».

Добившись такой уступки со стороны авиаторов, экспедитор начал комплектовать ULD — сборные грузовые единицы из мелкопартионных грузов и, делясь доходами с грузовладельцами, в открытую конкурировать с авиакомпаниями за привлечение грузов. Огромные возможности в этом отношении открылись перед экспедиторами, когда они стали заниматься «консолидаторством» грузов с использованием собственных авиационных контейнеров «иглу» на складах вблизи аэропортов с применением авиаподдонов и авиапакетов (pallet tenders)в ходе формирования и расформирования укрупненных мест.

Многое в тарифной системе ИАТА почерпнуто из морского линейного конференциального ценообразования, но следует учитывать, что ряд фрахтовых терминов содержит в авиации не идентичное толкование (необходимо пользоваться справочниками терминов).

Весь земной шар ИАТА поделила на три тарифные конференции (зоны).

Конференция тарифной зоны 1 включает континент Северной и Южной Америки и прилегающие к нему острова.

Конференция тарифной зоны 2 охватывает всю Европу (включая европейскую часть России), всю Африку и прилегающие к ним острова, часть Азии к западу от Ирана (включая сам Иран).

Конференция тарифной зоны 3 включает остальную Азию и прилегающие к ней острова, Австралию, Новую Зеландию и острова Тихого океана (за исключением островов, входящих в зону 1) (см. рис. 3).

Конференции ИАТА занимаются проблемами, касающимися международных воздушных сообщений в соответствующих зонах, в частности анализом эксплуатационных расходов, тарифов, ставок и сборов за перевозки пассажиров и грузов, расписаниями полетов, назначением агентов и контролем за их деятельностью и др.

Грузовые тарифы (General Rates) на международных воздушных линиях разделяются на два вида:

Основные (нормальные — normal rates) тарифы — это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз 1 кг груза, составляющего партию до 45 кг, от пункта отправления до пункта назначения.

Количественные (Quantity rates) тарифы на партии грузов весом более 45 кг используются авиакомпаниями, эксплуатирующими самолеты большой вместимости. Они предусматривают скидку с основных тарифов по дополнительным количественным весовым категориям (45, 100, 200, 250, 300, 500 кг).

«Классовые» тарифы (классные) — class rates, устанавливаются на грузы, требующие особых условий для перевозки: живые животные; клетки и стойла для животных; ценные грузы; печатная продукция и др. К ценным грузам (valuable cargoes) относятся не только конкретные драгоценности, но и вообще грузы, объявленная ценность которых превышает 1000 долл. США за 1кг.

При пользовании тарифами учитывается установленный минимальный сбор. Этот сбор выражает размер минимальной оплаты за отправку груза. Ниже ее размера, обозначаемого в тарифе буквой «М», провозную плату взимать запрещено. Во многих случаях этот сбор равняется стоимости перевозки по нормальному тарифу для партии груза весом 5 кг.

Значительная часть перевозок осуществляется в настоящее время по контрактным ставкам (contract rates) или по унифицированным (uniform) ставкам, не зависящим от номенклатуры грузов, помещенных в контейнеры (ставка FAK — freight all kinds). Для «узкого круга» грузов, переключаемых с других видов транспорта, ИАТА уста-

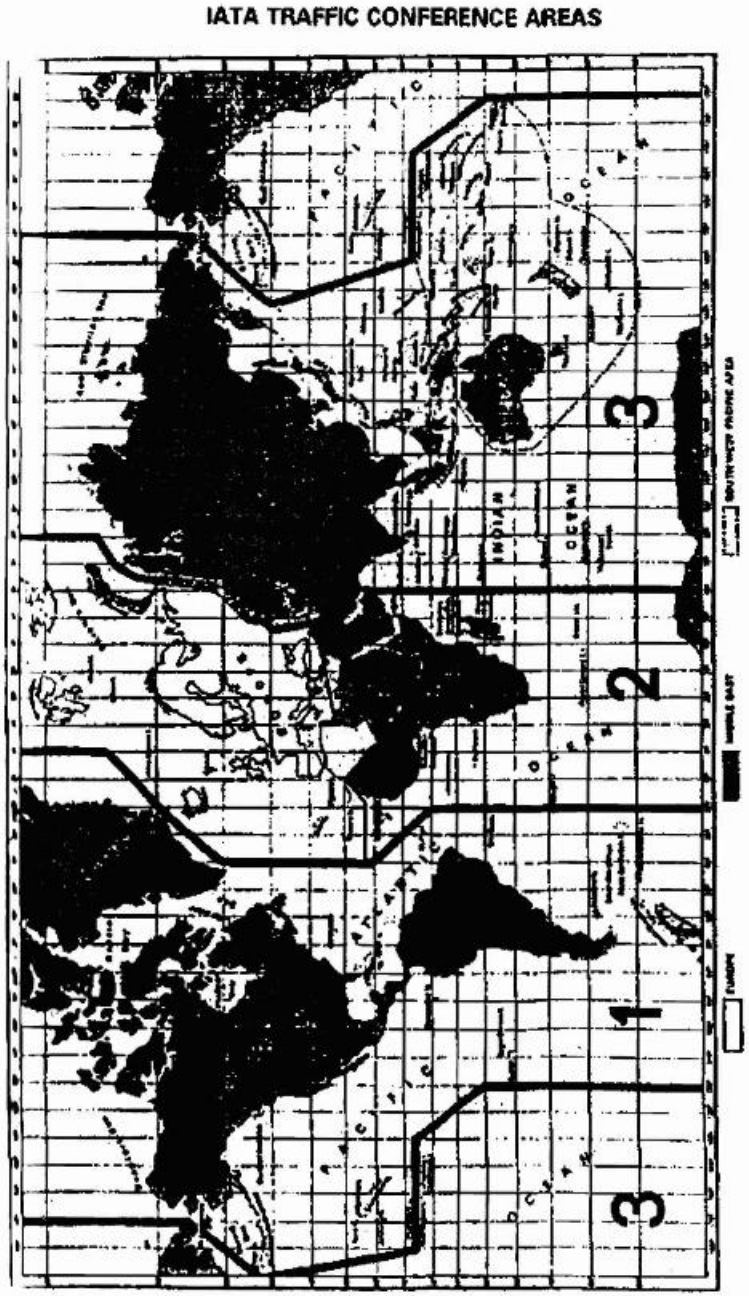


Рис. 3. Тарифные зоны ИАТА

навливает специальные тарифы (SCR — Specific Commodity Rates) — «корейты» — corates под соответствующим кодовым номером из четырехзначного числа, проставляемого рядом с наименованием груза, например, корейт 4499 относится к машинам и их частям; 0007 — к овощам и фруктам и т. д.

Размеры корейтов различаются в зависимости от зоны их применения. В Европе, например, он может составлять от 40 до 70% ставки нормального тарифа на груз весом до 45 кг, а на североатлантическом направлении — до 90%.

Все предложения об установлении корейтов направляются авиакомпаниями, эксплуатирующими самолеты на конкретном направлении, в комитет ИАТА по корейтам, который рассматривает и утверждает эти предложения на своих совещаниях, проводимых три раза в год.

Назначение системы корейтов — в создании стимулов для привлечения грузов с конкурирующих видов транспорта. Не редки случаи, когда они используются для снижения транспортных издержек на товары новейших технологий, для создания возможностей реализации изделий во всех регионах земного шара, т. е. выступают в качестве одного из инструментов рыночной политики. При этом учитывается значение факторов характера и ценности груза, потенциальных возможностей для увеличения спроса на перевозки, размера отправок, снижения стоимости обработки грузов.

Так. например, может выглядеть общий авиатариф на международную внутриевропейскую перевозку: а) минимальный тариф (М) — $12.00; б) нормальный тариф (N) до 45 кг — $1.80 за 1 кг; в) количественный тариф (Q) начиная с 45 кг — $1.40 за 1 кг; г) корейты для некоторых грузов (например, корейт 0006 — на фрукты для партий в 100 кг — $1.40, в 250 кг — $0.80, в 500 кг — $0.60; корейт 2199 на текстиль для партий свыше 100 кг- $1.05 за 1 кг).

В настоящее время ИАТА совместно с ведущими экспедиторскими компаниями разрабатывают новую систему ценообразования на мультимодальных направлениях с участием воздушного транспорта. Имеется в виду не только сформулировать общую теоретическую базу ценообразования в перевозках по варианту «от двери до двери», но и дифференцировать тарифы в зависимости от достижения фиксированных в договоре сроков доставки: 1 – 3 дня; 3–5 дней; 5–10 дней. Предусматриваются также специальные индексы к тарифам на перевозку грузов, требующих определенного температурного режима, грузов ценных, опасных, одежды на вешалках и др.

Вопросы для повторения

1. Почему в современных условиях авиационные перевозки грузов развиваются более интенсивнее, чем в других видах транспорта?
2. Какие особенности паллетизации и контейнеризации грузов на авиационном транспорте вы знаете?
3. Что вы знаете о ярлычной технологии? В чем ее преимущество?
4. Чем отличаются авиационные тарифы от железнодорожных и от тарифов линейного судоходства?
5. В каком виде сервиса в настоящее время основная масса услуг предоставляется с использованием аренды самолетов?

Транспортная терминология

Контейнер, предназначенный для размещения по полной ширине главной палубы самолета — igloo.

Экспедитор, который использует собственный самолет, независимо от того, является ли он его имуществом или арендованным, и довольно регулярно работающий по расписанию — интегратор — integrated carrier.

Грузовая перевозочная платформа, на которой грузы россыпью закрепляются до погрузки на борт самолета — поддон — pallet.

Авиатариф (the Air Cargo Tariff) покрывает только перевозку от аэропорта до аэропорта и не включает сборы за услуги по перевалке (transfer), таможенную очистку, расходы по приему (pick up), сдаче (delivery) груза, за терминальные операции (terminal), хранение или любые подобные услуги, если иное не указано.

Общая грузовая ставка — general cargo rate

Надбавка к основному тарифу — add-on-arbitrary

Сбор за задержку контейнера (ULD), принадлежащего авиаперевозчику — demurrage

Сбор за экспедиторское вознаграждение и внеплановые расходы — disbursements

Ставка за доставку груза специальным перевозчиком — flagged rate (carrier specific rate)

Товарная ставка — general commodity rate

Авианакладная сборной отправки — Master Air Waybill

Экспедиторская авианакладная — House Air Waybill, Neutral Air Waybill

Ставка за «фрахтовую тонну» (1т / 6 кбм) сборного груза в ULD — pivot weight

Ставка за больше, чем фрахтовая тонна вес (в расчете за 1 кг) — over pivot weight

Доля сквозной ставки участника перевозки — proration

Помильная ставка — mileage

Ставка за отправку менее 45 кг или менее 100кг, если такой тариф применяется на крупные партии — normal general cargo rate («N»)

Ставка, рассчитываемая для ULD — quantity charge
Инструкция грузоотправителю — Shipper's Letter of Instruction
Специальная товарная ставка — Specific Commodity Rate (SCR)
Сбор за перевозку груза с объявленной ценностью — Valuation Charge
Тариф, рассчитываемый по весу груза — weight charge
Влагоопасный груз — wet cargo
Груз, следуемый с перевалкой — cargo transfer
Груз, следуемый транзитом — cargo transit
Сбор, уплачиваемый за подвоз или развоз груза сухопутным транспортом — cartage
Оплата провозной платы по доставке груза — cash on delivery (COD)
Система расчетов по фрахту — Cargo Accounts Settlement System (CASS)
Авиакомпания, участвующая в CASS — CASS Airline
Многоместная отправка — multiple package shipment
Эксплуатационный период на терминале (например, 16ч. в сутки) — block period
Временная надбавка к тарифам в связи с ростом цен на топливо — Interim fuel participation (IFP)
Партия груза — отправка одной или более единиц груза с одним отправителем и в адрес одного получателя по одной накладной — party of cargo
Сборная партия — тоже, но из разных грузов с применением различных тарифных ставок — collective party
Консолидированная партия — различных грузоотправителей с оформлением Агентом ИАТА или интегратором с каждым из них NAWB — consolidated party
Агент международной авиалинии (получает комиссию за привлечение груза, но не имеет право консолидировать груз) — International air cargo agent
Грузовой агент ИАТА (имеет право консолидировать отправки, является договорным перевозчиком, но не получает комиссию за привлечение грузов) — International Airfreight Forwarder (основной доход — получение скидок за консолидацию грузов — weight break discounts).
Справка: В США правилами консолидации грузов занимаются Civil Aeronautics Board (CAB).

ГЛАВА 5
Транспортный менеджмент

Уже отмечено в предыдущих главах о том, что в соответствии с базисными условиями поставки и транспортными условиями контракта купли-продажи или договора поставки продавец, поставщик, покупатель или заказчик должны выполнить определенный комплекс мероприятий, связанных с организацией и планированием перевозок тем или иным видом транспорта или доставкой товара в системе смешанного сообщения (мультимодального или интермодального), приобрести обширный комплекс транспортных услуг. Их реализацию в части международных услуг даже относят к внешнеторговым транспортным операциям.

В настоящее время организацией перевозок самостоятельно занимаются 20–25% производителей и потребителей материальных благ, представленных организациями различных форм собственности. Остальные 75–80% используют для этой цели посредников — экспедиторов. Термины: посредник, агент, поручитель, комиссионер и др. — условные. В современных условиях посредник — полноценный предприниматель, оператор функциональной транспортно-логистической системы, оказывающий специфическую транспортную услугу, который реализует принадлежащую ему материальную и интеллектуальную собственность.

Экспедитор создает и реализует конкретную транспортную услугу, для подготовки которой необходимо иметь квалификацию и компьютерное оснащение, знание правил перевозок грузов различными видами транспорта, ценообразования и тарифного дела, порядок согласования стыковок различных видов транспорта, фрахтования и резервирования тоннажа. Уникальной и поручаемой, как правило, экспедитору является услуга по оформлению для клиента договора об организации перевозок или их комплекса для доставки груза по варианту «от двери до двери» и «точно в срок».

Любой перевозчик всегда пользуется комплексом услуг транспортного агентирования.

Упомянутые выше, около четверти фирм, относящиеся к сфере материального производства и торговли все же пользуются услугами экспедиторов в транспортных операциях. Определенные поручения передаются экспедиторам на исполнение транспортными структурами компаний, добывающих, производящих и реализующих сырье и топливо. Производители и продавцы готовых изделий массового спроса (например, телевизоров) поручают экспедиторам комплектацию контейнерных отправок и доставку мелких (парцелльных) посылок индивидуальным заказчикам. Все эти обстоятельства заставили правоведов в 1970–1980-х гг. внести соответствующие коррективы в правовые нормы в гражданском законодательстве, в т.ч. в РФ.

Согласно Ст. 184 ГК РФ исполнение договора перевозки или терминальной обработки груза отправитель, перевозчик и грузополучатель могут поручить обоих экспедиторской или агентской фирме, которая обязана будет выполнить такое поручение «с заботливостью обычного предпринимателя» (ст.164 п.2 ГК РФ). В этом случае экспедитор вправе требовать от обеих сторон соответствующего договора уплаты ему обусловленного вознаграждения и возмещения понесенных им при исполнении издержек в равных долях, если иное не предусмотрено соглашением между ними (например, разделение вознаграждения на экспедиторскую комиссию — 50% и агентское вознаграждение — 50%.

Наблюдается сращивание не только агентского с экспедиторским предпринимательством, но и экспедиторского с перевозочным, в том числе на основе аренды транспортных средств и оборудования у машиностроителей — инвесторов.

В настоящей главе рассматриваются организационные и правовые основы экспедиторского и агентского предпринимательства, которое в его комплексе в настоящее время называют «транспортным менеджментом», а за рубежом — логистическим провайдерством (logistic providers).

Международного транспортно-экспедиторского и агентского законодательства нет, но активно формируется правовое поле такого законодательства на национальных уровнях. В этом процессе принимает активное участие Международная федерация экспедиторских ассоциаций — ФИАТА (FIATA — Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles). На своем конгрессе в 1997г. она обратилась ко всем своим членам — национальным ассоциациям с рекомендацией о необходимости совершенствования, где оно существует, и создания национального экспедиторского законодательства. В этих целях ФИАТА в 1998 г. направила им в качестве рекомендательных основ для законодательных органов «Модельные правила» для разработки нормативных актов, регулирующих экспедиторскую

деятельность, учитывающие ее специфику и направленных на ее сближение с перевозочным законодательством — «Modelle FIATA». (Типовые экспедиторские правила, принятые ФИАТА. М.: РАМЭ, 1998).

5.1. Договор транспортной экспедиции

В принципе, законодательство о транспортно-экспедиционной деятельности в России основывается на положениях Главы 41 Гражданского кодекса РФ «Транспортная экспедиция».

11 июня 2003г Государственная дума приняла, а Президент Российской Федерации 30 июня 2003г. подписал Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Федеральный закон определяет порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности — порядок оказания услуг по организации перевозок груза любыми видами транспорта и оформлению перевозочных, таможенных и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов.

Ст.2 Закона ввела в систему правоотношений экспедитора и грузовладельца понятие «Правила транспортно-экспедиционной деятельности» (ТЭД). Они утверждаются Правительством Российской Федерации и имеют своей целью определение перечня экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции и выполнение обязательств экспедитора по этому договору); порядка оказания транспортно-экспедиционных услуг и требований к качеству транспортно-экспедиционных услуг.

Транспортно-экспедиционных как возмездных услуг, связанных с организацией доставки груза любыми видами транспорта, на основании договора транспортной экспедиции содержится в Правилах более 20, но в качестве «первой услуги» названо составление экономического обоснования транспортно-технологической схемы и маршрута в соответствии с поручениями клиента, то есть услуга организации доставки конкретного груза из пункта отправления в пункт назначения.

Экспедитор должен так организовать сотрудничество с клиентом — экспортером, импортером, продавцом, покупателем, чтобы он привлекал экспедитора к проработке условий контрактов купли-продажи на самой ранней стадии. С другой стороны, экспедитор призван выработать оптимальное решение по подбору базисного условия поставки и формулировке транспортных условий, разработать наиболее рациональную схему и способ транспортировки груза, рассчитать потребность в транспортных средствах. Вместе с тем необходимо учитывать и арбитражную практику, когда на экспедитора возлагалась компенсация убытков по причине допущенных ошибок в сделанной каль-

куляции транспортной составляющей цены товара на основе действующих тарифов на перевозки и ставок сборов на услуги. Экспедиторы не отвечали за качество использованных ими публикаций в транспортной прессе прогнозов динамики транспортного рынка на перспективу.

С поручениями на производство и контроль за экспедиторской (отправительской) маркировкой грузов и пломбированием перевозочных средств, включая контейнеры, на страхование грузов, организацию таможенного оформления экспортно-импортных и транзитных грузов, а также на расчеты по цене товаров мы уже ознакомились.

Экспедитор работает за согласованное вознаграждению. В противоположность агентскому законодательству экспедиторское не регламентирует в Гражданском кодексе вопросы финансирования экспедитора и выплаты вознаграждения. Правила определяют вознаграждение экспедитору в размере, установленном в договоре транспортной экспедиции: в виде процентной ставки от общей стоимости перевозки; в фиксированной денежной сумме за выполнение услуг по договору; в виде разницы между суммой, выплаченной клиентом экспедитору за оказание им услуг по договору транспортной экспедиции и суммой, оплаченной экспедитором третьим лицам при выполнении им договорных обязательств.

Гражданским законодательством (ст.803 ГК РФ) установлено, что договор транспортной экспедиции заключается в письменном виде.

Договор транспортной экспедиции может предусматривать выполнение или организацию выполнения экспедиционных услуг, связанных с систематическими перевозками грузов. Такой договор заключается на длительный срок и может рассматриваться как договор об организации перевозок. Согласно Ст. 798 ГК РФ такой договор не содержит санкций за его неисполнение. (Ответственность сторон по договору возникает применительно к каждому конкретному случаю). Образец договора транспортной экспедиции приведен в Приложении № 27.

Экспедитор и клиент занимаются общим предпринимательством. Они оба заинтересованы в успешном завершении движения товара — груза по согласованной между ними логистической цепи транспортировки. Поэтому, как правило, деловые связи экспедитора с его клиентом устойчивые и длительные, зачастую измеряемые жизнью нескольких поколений. Соответственно основания ответственности экспедитора и клиента друг перед другом носят общий характер. В Ст.6. Закона «Общие основания ответственности» установлено, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 ГК РФ и

настоящим Федеральным законом в случае, если клиент и экспедитор не докажут, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, т. е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельствах.

Законодательство возлагает на экспедитора ответственность за действия любой третьей стороны, привлеченной им к исполнению договора транспортной экспедиции от своего имени. При этом общая ответственность экспедитора и привлеченного участника исполнения экспедиторского договора не должна превышать пределов ответственности, относящейся к данному виду транспортных услуг в соответствии с четко выраженным соглашением между экспедитором и клиентом или проистекающим из Закона и Правил.

5.2. Особенности договора транспортной экспедиции. Права и обязанности экспедитора и клиента

Глава 2 Закона формулирует права и обязанности сторон договора транспортной экспедиции.

Ст.3 Закона «Права экспедитора и клиента» дает экспедитору право отступать от указаний клиента при осуществлении экспедиторского обслуживания, если это необходимо в интересах клиента, а экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос. Такое отступление возможно также, когда указания клиента не точны или неполны, либо не соответствуют договору транспортной экспедиции. Таким образом, Закон дает экспедитору более широкие возможности для выполнения поручения клиента.

Кроме того, в соответствии с п.2. ст.3 Закона экспедитору дается право выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта, исходя из интересов клиента.

Экспедитор должен знать и ответить на все вопросы, которые перед ним могут поставить участники логистической цепи доставки, какими транспортными документами необходимо оформить перевозку груза, какие требования правил перевозок грузов различными видами транспорта потребуется выполнить.

Ст.3. Закона дает экспедитору право удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных экспедитором в интересах клиента расходов. До принятия Закона таким правом в России обладали только перевозчики. Однако, если у перевозчиков право залога предоставлено российским законо-

дательством, то экспедитор может реализовать свое право, если предусмотрит его в договоре транспортной экспедиции, т. е. с согласия клиента. При этом Закон возлагает расходы за удержание груза на грузовладельца и тем самым защищает экспедитора от непроизводительных расходов.

Закон предоставляет клиенту следующие права : выбирать маршрут следования груза и вид транспорта; требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза. (Такая информация требуется клиенту для выполнения принятых им на это счет обязательств в договоре купли-продажи, согласно избранному сторонами договора базисного условия поставки Инкотермс).

Причинами ущербов — основаниями для возникновения претензий экспедитора и клиента по отношению друг к другу обычно не является персональная вина одного из них, а вина того или другого «третьего лица», вовлеченного в отношения сторон конкретного договора транспортной экспедиции.

Понятие «третье лицо» в договоре транспортной экспедиции весьма широкое. Таким третьим лицом для грузоотправителя и его экспедитора является: перевозчик, грузополучатель, оператор терминала, стивидор, тальман, арендодатель, хранитель, а также официальные власти — администрации портов, таможенные, пограничные, санитарные органы; сюрвейеры, эксперты, страховщики, клубы взаимного страхования, нотариусы и др.

Соответственно представляется возможным распределить все 60–70 существующих видов договоров транспортной экспедиции на несколько категорий в соответствии с нормами правоотношений с третьими лицами, возникающими у сторон в ходе исполнения экспедиторского договора. Такое распределение значительно упрощает правовое регулирование отношений сторон, определяет их поведение в ходе осуществления транспортного процесса, облегчает регулирование возможных претензий.

Наиболее оптимальным является распределение видов поручений на основе правовых норм: договора перевозки (Гл.40 ГК РФ), договора подряда (Гл.37 ГК РФ), договора поручения (Гл.49 ГК РФ), договора комиссии (Гл.51 ГК РФ), договора агентирования (Гл.52 ГК РФ), договора хранения (Гл.47 ГК РФ). За пределами этих шести договорных норм останется совсем не много видов поручений.

Одновременно следует учитывать, что договоры поручения, комиссии, агентирования или подряда, в принципе, не ограничивают сферу оказываемых услуг. Они всегда связаны с транспортировкой груза от производителя до потребителя.

Договоры подряда определяют правовые нормы деятельности экспедитора и агента в связи с использованием услуг терминальной инфраструктуры : поручений на осуществление стивидорных и тальманских операций, использования средств передачи информации, поручений на организацию укладки грузов (stuffing) в контейнер, их выгрузки из контейнера (stripping) и др. Правовые нормы Гл.34 ГК РФ «Аренда» учтены в редакции проформ тайм и бербоут чартера судов и самолетов, лизинга контейнеров.

Соответственно этому сформировался профессиональный статус экспедиторов и транспортных агентов: действительный и договорный перевозчик; оператор смешанного сообщения; экспедитор — поверенный; комиссионер — консолидатор; транспортный агент; хранитель и арендатор транспортных средств, складских емкостей, контейнеров, трейлеров и др.

Вопросы для повторения

1. Какие правовые нормы регулирует Федеральный Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»?
2. Почему в дополнение к Федеральному Закону приняты Правила транспортно-экспедиционной деятельности?
3. Дайте определение договора транспортной экспедиции.
4. Какими правами, согласно Федеральному Закону, наделены экспедитор и клиент?
5. Какими правовыми нормами ГК определена ответственность экспедитора и клиента?
6. Кто может относиться к категории «третьего лица» в договоре между грузоотправителем и экспедитором?

Транспортная терминология

Клиент — customer
Экспедиторская комиссия — forwarding commission
Агентское вознаграждение — agency remuneration

5.3. Договор транспортного агентирования (Гл.52 ГК РФ)

Ни один перевозчик не может обходиться без его представительства в пунктах остановок транспортных средств на маршрутах движения грузов и пассажиров. Оно учреждается для обеспечения непрерывности и слаженности транспортного процесса, для защиты коммерческих интересов и взаимодействия с местными государственными административными органами.

Организационно агентирование оформляется путем доверительства перевозчиком интересов какой-либо местной фирме. При больших размерах агентских поручений для целей своего представительства он учреждает в данной стране, городе, порту и т. д. свой филиал, дочернюю компанию и пр.

Начиная со второй половины 1970-х гг. с развитием контейнерных перевозок происходит сращивание агентского обслуживания с экспедиторским и автовладельческим предпринимательством. Современный транспортный агент зачастую предстает перед своим принципалом — перевозчиком одновременно и комиссионером грузовладельцев (commission agent), т. е. по существу, их экспедитором, когда организует сборные отправки в контейнерах и пакетах мелкопартионных грузов и выступает оператором перевозки груза в смешанном сообщении с применением документации ФИАТА и БИМКО. Он включает в мультимодальную систему собственные или арендованные транспортные средства и оборудование, но чаще всего, тоннаж и контейнеры принципала, и даже является оператором общего распределения (general cargo logistic distribution operator, logistic provider) — держателем логистической транспортной системы продвижения груза со склада производителя до склада потребителя — транспортным менеджером.

В таких отраслях транспорта, как автомобильный и авиационный зарубежными транспортными агентами традиционно назначаются экспедиторские компании, зачастую владеющие терминальным хозяйством и автотранспортом Лишь в промежуточных пунктах остановок автомобилей и стоянок самолетов в аэропортах агентирование осуществляют местные автомобилисты или авиакомпании на условиях взаимности.

На морском транспорте еще сохранилось понятие «судового агента» как профессии и личности (ship's agent). Он действует в порту от имени судовладельца и уверен, что делает все таким образом, как это бы сделал сам «хозяин» — его принципал, защищая свою позицию фрахтовщика, но за вознаграждение.

Однако уже давно появились также линейные агенты. Помимо судового обслуживания они занимаются привлечением грузов на линию (канвассингом и аквизицией), отзывают и букируют грузы, рекомендуют и назначают стивидоров, тальманов, операторов терминалов, субагентов (subagents), экспедируют грузы, в портах, ведут претензионные дела, следят за движением и заказывают ремонт контейнеров и т. п. За свои услуги они получают комиссию (обычно определенные проценты от заработанного для судовладельца фрахта).

Нередко один из таких агентов назначается судовладельцем генеральным (general agent), представляющим его в нескольких портах региона.

Свою работу он выполняет через субагентов в мелких портах и внутри страны (inland agents) на основе заключенных с ними межагентских соглашений или путем учреждения филиалов своей фирмы в соответствующем порту или городе.

В трамповом судоходстве, по условиям некоторых проформ рейсовых чартеров (Canadawood, Centracon и др.), право назначать агента для обслуживания судна в порту (погрузки и / или выгрузки) принадлежит не судовладельцу, а фрахтователю. Такой грузоотправитель и грузополучатель в результате может через одного агента координировать обработку зафрахтованных им нескольких судов разных владельцев. Практика показывает, что такой агент получает вознаграждение не более высокое, чем обычный судовой агент и, защищая корпоративные интересы, добросовестно обслуживает «чужое судно» также, как «свое судно». Это не касается, однако обязанности защиты интересов фрахтователя в конфликтных ситуациях, связанных с исчислением сталийного времени, оплаты фрахта и распределения между судном и грузом стивидорных расходов. Поэтому в таких случаях сохранилась практика назначения судовладельцем протектинг агента (protecting agent) — договорного агента в данном порту, когда судно, согласно чартеру, обслуживает агент фрахтователя. Задачей такого агента является оказание помощи капитану судна за вознаграждение в размере 50 % от обычной агентской комиссии.

Вне зависимости от делового направления и юридического статуса лица, выступающего в роли агента, и лица, владеющего или оперирующего транспортным средством, их правоотношения строятся на основе агентского договора, который в судоходстве называют соглашением.

Однако, принципал и агент функционируют, как правило, не в одном государстве. Это заставляет учитывать требования правового гражданского законодательства разных стран. К счастью, в области транспортного агентирования никаких несоответствий между гражданским законодательством России и правовыми нормами, действующими в европейских странах, не существует. Поэтому правомерно исходить из положений гл. 52 ГК РФ «Агентирование». По агентскому договору, согласно ст. 1005 ГК РФ, одна сторона — «агент» — обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны — принципала юридические и иные действия от своего имени и за счет принципала. В транспортном агентировании принципалом явля-

ется перевозчик, а его агентом — судовой агент, грузовой агент линии, автомобильный агент, и др.).

По договору транспортной экспедиции (ст. 801 ГК РФ) каждое поручение клиента экспедитору предопределяет совершение определенной юридической сделки с третьим лицом. Согласно правовой сущности агентского договора, наряду с поручениями юридического характера, агент может совершать для принципала действия «иные», т. е. не содержащие правового значения (например, обеспечивать переводы с местного языка на русский или поместить больного члена экипажа в госпиталь и т. д.).

Составление агентского соглашения исходит из презумпции свободы содержания договора, а его структура, как правило, следует сложившемуся в торговле и на транспорте канону составных частей: реквизиты договора, преамбула (вводная часть), предмет договора, срок действия, обязанности принципала и агента, вознаграждение, порядок расчетов, дополнительные (особые) условия, расторжение договора, ответственность сторон, право и арбитраж, заключительные соглашения.

При редактировании реквизитов договора и преамбулы немаловажным является правильное наименование договора, которое его бы определенно индивидуализировало, например, «Генеральное агентское соглашение (линейного сервиса)», «Соглашение об агентировании линии», «Агентское соглашение». Если соглашение регистрируется, то целесообразно указать его номер. Вслед за названием указывается дата и место его подписания.

Федерация национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (ФОНАСБА) рекомендует обозначить стороны, субъекты контрактов как «Принципала» и «Агента». В преамбуле полно и подробно указываются должности лиц, подписывающих соглашение, обозначаются их полномочия (устав, положение, доверенность и т. п.). В преамбуле агентского договора обязательно и весьма подробно определяется географическая территория представительства: город, порт, страна, регион, рейндж и т. д. При этом требуется, чтобы не было негативных последствий, избегать совпадения территорий обслуживания разными агентами, а если оно целесообразно, то оговаривать специальные правила взаимодействия агентов или координации их деятельности.

Агентом и принципалом очень часто принимаются взаимные обязательства и условия, регламентирующие их совместную деятельность на транспортном рынке. ФОНАСБА предлагает следующие варианты таких условий: для агента — «не принимать представительство других судовых компаний» (not to accept the representation of other shipping companies), т. е. не агентировать транспортные средства конкурентов. Подчеркивается экспедиторская деятельность агента в качестве базы обеспечения грузами агентируемых судов. Такой агент может потребовать от принципала для обеспечения своего «грузового операторства» (согласно тексту ФОНАСБА) «не назначать никого иного в пределах указанной территории деятельности агента».

По агентскому законодательству, если агент оформит какую-то сделку с третьим лицом и даже при этом отметит, что он заключает ее в качестве агента принципала и действует за его счет (as agent, сокращенно — aa или as agent only, сокращенно — aao), но заключит сделку от своего (агента) имени, то все права и обязанности в данной сделке приобретает он, агент, но не принципал, в т.ч. перевозчик. Соответственно, например, стивидорные контракты судовладельцы предпочитают поручать подписывать агентам от своего имени (чтобы самим не конфликтовать с докерами). И, наоборот, по сделке, совершенной агентом с третьим лицом — от имени и по поручению (полномочию), и за счет принципала (for and on behalf of; for), права и обязанности по такой сделке возникают не у агента, а у самого принципала. Соответственно, агенты только на таких условиях выполняют поручения принципалов (судовладельцев) по таможенному оформлению транспортных средств, находящихся в них грузов и др. во избежание обвинений в нарушении таможенного законодательства (вспомним, что судовой агент подписывает коносаменты и накладные «от имени и по поручению судовладельца»).

Эти правовые нормы не записываются в текст агентских соглашений, но всегда подразумеваются. Стороны обычно только вносят в их развитие условия, регулирующие возможные между сторонами коллизии. Ни правилами Гл.52 ГК РФ, ни нормами Гл. XIII КТМ на принципала не возлагается обязанность доверителя выдать поверенному доверенность на совершение юридических действий. Соответственно, согласно соглашению, принципал освобождает агента от ответственности по любым претензиям, ущербу и затратам, которые могут быть причинены (may incur) агенту в связи с выполнением своих обязанностей по агентскому соглашению. Однако, изъятие из ответственности не распространяется на те случаи, которые возникли по причине преднамеренного нарушения обязанностей или из-за небрежности агента (This indemnity shall not extend to matters arising by reason of the willful misconduct of the negligence of the agent).

Агент также освобождается от ответственности за небрежность или упущение субагентов или субподрядчиков, если он уже проявил должную заботливость относительно назначения и контроля такого субагента или субподрядчика.

В соответствии со ст. 1008 ГК РФ на агента должна быть возложена обязанность представлять принципалу отчеты в порядке и в сроки, предусмотренные соглашением.

К отчету должны быть приложены доказательства (если не было предусмотрено иное) расходов, произведенных агентом за счет принципала. Свои возражения по отчету агента принципал должен сообщить агенту в течение 30 дней со дня получения отчета, если соглашением не установлен иной срок. В противном случае отчет считается принятым принципалом. Только после получения отчета и на основе содержащихся в нем сведений о расходах и результатах работы агента калькулируется сумма агентского вознаграждения (agency fee).

Закон (ст.1006 ГК РФ) определяет срок уплаты агентского вознаграждения: «При отсутствии в договоре условий о порядке уплаты агентского вознаграждения принципал обязан выплачивать вознаграждение в течение недели с момента представления ему агентом отчета за прошедший период, если из существа договора или обычаев делового оборота не вытекает иной порядок вознаграждения».

ФОНАСБА рекомендует выносить вопрос о вознаграждении агента в текст специального дополнения (аддендум) к соглашению под титулом «Remuneration Schedule».

Сложились определенные виды агентского вознаграждения: фиксированный размер в масштабе денежных сумм, в зависимости от специализации и дедвейта судна; «комиссия» (commission) в % от сумм заработанного фрахта, с разделением размеров вознаграждения по приходу (inward) и по отходу (outward), за букирование (booking) и за обработку (handling) грузов, за навалочные (in bulk) грузы; за каждую единицу контейнера (per unit) и т. д., с отдельной компенсацией расходов связи и поездок по просьбе принципала.

Величина агентского вознаграждения в настоящее время, как правило, устанавливается ассоциациями агентов порта или региона и не является специальным предметом переговоров между агентом и судовладельцем. Агент, в принципе, не имеет право получать в любом виде доходы, кроме агентского вознаграждения. Все скидки, полученные агентом от обслуживающих фирм, должны быть перечислены принципалу.

Стороны находят решение по выбору законодательства и места арбитража. Необходимо всегда помнить, что судовладелец и агент являются самостоятельными фирмами и отвечают за вред и ущерб, нанесенный друг-другу.

Доверяя агенту, судовладелец поручает ему заключать соглашения по всей системе обслуживания: стивидорного, тальманского, буксирного, шипчандлерского и др., а агент, в свою очередь, несет ответственность за выбор фирм и качество их работы.

ФОНАСБА рекомендует законодательство английское, а арбитраж — в Лондоне. Другие рекомендации в этой части заслуживают внимания.

«В тех случаях, когда деятельность агента в пределах указанной территории не охвачена настоящим соглашением, тогда применяются и составляют часть настоящего соглашения местные Общие положения в их последней редакции или установленный торговый обычай и/или обычаи портов, если не согласовано иное.

Агент обязуется знакомить принципала с любыми соответствующими местными установлениями, обычаями или практикой и обеспечивать принципала копией местных Общих положений, если таковые имеются.

В тех странах, где положение агента имеет правовую защиту или регулируется законом, он пользуется преимуществами указанной защиты или положениями закона, если не согласовано иначе.

Все виды бизнеса принципала должны считаться конфиденциальными, а все документы и отчеты, относящиеся к бизнесу, являются собственностью принципала».

Стандартизация проформ агентских договоров возможна только на автомобильном и авиационном транспорте. Попыткой такой стандартизации является публикация в 1995 г. АСМАП проформы «Договора на агентское и транспортное экспедиторское обслуживание автомобильно-транспортного предприятия». Недостатком проформы «Совфрахт» в последней ее редакции 1989 года является громоздкость. Она содержит 13 разделов, плюс 3 страницы «Линейного аддендума». Однако трудно использовать ее как для оформления линейного агентирования судов в Роттердаме, так и, скажем, для обслуживания судов в портах Северной Норвегии, в которые российские суда часто заходят как в порты-убежища для укрытия от непогоды в обстановке зимних штормов.

Поэтому стандартные проформы договоров морского агентирования, целесообразно издавать в редакции по каждому виду обслуживания:

- соглашение на портовое агентирование (port agency agreement) трамповых судов;
- соглашение на генеральное агентирование (в основу закладывается проформа ФОНАСБА — Генеральное агентское соглашение, 1993г. — General Agency Agreement), предоставляющее исключительное право агенту на агентирование судов принципала в зоне действия такого агента, давая ему широкие полномочия по всем вопросам обслуживания судна, груза, пассажиров, экипажа, парка оборудования, а также по букировке грузов, инкассации фрахтовой выручки и по другим коммерческим операциям;

— соглашение на агентирование линии (Стандартное линейное соглашение 1993г. — Liner agency agreement), которое заключается судовладельцем-линейщиком; его содержание зависит от типа линии: конференциальной, совместной, контейнерной, ролкерной, лихтеровозной или паромной;
— субагентское соглашение в редакции 1998г. (Subagency agreement);
— соглашение на агентирование парка оборудования: контейнеров, трейлеров, шасси, поддонов (equipment control agreement).

В договоре, заключаемом в судоходстве между генеральным агентом и субагентом, предусматривается взаимное обеспечение интересов мореходной и речной предпринимательской деятельности судовладельца, который через портового или регионального агента вступает с третьими лицами в деловые правоотношения и иные контакты, основанные на различных видах договоров: на перевозку грузов и пассажиров, буксировку, лоцманскую проводку, стивидорное и тальманское обслуживание, страхование, снабжение и т. д.

В СССР обслуживанием иностранных судов занимались морские агентства «Инфлот», которые структурно входили в состав бассейновых пароходств. Координацию их работы и методическое руководство осуществляло в/о «Совфрахт» через специальную контору агентских операций. В настоящее время в России действует более сотни морских агентов. Многие из них входят в Ассоциацию российских морских агентов (АРМА).

Правовые нормы договора агентирования дают возможность экспедитору совершать в интересах клиента не только юридические, но и «иные действия». Экспедиторов это всегда привлекало.

Однако совмещению экспедиторского предпринимательства с агентским (и наоборот) в прошлом препятствовало гражданское законодательство, направленное на защиту интересов транспортных монополий. В США оно было весьма строгим, в Европе — либеральным. Даже в Советском Союзе в быв. Министерстве внешней торговли возможность предоставления одним лицом экспедиторских и агентских услуг произошло лишь в 1956 году (в рамках в/о «Совфрахт»), но уже в 1963 году в/о «Союзвнештранс» было воссоздано, а в/о «Совфрахт» было введено в структуру Минморфлота, что имело далеко не ординарные последствия.

Контейнеризация и трейлеризация перевозок, развитие систем мультимодальных и интермодальных сообщений доставки грузов по транспортно-логистическим схемам повсеместно привело к «либерализации экспедирования» в форме введения правовой нормы, которая предусматривает возможность одновременного предоставления в дого-

ре одним лицом его участникам услуг как транспортного экспедирования, так и агентирования «с заботливостью обычного предпринимателя», как это предписывается п.1. ст.184 ГК РФ, т. е. он должен проявлять равную заботливость в интересах обеих сторон.

О результативности этого подхода можно было судить на примере деятельности в/о «Союзвнештранс» в качестве генерального оператора грузов, следовавших транзитом через территорию СССР. В годы второго энергетического кризиса (1967–1973гг) их объемы выросли в несколько раз. Совмещение в в/о «Союзвнештранс» одновременно функций: с одной стороны, генерального агента морских и речных пароходств и морских портов, железных дорог, как участник СМГС, так и двусторонних соглашений о прямых международных сообщениях автомобильного перевозчика в лице ГУ «Совтрансавто» («as agent for»), а с другой стороны, экспедитора иностранных грузовладельцев от их имени и по их поручению («on behalf of/for»), действовавшего перед советскими пограничными, таможенными и санитарно-карантинными органами, позволило ему не только справиться с перевозкой ежегодно около 4 млн. т таких грузов, но и позволило этому объединению занять передовые позиции по поступлениям валюты от «невидимого экспорта». Таким же результативным оказалось совмещение функций экспедитора, судового агента и стивидора в совместных компаниях Минморфлота в Бельгии («Трансворлд») и в ФРГ («Транслугик», который также являлся контейнерным оператором и грузовым агентом ряда авиакомпаний).

В современных условиях вообще зачастую затруднительно определить, какую функцию — терминальную, агентскую, экспедиторскую, складскую и пр. осуществляет каждый участник в сложнейшем производственном процессе (погрузки и выгрузки 2–3 тыс. контейнеров в ходе «обработки» океанского контейнеровоза вместимостью 6–8 тыс. дфэ в базовом линейном порту захода, да еще отфрахтованной по 8–10 операторам по слот-чартеру).

В решении возникающих при этом проблем правового, информационного, претензионного порядка возросла в последние годы роль таких международных организаций как ФИАТА, ИАТА, БИМКО. ИАТА, например, к обязанностям своего агента относит (и таким образом официально признает транспортного агента экспедитором грузовладельца): «поиск и привлечение груза, заключение договора перевозки и взаимодействие с отправителем — получателем; выпуск необходимой документации; организация приема/передачи груза; обеспечение страхования перевозки; заключение контрактов с субъектами перевозки; подготовка грузов к перевозке; консолидация и деконсолидация; тарификация маршрутов, организация расчетов и взаимо-

расчетов, ведение документации; обеспечение слежения за движением грузов; взаимодействие с государственными органами».

Резолюция 801 а (11) ИАТА заменила старую форму агентского соглашения. Эта резолюция разрешает агенту выступать как в роли «агента авиалинии», так и в роли «договорного перевозчика» («Principal», «Money in trust»).

Важным в **агентском договоре** является точное определение географических границ региона **деятельности экспедитора**. Неточность в этом вопросе может привести к тому, что один и тот же груз, например, германского экспортера будет одновременно отзываться несколькими экспедиторами российского покупателя для отправки из Гамбурга, Бремена, Роттердама и Антверпена, что неизбежно приведет к «ошибкам» и «перерасходам».

К заключению агентского договора экспедитор, естественно, прибегает, когда ему требуется обеспечить в определенном регионе, стране или в пункте обслуживание его собственных или арендованных транспортных средств и оборудования. Агентским договором оформляются отношения экспедитора с третьими лицами (от имени и по поручению клиента), касающиеся составления актов стояночного времени, таймшитов, подписания коммерческих актов и актов общей формы. Экспедитору, действующему в порту, на пограничной станции и в пункте погранперехода часто, с учетом специфичности страны, местных правил и обычаев, клиент поручает от своего имени заключать стивидорные контракты, вести расчеты по диспачу и демереджу. От имени и по поручению клиента экспедитор действует в качестве его представителя в ходе рейса для защиты интересов «груза» в роли «суперкарго» или лица, сопровождающего или охраняющего груз.

Занимаясь в ходе «агентских операций» изготовлением и доставкой товаросопроводительной и транспортной документации, участвуя в оформлении коммерческих актов и экспертиз и т. д., экспедитор, независимо от того, действует ли он от своего имени или от имени клиента, несет перед последним ответственность за неправильность и неточность сведений, внесенных им в документы, в том числе составленные и обработанные средствами электронно-вычислительной техники и переданные по каналам связи, но при этом не несет ответственности за ущербы по причинам, связанным с составом и содержанием таких документов, оформленных клиентом.

От имени и по поручению клиента выполняются следующие поручения:

- на заполнение таможенной декларации и таможенной очистки товара в качестве таможенного брокера;
- на получение требующихся для экспорта и импорта товаров

- товаросопроводительных документов;
- на прием и сдачу груза на хранение на склад третьего лица, в том числе на таможенный склад, а также для доставки груза таможенным перевозчиком;
- на получение, аренду и возврат порожних контейнеров;
- на выполнение расчетов заказчика по внешнеторговым сделкам, в том числе через создаваемые экспедиторскими и транспортными ассоциациями централизованные расчетные учреждения;
- на организацию проверок качества, проведение товарных экспертиз, а также на представительство клиента в органах Госстандарта РФ, ветеринарного и санитарно-карантинного надзора.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение договора транспортного агентирования.
2. Когда и почему произошло сращивание агентского, экспедиторского и автовладельческого предпринимательства?
3. Какие агентские профессии существуют на морском транспорте?
4. Какие требования предъявляются к агентскому договору при его редактировании?
5. Как распределяет свою ответственность принципал и агент перед третьими лицами?
6. Какие требования предъявляются к отчетности и вознаграждению агента?

Транспортная терминология

Оператор общего распределения — general cargo logistic distribution operator
Субагент — subagent
Генеральный агент — general agent
Агент внутри страны — inland agent
Не принимать представительства других судоходных компаний — not to accept the representation of other shipping companies
Агентское вознаграждение — agency fee
Протектинг агент — protecting agent
Соглашение о портовом агентировании — port agency agreement
Генеральное агентское соглашение — general agency agreement
Соглашение на агентирование линии (линейное соглашение) — liner agency agreement
Субагентское соглашение — subagency agreement
Агентирование парка оборудования — equipment control agreement
Операции по приходу — inward
Операции по отходу — outward
Операции за обработку груза — handling
Грузы навалом — in bulk

5.4. Транспортные услуги по использованию услуг инфраструктуры (Договоры подряда Гл.37 ГК РФ)

К инфраструктуре экономическая наука относит совокупность отраслей, предприятий и организаций, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей.

Таким образом, к инфраструктуре можно отнести не только внешнее энерго и водоснабжение и спортивные сооружения, озеленение, предприятия по социальному обслуживанию населения и др., но и транспорт в целом, поскольку он создает условия для пространственного перемещения пассажиров и грузов. Однако и самому транспорту требуется своя инфраструктура, без услуг которой он не может функционировать: автомобильные и железные дороги, порты, связь, каналы, шлюзы, складское хозяйство и др. Лишь только в воображении можно представить транспортника, которому не потребуются телефон и факс, легковой автотранспорт и автосервис.

Услуги по использованию инфраструктуры предоставляются ее владельцами за плату по принципу общего пользования, на основе публичного договора. На транспорте он предполагает равноправие и равную ответственность сторон в отношении принятых на себя обязательств, единый порядок предоставления и безопасность услуг, например, соблюдение очередности постановки портом судов к причалу, приоритет пассажирских поездов и др.

Некоторые из таких услуг являются административными, организационными, например, определение маршрута пропуска транспортного средства по пути следования, его доступа на пути общего пользования (железнодорожные линии, проходные фарватеры, шлюзы, каналы); сервисными (например, предоставление локомотива, буксира, кранов, обеспечение электроснабжением); управленческими (диспетчерскими, сортировочными).

Для того, чтобы осуществлять доставку груза, пассажира, багажа требуется, таким образом, заключать не один, а несколько договоров. Общим для них является то, что в основе их условий лежат нормы договоров подряда, содержащиеся в Гл.37 ГК РФ.

Подряд — договор, по которому одна сторона, подрядчик, обязуется под свою ответственность выполнить по заданию другой стороны — заказчика определенную работу с использованием собственных материалов или материалов заказчика за определенную плату. Подрядчик в праве привлекать к исполнению заказа другие лица, которые становятся субподрядчиками, а подрядчик превращается в генподрядчика.

К работе по заключению договоров по использованию услуг инфраструктуры должны привлекаться специалисты — инженеры эксплуатационники соответствующей отрасли транспорта. Такой специалист должен не только владеть основными понятиями, фигурирующими в договоре, но и давать им квалификационную оценку с точки зрения задач, ради решения которых заключаются договоры.

Договоры об использовании услуг инфраструктуры содержат терминологию, касающуюся объектов инфраструктуры, их эксплуатации, показателей производительности, качества: в них вносятся технологические понятия и т. д. В Правилах оказания услуг железнодорожного транспорта приводится «перечень» из 29 «понятий».

Перед заключением договора заказчику обязательно нужно проанализировать и утвердиться не только в том, какая конкретная услуга ему требуется, но и в том, какой производительностью, качеством она характеризуется. Владельцу контейнеровоза в 6 тыс. дфэ требуется береговой кран, который обеспечивает 45 подъемов в час, владельцу баржи для доставки и хранения на ней контейнеров можно обойтись автопогрузчиком. Обязательно нужно проверить имущественное право владельца инфраструктуры, наличие у него официальной лицензии на оказание требуемых услуг.

Дело в том, что владельцами инфраструктур в настоящее время являются юридические и физические лица с разным правовым статусом: государственные, муниципальные и частные собственники, арендаторы. Пользователями услуг могут быть перевозчики — транспортные компании, стивидоры, хранители грузов, терминальные операторы, а для экспедитора, агента они, в свою очередь, будут субподрядчиками. В Западной Европе, как правило, компания «Морской порт» арендует береговой комплекс у городского муниципалитета. Фирмы «терминальные операторы» арендуют у «Морского порта» причальные фронты, краны, склады, швартовочные комплексы, средства освещения и сигнализации, но у них самих судоходные компании или их агенты, экспортеры, импортеры или их экспедиторы принимают в субаренду требуемые им «объекты». «Терминальный оператор», как правило, сам заботится о служебных помещениях для размещения на его «территории» организаций государственных управляющих и контролирующих служб, тальманских, фумигаторских и других обслуживающих фирм, а иногда целую «индустрию» (судоремонт, туристический сервис и др.).

Как правило, пользование услугами транспортной инфраструктуры регламентируется не только на уровне государства, но даже на уровне межгосударственных экономических сообществ. В нашей стране использование инфраструктуры железнодорожного транспорта ре-

гулируется не только УЖТ РФ, но и Постановлением Правительства РФ от 20.11.2003г., содержащего «Правила оказания услуг» и «Примерную схему публичного договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры».

Ст.50 УЖТ РФ обязывает ОАО РЖД предоставлять «перевозчикам» по договору следующие работы (услуги):

— пользование железнодорожными путями и объектами;
— доступ на железнодорожные пути подвижного состава;
— управление движением поездов;
— согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозок с владельцами других инфраструктур, включая железные дороги иностранных государств и организации других видов транспорта;
— нахождение порожних вагонов, погрузку, выгрузку, хранение грузов и иные работы (услуги).

Ст.52 УЖТ РФ вводит понятия, связанные с использованием инфраструктуры:

— наличная пропускная способность инфраструктуры на отдельном ее направлении, т. е. определенное количество поездов, пропускаемое в определенный период времени;
— ресурс инфраструктуры, предоставляемый перевозчику, согласно действующего графика движения поездов определенной весовой нормы и длины, разработанного на определенный срок с учетом наличной пропускной способности инфраструктуры (время отправления, прибытия по станциям и пунктам и др.).

В России главными владельцами инфраструктур транспорта являются на железнодорожном транспорте ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), а на морском: ФГУП «Росморпорт», на которого возложено поддержание в надлежащем состоянии федерального имущества, с оплатой его услуг корабельными и причальными сборами, а также в форме налогов и арендных платежей за пользование его имуществом и земельными участками.

Ценообразование на рынке услуг по использованию инфраструктур, как правило, контролируется государством. В России — это Федеральная служба по тарифам (ФСТ) и федеральные агентства Минтранса РФ. Тарифы на оплаты услуг инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, содержатся в «Прейскуранте №10-01» — «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» («Тарифное руководство №1», 2003г.).

В структуре Минтранса РФ функционируют специальные подразделения и службы по надзору и управлению государственным имуще-

ством в сфере транспорта. Они представлены отраслевыми федеральными агентствами, а в морских и речных портах «портовыми властями». Функции, права и обязанности последних содержатся в уставах и кодексах.

Под портовыми властями понимаются соответствующие государственные администрации морских (речных) портов (МАПы, РАПы), осуществляющие административно-властные и другие, возложенные на них Правительством РФ полномочия.

Капитан морского (речного) порта наделен полномочиями по обеспечению в соответствии с международными правовыми обязательствами государства надзора за безопасностью мореплавания, за порядком в порту, по дипломированию командного состава судов и другими функциями, которые конкретизируются в обычаях каждого порта.

Мы уже знакомились с понятием терминала, как транспортного предприятия общего пользования, говорили о том, что оно связано со стыковкой инфраструктур различных видов транспорта, а также о том, что понятие терминала ассоциируется с морским, речным портом, аэропортом, которые в современных условиях являются составными частями мультимодального транспортного узла (МТУ), которые объединяют в себе также железнодорожные станции и связывающие их рельсовые пути, аэропорты, конечные и промежуточные объекты магистральных трубопроводов, муниципальные транспортные сети. В инфраструктуру мультимодального транспортного узла входят складские комплексы и грузовые терминалы с логистическими центрами для управления и распределения грузопотоков, объекты таможенного оформления грузов, транспортное страхование, организации, обеспечивающие транспортно-экспедиторские и банковские услуги.

В припортовой производственной зоне располагаются предприятия по доработке продукта, его сортировке, современной расфасовке и упаковке, производству новых, востребованных товаров на основе привозимого сырья с расчетом на дальнейшую транспортировку потребителю как внутрь страны, так и на экспорт. Особенно экономически оправданной является расположение таких предприятий в «свободной экономической зоне», т. е. вне юрисдикции национального таможенного законодательства.

В настоящее время обязательным функционированием транспортного узла является его управление службой единого оператора, иногда нескольких, но под контролем их ассоциативного органа.

Необходимость создания эффективной национальной сети мультимодальных транспортных узлов, международных транспортных коридоров и логистических центров подчеркнуто в Федеральной це-

левой программе «Модернизация транспортной системы России», рассчитанной на 2002–2010гг.

Названия терминалов могут быть разными: на железнодорожном и автомобильном транспорте — железнодорожная станция и автостанция, контейнерный пункт, площадка (container yard), грузовой двор; в морском, речном порту — контейнерный терминал или причал (container terminal, berth).

Каждый терминал создает собственную изолированную транспортно-логистическую схему и технологию обслуживания клиентуры — производителей и потребителей товарной массы, располагающейся на конкретной географической территории, которую на Западе называют «хинтерландом» (например, для Гамбургского порта — это не только север Германии, но и Чехия) или на направлении транспортного коридора. В транспортном узле может находиться несколько терминалов, если в нем пересекаются не один, а два, три отдельных транспортных коридоров (в Москве — коридоры: №2, №9, «Восток — Запад», «Север — Юг»).

Эти схемы и технологии конструируются, исходя из того, какое значение в каждом узле придается той или иной системе доставки с участием:

— океанского транспорта с применением концепций или одного перевозчика, или одновременно нескольких по слот-чартеру, в контейнеровозном или ролкерном варианте;
— морского транспорта с фидерным регулярным линейным сообщением из базового порта с чисто контейнерной, ролкерной или паромной системами доставки контейнеров или автотрейлеров;
— железнодорожных, контейнерных или контрейлерных маршрутов, принадлежащих государственной железной дороге или частным операторам («фирменных поездов»);
— автомобильного транспорта, специализирующего на завозе и развозе, перевозках ULD между терминалами, контейнерными грузовыми станциями, экспедиторскими складами и площадками.

Имущественное владение терминальным хозяйством находится в руках международных операторско-портовых компаний (Hutchison, Eurogate, ECT, HHLA и др.). Ими обеспечиваются внутриотраслевые пропорции в развитии технических средств транспорта в регионе тяготения, эффективное использование и выработка оптимальной сопрягаемости эксплуатационных показателей устройств и транспортных средств по основным грузопотокам.

Управление движением и общее руководство системой транспортно-логистического распределения грузопотоков (ТЛС) на терминале сосредоточено в его организационной структуре — «транспортно-ло-

гическом центре» (ТЛЦ) с участием основных экспедиторов и железнодорожных перевозчиков.

Значение этих управленческих структур в общей транспортной деятельности несомненно будет возрастать и в дальнейшем. Однако, если не произойдет никаких изменений в договорно-правовой базе сложившихся сообщений, то за экспедиторами и транспортными агентами судоходных компаний сохранится их организующая роль в качестве договорных операторов.

5.5. Договор терминального обслуживания

Мы рассматриваем этот вид договора на примере договора между морским (речным портом) со статусом терминального оператора общего пользования и пользователями услуг его инфраструктуры — судовладельцем и грузовладельцем (экспортером, импортером), представленными портовым экспедитором и транспортным агентом в одном лице на основе договора субэкспедиции и субагентирования с транспортным менеджером обоих принципалов (судовладельца, экспортера /импортера).

Особенностью терминального обслуживания является также то, что по обычаям портов они (порты) наряду с предоставлением услуг по использованию своей инфраструктуры выполняют часть широкого комплекса услуг транспортной экспедиции грузов, включая хранение.

В терминальном договоре судовладельца обычно приводятся только условия конкретного распространения на стороны договора исполнения требований, содержащихся в обычаях порта. Принятие на себя портом чисто судовых агентских функций — явление весьма редкое и касается в основном специализированного флота.

В терминальном договоре, соответственно, скрупулезно должны быть перечислены транспортно-экспедиторские операции, которые выполняются портом в лице его специального подразделения — «транспортно-экспедиционной конторы» (ТЭК) или центра (ТЭЦ), какие сам портовым экспедитором (экспортера / импортера, дочерней портовой фирмой транспортного менеджера) или осуществляются ими совместно. Могут быть варианты, касающиеся только экспорта, или только импорта, транзита. Под понятием «груз» мы будем рассматривать предмет, отвечающий его общему значению.

Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта дают понятие **порта** как комплекса сооружений, расположенных на земельном участке и акватории морских и внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания су-

дов и пассажиров, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта.

Понятие «порта» связывается, как правило, с понятием «причала», как гидротехнического сооружения, имеющего устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов. Мы в дальнейшем будем связывать понятие «причал» с «призводственной единицей порта или его конкретного района».

Рассмотрим обязательства сторон по договору терминального обслуживания.

1. Грузовладелец обязан обеспечить портового экспедитора финансовыми средствами для оплаты услуг огромного числа вовлекаемых в терминальные операции третьих лиц, включая недоборы провозных платежей. Виды такого обеспечения разные: предоплата, аванс, платежи с лимитированных чековых книжек, банковскими чеками и др., в соответствии с выданными им экспедитору доверенностями для ведения расчетов и раскредитования документов (корешки чеков остаются у экспедитора).

2. При заключении договоров на транспортно-экспедиторское обслуживание грузов терминалов необходимо дифференцировать услуги по видам сообщений: прямому железнодорожному и водному, СМГС, прямому железнодорожно-водному, автомобильному; по вариантам таможенного контроля: прибытие экспортного груза со штампом внутренней таможни на грузовой таможенной декларации (ГТД) — «выпуск разрешен»; в режиме «внутреннего таможенного транзита (ВТТ); в режиме таможенной очистки («затаможивания») по прибытию в порт (обратное разделение услуг при импорте); по вариантам хранения: на портовом обычном или таможенном складе и пр.

3. При оформлении договора на ТЭО требуется исходить из действующих в порту нормативов:

— числа судов под одновременной погрузкой/разгрузкой в сутки с разбивкой по категориям грузов; порядка применения этих норм;
— нормы загрузки/разгрузки вагонов и фронта их одновременной обработки, согласно узловому соглашению между портом и железной дорогой;
— систем штрафов (демереджа) терминала за задержку судна в порту сверх сталийного времени и премии (диспача) терминалу за его экономию;
— порядка составления плана обработки судна (ПОС), оформления актов стояночного времени и таймшитов; (приложения №28, 29)

норм одновременного хранения по родам грузов, по количеству в тоннах, кбм, единицам контейнеров, ролл-трейлеров, колесной техники и т. д., с разбивкой на нормы открытого и закрытого хранения.

4. В договоре должен содержаться пункт о порядке планирования отправки груза для транспортировки в порт.

Согласно заявке на перевозку груза железнодорожным транспортом груз может следовать в адрес порта (терминального оператора) или предпортовой базы грузовладельца с указанием наименования компании, для которой груз направляется.

Груз может поступать не только на припортовую железнодорожную станцию, но и на грузовые дворы других станций железнодорожного узла, в аэропорты, почтовые отделения, речные порты и на автовокзальные станции.

5. Значительная масса грузов переваливается в портах по прямому варианту «вагон-судно» (Федеральное агентство морского и речного трансопрта / ФГУП «Росморпорт») могут выдавать на этот счет особое задание). Соответственно, необходимо предусматривать обязательство (для оформления заявки на подачу вагонов железной дороге) ТЭК'а порта по отзыву с предприятий-поставщиков грузов, подлежащих отгрузке по прямому варианту. Тем самым порт становится участником логистической системы перевозки груза, предусматривающей тесное взаимодействие сторон в целях исключения простоев судов и подвижного состава, оформляемого узловым соглашением.

6. Порт в учетной карточке, оформляемой совместно с припортовой станцией железной дороги, должен предусматривать подачу вагонов с экспортными грузами к конкретному складу или борту судна, стоящему на конкретном причале. В целях снижения стоимости грузовых работ допускается подача вагонов к борту судна для погрузки груза по прямому варианту при наличии однородного груза, находящегося на хранении в порту.

7. Выгрузку грузов из подвижного состава порт производит с проверкой действительного состояния и количества грузов данным, указанным в транспортных документах. В договоре должен быть указан оговоренный сторонами вариант весового хозяйства: с взвешиванием на железнодорожных весах по массе, указанной отправителем в железнодорожной накладной, с отметкой в приемном акте и карточке приема экспортного груза; по числу пакетов; со счетом грузовых мест (штук), в т.ч. в неисправных пакетах: с перевеской, без перевески, с участием экспертов Торгово-Промышленной палаты или фирм, осуществляющих сюрвейерское обслуживание.

8. В каждом порту, согласно «Узлового соглашения», установлена определенная схема прохождения транспортных и таможенных документов (коносаментов, товаросопроводительных накладных железнодорожного, речного, морского и автомобильного транспорта, таможенных деклараций), а также составления приемосдаточных актов в ходе приема груза от транспортного предприятия (железнодорожного, речного, автомобильного) или со склада грузовладельца.

В «договор на ТЭО» этот порядок применительно к виду транспорта, порядку складирования и т. д. должен быть внесен без каких-либо исключений и коррективов во избежание простоев транспортных средств и претензий со стороны таможенных и санитарно-карантинных органов.

9. Груз может быть принят от транспортного предприятия с дефектами (порчей, недостачей мест или массы грузов по сравнению с данными, указанными в транспортных документах) с оформлением требуемой документации.

Для ограждения интересов грузовладельца и для возможности получения возмещения за причиненный убыток виновной стороной в договоре должно содержаться при наличии коммерческого брака требование об оформлении терминалом (с участием экспедитора) с железнодорожной станцией коммерческого акта или акта общей формы, с вручением его грузовладельцу, как правило, в суточный срок.

Коммерческий акт подписывается заместителем начальника станции по грузовой работе, заведующим грузовым двором, приемосдатчиком железнодорожной группы района порта (ЖДГПР) и представителем порта.

Основанием для составления акта служит справка (рапорт), составляемая приемосдатчиком железной дороги и складским работником порта. В случае отказа железной дорогой в составлении акта, он составляется портом с привлечением какой-либо третейской стороны.

10. Как экспедитор грузовладельца порт должен обеспечить разборку, сохранность и возврат специальных приспособлений и съемного оборудования железнодорожных вагонов, автомобилей и т. д.

В ходе процесса погрузки груза и его размещения в судне терминал в своих действиях совмещает две функции: экспедитора грузовладельца и агента судна, тесно взаимодействуя с основными экспедиторами экспортера и импортера, а также с агентом судовладельца.

11. Важную роль в этом процессе имеет составление за 5 дней до начала месяца сводного месячного графика (СМГ) расстановки портом национальных и иностранных судов, зафрахтованных российскими и иностранными фрахтователями на основании их заявок на пода-

ву судов в Центр координации операций (ЦКО) порта не позднее, чем за 6 суток до начала планируемого месяца.

Заявка должна содержать: наименование грузовладельца; экспедитора; название судна; планируемую дату прихода в порт; грузовой список с указанием названия и массы грузов по номенклатуре, соответствующей грузопотоку, для которых установлены валовые нормы (ВН); количество трюмов, предъявленных к погрузке/выгрузке.

ЦКО порта включает суда в СМГ в очередности дат заявленного прихода судов и за двое суток до начала планируемого месяца сообщает Заказчикам ориентировочные сроки обработки судов. (Предварительно ЦКО согласовывает проект СМГ с районами и службами порта).

В транспортных условиях контрактов «Стороны», в зависимости от базисных условий поставок, обычно предусматривают обязательство сообщать порту (ЦКО) капитанами судов через судового агента информацию о подходе за 10 суток до планируемой даты прихода, а также уточнять время прихода судов в порт за 48, 24 и 4 часа, а при малой длительности перехода — вообще не позднее, чем через 2 часа после выхода из предыдущего порта.

В соответствии с СМГ, на каждые сутки в порту составляется оперативный график работы порта (ОПГРП) с учетом уточненных заявок заказчиков с указанием наименования судна, даты прихода, характеристики судна (длина, ширина, осадка на приход, отход, количество трюмов, количество грузов на погрузку/выгрузку), готовность для производства грузовых операций через все или часть люков.

12. Договором предусматривается обязательство грузовладельца вручать погрузочный ордер (экспортное поручение) порту заблаговременно, но не менее, чем за 48 часов до начала загрузки судна, вместе с грузовым списком, с подтверждением на нем таможни о выпуске товара на экспорт и с приложением ветеринарных, фитосанитарных (карантинных) свидетельств и прочих товаросопроводительных документов (спецификаций, сертификатов и др.), кроме того, в своих погрузочных ордерах-поручениях содержатся сведения о местах складирования грузов, номерах заказ-нарядов. До начала погрузки порт обязан определить пригодность судна к перевозке груза. (Осмотр грузовых помещений портом с привлечением карантинных органов, таможни и др. не освобождает перевозчика от ответственности за сохранность грузов). ТЭК порта составляет предварительный грузовой план (план размещения грузов на судне), согласовывает его с таможней и санитарно-карантинными органами и представляет план на утверждение (согласование) капитану судна

(окончательный грузовой план подписывается капитаном после окон-
чания погрузки). При перевозках грузов на судах регулярных линий
в терминальном договоре учитывается особенность организации пе-
ревозок в линейном судоходстве. Капитан линейного судна, как
представитель судовладельца, является ответственным за правил-
ное распределение и укладку каждого груза в трюме судна. Соот-
ветственно судовладелец несет ответственность за сепарировани
коносаментных партий грузов и качество сепарации, по возможны
преетензиям, связанным с ненадлежащим сепарированием, крепле-
нием и штивкой грузов под его контролем экипажа. Эти функци
могут быть судовладельцем переданы судовому агенту, а им пору-
чены стивидору. При невыполнении этих условий расходы, связан
ные с рассортировкой груза при выгрузке, несет судовладелец. (Все
это также отражается в терминальном договоре судовладельца с пор-
том).

Полученные экспортные поручения ТЭК направляет: один («пер-
вый») экземпляр — складу, где хранится груз, как основание для его
подготовки к отгрузке и выдаче судну; один («второй») экземпляр —
коносаментной группе ТЭК для предварительной подготовки коноса
ментов. Четыре экземпляра поручения передаются экспедиторской
группе причала, где идет загрузка судна (один — «третий» передается
судну с копией для оформления штурманской расписки в приеме груз
на судно; второй («четвертый») — стивидору, обрабатывающему суд
но; третий («пятый») — тальману порта, ведущему счет погружаемы
грузов). Экземпляр поручения со штурманской распиской, удостов
ряющей прием судном груза, оставляют в пароходном деле причал
ной группы учета грузов порта.

Один экземпляр поручения со штурманской распиской направля
ют в коносаментную группу для корректировки подготовленных ко
носаментов. Вместе с коносаментами он отсылается судовладельцу
Экземпляр поручения, который был у приемосдатчика, по окончани
погрузки приобщают к тальманским листкам (распискам) и хранят
причальной группе учета. Кроме этого, выдачу экспортных грузов
тыловых складов для погрузки на судно или для перевозки на друго
склад оформляют путевыми листами.

Компьютеризация перечисленных складских и портовых экспед
торско-агентских операций, безусловно, сокращает и ускоряет док
ментооборот. Но в основу его программирования закладываются п
речисленные операции без какого-либо их исключения.

14. В договоре должно быть предусмотрено число изготовляем
оригиналов и копий коносаментов, а также грузовых манифесто
порядок рассылки оригиналов коносаментов (через банк, авиапоч

той, судовой почтой, электронной почтой), а также рассылки копий и
их предназначение («пароходные дела» экспедитора и судовладель-
ца, таможни и др.).

15. По трамповым судам порт обязуется обеспечить рациональ-
ную загрузку судна, сепарацию отдельных партий грузов в трюмах,
надлежащее размещение и крепление грузов в трюмах.

16. При отгрузке массовых грузов в трюмах и на палубах судов
может иметь место проверка погруженной массы груза по осадке суд-
на. В этом случае в договоре или в разовом порядке порту должна
быть выдана инструкция по производству такого измерения.

17. Размещать грузы на палубе порт имеет право по условиям ко-
носаментов и чартеров только с согласия отправителя, о чем в допол-
нение к такому согласию в договоре отправитель обязан сделать ого-
ворку в поручении. В таком случае в коносамент вносится отметка
«груз палубный» (deck cargo).

В договоре должно быть оговорено обеспечение терминалом се-
парационными и крепежными материалами. По действующим обыча-
ям портов РФ они предоставляются или оплачиваются фрахтовател
ми или грузовладельцами. Работа по сепарированию и креплению гру-
за, производимые на судне, относятся на счет судна. Специальный
инвентарь — талрепы, скобы, стальные тросы и другие приспособле-
ния для крепления груза предоставляются судном. На линейных судах
сепарационные и крепежные материалы предоставляются судовладель-
цем за свой счет.

Согласно договоров и соглашений все участники перевалочной
операции несут ответственность:

а) за сохранность груза.

Терминалы соответственно обязаны хранить грузы в зависимости
от их свойств на закрытых складах или открытых площадях, не допус-
кая смешения грузов, следующих по разным накладным или коноса-
ментам, или складирования рядом несовместимых грузов (например,
сельдей и сахара, чая и табака, масла и волокнистых веществ). Все
работы по погрузке, выгрузке, складированию и хранению грузов
порты обязаны выполнять с соблюдением требований, изложенных в
сборнике «Общие и специальные правила перевозки грузов ЗМ», в
«Правилах перевозки опасных грузов» (МОПОГ), а также в «Прави-
лах перевозок грузов ОАО РЖД». Если же предстоит обработка гру-
за, не предусмотренного правилами, то грузоотправители по требова-
нию экспедитора должны заблаговременно снабдить его для передачи
порту инструкциями, без которых нельзя принять меры к сохранности
груза. В противном случае порт не будет нести ответственность за его
порчу или повреждение.

б) за причинение грузу какого-либо ущерба (недостачи, поломки, порчи, пересортицы, утери);

— Если терминал не соблюдал действующие на транспорте правила и инструкции грузовладельца о порядке складирования, хранения и перевалки того или иного груза; если порча груза произошла по причине нарушения портом очередности отгрузки, указанной в погрузочном ордере-поручении; если по вине порта оказалась поврежденной тара груза, следствием чего явилось причинение грузу ущерба.

(Порт несет ответственность за повреждение судна и груза, происшедшее по его вине, при наличии акта, составленного с участием представителя порта, в течение рабочей смены, в период которой произошло повреждение).

— Если порча груза произошла по вине его длительного хранения грузовладельцем.

(Для проверки массы груза порт должен быть оснащен товарными и автомобильными весами, а железнодорожная станция должна иметь вагонные весы. Весовое хозяйство требуется содержать в хорошем техническом состоянии).

За недостачу массы грузов в пределах установленных норм естественной убыли при их перевалке и хранении порт ответственности не несет (если не было взвешивания груза при приеме, то время хранения в порту суммируется с временем транспортировки).

Поврежденную тару порт обязан отремонтировать за свой счет.

в) за разукомплектование оборудования порт несет ответственность, если по этой причине произошли задержки монтажа, строительства промышленного объекта или его пуска.

г) если портом груз был отправлен не в тот адрес, который был указан в погрузочном ордере-поручении. (Порт обязан немедленно за свой счет переадресовать его в пути следования или переотправить груз по назначению, если груз уже прибыл в неправильный адрес).

д) за простои транспортных средств (судов, железнодорожных вагонов, автомобилей, контейнеров) сверх установленных на их обработку норм времени грузовладельцы обязаны нести ответственность:

— по причине изменения или аннулирования первоначального экспортного ордера-поручения;

— за простои вагонов с грузами, завезенными в порт сверх плана и сверх норм одновременного хранения экспортных грузов и по этой причине не принятых на склады порта; за несвоевременную подачу судов;

— за несвоевременный вывоз импорта, под вывоз которого резервировались складские площади для экспорта;

— за простои (судов, вагонов) по причине несвоевременной выдачи порту поручений на отгрузку, некомплектностью товаросопроводительной документации, сертификатов качества, фитосанитарных и карантинных свидетельств;

— за простои вагонов с экспортными навалочными грузами, поступившими смерзшимися или слежавшимися;

— за простои вагонов, прибывших с тяжеловесными грузами, на которых не указаны места застропки, точки центров тяжестей или на которые нет инструкции по перегрузке.

Порты несут ответственность за простои транспортных средств, сверхобработку сверх времени, рассчитанного согласно установленных норм на их погрузку, разгрузку и т. д.; а также за несвоевременную погрузку подвижного состава и судов, обрабатываемых без применения установленных норм погрузки, выгрузки и т. д., но прибывших в порт в пределах согласованных месячных планов.

Железные дороги, автомобильные предприятия несут ответственность за простой вагонов и автомобилей при доставке грузов в неисправной таре.

Мы подробно остановились на экспедиции отправки экспортного груза в морском порту.

Изложенные общие требования к экспедиторам, агентам и перевозчикам, основанные на правовых нормах Гражданского права и Уставов, применяются при экспедиции отправления и прибытия грузов и в других отраслях транспорта и.поэтому, автором они, по возможности, не будут вновь рассматриваться во избежание повторений.

В 2004г. вступили в силу международные требования — Код портовой и судовой безопасности (International Ship and Port Facility Security (ISPS), который усилил ответственность портовых властей, и соответственно было введено взимание сборов за их обеспечение (ISPS Code terminal surcharges), которые увеличили общие расходы за транспортировку грузов.

Вопросы для повторения

1. Какое определение «порта» дано в КТМ и в КВВТ РФ?
2. Сформулируйте обязанности, согласно договору терминального обслуживания: а) порта; б) судового агента; в) портового экспедитора.
3. Какие нормативы, действующие в порту, должны вноситься в терминальный договор?
4. Как оформляется погрузочный ордер (экспортное поручение)?
5. Какие виды ответственности сторон предусматриваются в договоре терминального обслуживания?

5.6. Реализация на терминалах стивидорных и тальманских услуг

Затраты на стивидорное обслуживание — исполнение погрузочно-разгрузочных операций на любом терминале составляют значительную часть транспортных издержек, связанных с доставкой грузов от продавца к покупателю.

Даже в тех случаях, когда их оплачивает грузоотправитель или получатель, то выбор производителя работ — стивидора не может не интересовать перевозчика. От квалификации персонала, оснащенности механизмами зависит качество и интенсивность погрузочно-разгрузочных работ, на исполнение которых зачастую затрачивается до 40–50% общего эксплуатационного времени транспортного средства.

Не случайно, поэтому, общей тенденцией является стремление перевозчика принять на себя функцию, если не плательщика, то хотя бы заказчика погрузочно-разгрузочных работ и других терминальных операций.

Это обеспечивается соответствующей редакцией «обычаев портов», а также калькуляцией ставок линейных тарифов, когда организация погрузки, выгрузки и перевалки груза возлагается на перевозчика, а расходы за стивидорные работы ему компенсируются путем включения специальной составляющей в ставку линейного тарифа или в сумму фрахта (перевозка груза на «линейных условиях»).

Традиционно под термином «стивидорное обслуживание» подразумеваются операции по погрузке груза, размещению и укладке груза в транспортном средстве, чтобы обеспечить не только сохранность, безопасность груза, но и осуществить намеченную перевозку — рейс судна или вагона, передвижение автомобиля, автотрейлера с грузом и т. д. К этим работам относят также ряд манипуляций с грузами на терминале (в порту, на железнодорожной станции, в товарном складе) — выгрузку и перевалку груза с одного вида транспорта на другой, взвешивание груза, его сортировку и т. п.

Часто эти операции подразделяют на две категории: «грузовые работы на борту» и «грузовые работы на терминале». Наиболее оптимальным для владельца транспортного средства является производство одной, еще лучше собственной дочерней фирмой, всего комплекса стивидорного обслуживания. Такое положение характерно для грузовых операций с контейнерами и роллтрейлерами на терминалах с соответствующим выбором для этого базисного условия контракта, позволяющего возложить организацию перевалки груза на перевозчика.

Стивидорное обслуживание за рубежом, да и в нашей стране имеет ряд особенностей.

В странах с развитой экономикой стивидорные компании, как правило, предприятия частные, в развивающихся — государственные и полугосударственные. Разрозненные стивидорные предприятия объединяются в предпринимательские ассоциации по странам, регионам. Эти ассоциации централизованно, с одной стороны, согласовывают условия коллективных трудовых договоров с профсоюзами докеров, с другой, согласовывают единые правовые нормы и тарифы с заказчиками работ — фрахтователями (грузовладельцами) или с перевозчиками.

При этом нужно заметить, что докеры за рубежом, как правило, принадлежат к наиболее организованной части рабочего класса, а объединяющие их профсоюзы — влиятельная политическая сила. Согласование трудовых договоров и уровня зарплаты нередко сопровождается всеобщими забастовками. Не случайно, поэтому, в каждом чартере содержится на этот счет специальная оговорка, регулирующая поведение сторон в период трудового конфликта, тем более, что участником его нередко оказывается также в силу рабочей солидарности и судовая команда.

Активность профсоюзов учитывается владельцами стивидорных и терминальных компаний по-разному. Владельцы и арендаторы терминалов стремятся к созданию дочерних стивидорных подразделений с постоянным штатом рабочих. Стивидорные компании держат у себя в постоянном найме от нескольких человек бригадиров («форманов») до 80% штата рабочих. Остальные набираются по потребности из портового пула, контролируемого профсоюзом («part regular, part-pool employment system»). Очень часто набор производится просто по подходу судна и по получению стивидором заказа на работу. Соответственно руководители пула регистрируют не только профессионалов, но и просто желающих подработать рабочих припортовых предприятий и крестьян с ближайших ферм.

Любой предприниматель, нуждающийся в рабочей силе для погрузки груза в судно, выгрузки груза из судна и производства работ на причале или в складе, обязан прежде всего ознакомиться с принятыми в порту, регионе, стране «Общими условиями работы стивидоров», разработанными соответствующей ассоциацией или объединением ассоциаций портовых стивидоров и с действующими едиными стивидорными тарифами.

При этом, как правило, следует воспринимать содержащуюся в них информацию только лишь для оценки ситуации и общей ориентации в предстоящих расходах. Дело в том, что непрерывный процесс контейнеризации грузов, механизации и автоматизации перевалочных операций поддерживает постоянное превышение предложения стиви-

дорных услуг относительно спроса на них. Острая конкуренция на рынке стивидорного обслуживания позволяет перевозчикам и экспедиторам зачастую добиваться значительных уступок при редактировании условий стивидорных контрактов и размеров скидок с опубликованных тарифов (последнее оформляется конфиденциальным приложением — аддендумом).

В принципе стивидорный контракт определяет правовые отношения между заказчиком и исполнителем работ и содержит ставки на их оплату.

Обязанности заказчика работ по отношению к стивидорной компании:

- заблаговременно сообщать (через агента) срок подхода транспортного средства, количество и характеристику груза, а если это судно, то распределение груза по трюмам, наличие и исправность грузовых средств на борту, их сертификацию;
- при погрузке — согласовать карго-план и организацию работ;
- обеспечить освещение и энергию при использовании судовых грузовых средств;
- своевременно оплачивать счета за произведенные работы.

Последнее, ни в коем случае, не должно быть только декларацией. Традиционно оговариваются относительно короткий, как правило, 14-дневный срок платежа; конкретная форма оплаты (аккредитив, аванс, наличные); порядок оплаты (через агента, экспедитора, непосредственно заказчиком).

Всегда нужно учитывать, что поддерживаемый рабочими стивидор-предприниматель, в случае задержки платежа, может пойти на крайние меры: арестовать груз, судно или другое транспортное средство, потребовать оплату работ капитаном судна, водителем грузовика и т. д.

Для правильной редакции обязанностей исполнителя работ — стивидора целесообразно заранее ознакомиться с установленными в обычаях порта режимами рабочего времени (число смен, начало и конец смены, перерыв) и системой оплаты стивидорных работ. Она может быть повременной, сдельной и сдельно-прогрессивной.

Повременная, как правило, почасовая система, покрывающая трудовые затраты и доход предпринимателя-стивидора («cost plus profit system»), не стимулирует повышение производительности труда докеров. Заказчику нужно добиваться поэтому совмещения почасовой нормы с условием ее оплаты только при достижении определенной нормы выработки (количества тонн, числа контейнеров в час и пр.). По почасовым ставкам оплачивается труд крановщиков, водителей автопогрузчиков, плотников, рабочих по укладке и креплению грузов, зачистка трюмов и пр.

Наиболее распространенной является сдельная оплата труда, при которой интересы перевозчика и стивидорной компании в значительной мере совпадают. Увеличение производительности труда грузчиков отражается на сокращении времени стоянки перевозочного средства и в то же время способствует росту доходов стивидорной компании.

Здесь нужно отметить, что нормы погрузки — выгрузки зачастую устанавливаются различными нормативными актами в зависимости от степени механизации работ, грузоподъемности и типа кранового оборудования. Нормы устанавливаются для типоразмера судна или на рабочий люк, единицу массы или объема груза за рабочий день, сутки и т. Для автомобильного транспорта — по количеству погруженно-выгруженного груза в течение часа общего времени, с учетом времени на маневрирование автомобиля и оформление документации, времени на взвешивание и перевзвешивание груза, пересчет мест.

Тарифы на стивидорные операции устанавливаются с учетом трудоемкости перевалки и могут содержать до 100–150 позиций в зависимости от трудоемкости обработки 1 т конкретного груза (commodity system). Для грузов с удельным погрузочным объемом более единицы (УПРО 1) тарифная ставка может взиматься за единицу объема или за обработку отдельного места (в тарифе содержатся правила обмера и указывается исполнитель операции обмера — стивидор, тальман). В целях упрощения пользования тарифами грузы могут группироваться в классы (обычно 10–12) — а также дифференцироваться по участкам грузовых работ: «трюм — причал»; «трюм — наземный транспорт» и т. д.; различаться по видам упаковок и габаритам мест. На мелкие партии штучных грузов устанавливаются повышенные ставки тарифа.

Особое значение имеют «условия применения тарифа». Если написана ставка, якобы включающая в себя «выполнение всех операций с грузом» или «свободная консолидированная ставка» (consolidated rate) или «аккордная ставка» (flat rate), то в условиях применения тарифов должны быть перечислены все операции, которые включены в такую ставку (и операции, не включенные в перечень, стивидор может потребовать дополнительную плату).

К ним относятся: погрузка, выгрузка, укладка и сепарация в трюме, мелкий ремонт тары. Использование стропов, сеток, кранов, поддонов и т. п. либо включается в тариф, либо они предоставляются за дополнительную плату. Базисная ставка стивидорного тарифа — ставка за работы, выполняемые в обычное время, в обычных условиях и с обычным риском. За любые отклонения предусматриваются надбавки:

— за работу в неурочное время: выходные и праздничные дни, во 2-ю и 3-ю смены, в обеденный перерыв;

— за работу с вредными грузами: пылящими, остропахнущими, трудоемкими (слежавшимися, смерзшимися и т. д.);

— за погрузку/выгрузку с перевеской или производимую на рейде;

— за работу в неудобных помещениях: шелтердеках, в кормовых трюмах, разделенных переборками или тоннелем гребного вала, диптанках;

— за работу в загрязненных трюмах, рефкамерах и других помещениях, вредных для здоровья докеров;

— за работу с транспортным средством меньшего (надбавка) или большего (скидка), чем установленного среднего размера;

— за погрузку тяжеловесного, длинномерного, с нетрадиционным весом, подмоченного, обгорелого, грязного грузового места и др.

Все работы, имеющие непостоянный характер производства, выделяются в категорию дополнительных, которые заказываются и оплачиваются особо, например:

— переукладка груза в трюмах или с выгрузкой на берег;

— сортировка груза по коносаментным партиям;

— счет и проверка состояния груза, если они возлагаются на стивидорную, а не на тальманскую фирму и др.

Как правило, в контракте особо оговариваются оплата заказчиком крановых расходов, если они не входят в стивидорную ставку, и оплата простоев бригад:

— по вине судна (отсутствие электроэнергии, пара и т. д.);

— в случае завершения работ до конца смены:

— по метеопричинам;

— из-за отсутствия груза, вагонов и т. п.

Оплата простоев производится по почасовым ставкам.

Контейнеризация расширила перечень стивидорных услуг за счет трудовых операций, связанных с заполнением контейнеров грузами (stuffing) и выгрузкой (stripping) грузов из контейнеров. При калькуляции ставок на эти работы учитывается трудоемкость, связанная с манипуляциями штучными грузами в слабой упаковке, необходимости сепарации и обеспечения правильности сдачи груза получателям, а также с подсчетом и проверкой состояния грузов в контейнерах.

Исключительно важным являются вопросы компенсации ущерба имуществу «третьих лиц» и здоровью докеров. В договоре должно содержаться предупреждение о том, что если нанесен ущерб грузу или судну, то грузовладелец и судовладелец должны располагать по договору правом требования завершения грузовых работ, составления акта сюрвейером, подтверждающего, что ущерб (судну, грузу) нанесен стивидором, и определяющего размер нанесенного ущерба. Практика показывает, что при отсутствии акта сюрвейера претензии от судо- или грузовладельца стивидорной компанией не принимаются.

Идеальным является наличие в контракте условия обязательного страхования стивидором своих и привлекаемых рабочих от риска несчастных случаев с полным размером компенсации за ущерб. Если предусмотренная компенсация не возмещает ущерба, нанесенного рабочему в связи с потерей трудоспособности, то пострадавший вправе предъявить через суд иск непосредственно к перевозчику. По этой причине, а также в связи с тем, что в ряде зарубежных стран вообще отсутствуют как система государственного медицинского страхования, так и законы о компенсации рабочим ущерба за увечья и потерю трудоспособности, перевозчик страхует такого рода риски в клубах взаимного страхования после чего выдает стивидору гарантийное письмо (letter of indemnity) о принятии на себя всего риска возмещения ущерба пострадавшему.

В договоре или в приложениях к нему должен быть установлен порядок актирования страховых случаев как в отношении рабочих, так и в отношении перевозочных средств и устройств в случае их повреждений.

Сдельно-прогрессивная система оплаты стивидорных работ (sliding scale system) применяется при погрузке/выгрузке контейнеров, когда ставка за число контейнеро-операций, производимых за час, предусматривает выплату премии за ее перевыполнение.

Помимо прямой скидки с тарифа можно в ходе переговоров получить и косвенную скидку, в том числе путем возложения на стивидора:

— обязанности в случае завершения работы на одном трюме, использовать бригаду на других трюмах либо на других судах судовладельца;

— установления льготного периода, в течение которого судовладелец не компенсирует простой бригад (до 2-х часов);

— отнесение на счет стивидорной компании некоторых дополнительных видов вспомогательных операций (открытие, закрытие люков и др.);

— снижения процента на накладные расходы (overhead expences) — обычно до 5–15%.

Все изложенное выше свидетельствует о сложности калькуляции стоимости работ по погрузке и выгрузке грузов. В агентских и экспедиторских фирмах эта работа поручается, как правило, специалистам, имеющим опыт работы в стивидорных предприятиях в данном регионе.

В условиях развития рыночных отношений в России повсеместно применяется западная практика организации стивидорных работ. Она

находит свое выражение во внедрении контрактных договорных правоотношений между морскими, речными и авиационными портами, владельцами терминалов и товарных складов и грузовладельцами (экспедиторами) в части производства работ по погрузке и разгрузке грузов.

Федеральная служба по тарифам и Минтранс осуществляют государственный контроль за уровнями тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними работы, а также на транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в крупных морских портах России. В других портах универсализацию стивидорных тарифов контролируют ассоциации судовладельцев.

На транспорте осуществляется лицензирование погрузочно-разгрузочных работ (стивидорной деятельности).

Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте, утвержденное Постановлением Правительства (в 2002г.), обязывает лицензедержателя иметь необходимые грузоподъемные краны или иное погрузочно-разгрузочное оборудование. Стивидор обязан соблюдать правила эксплуатации портовых сооружений, перегрузочных машин, грузоподъемных кранов, обеспечивать для судов безопасные подходы к месту проведения погрузочно-разгрузочных работ и безопасной стоянки.

Производство погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте характеризуется тем, что пока почти 80% грузов, предъявляемых к перевозке, грузится и выгружается на подъездных путях предприятий, терминалов, товарных складов и организаций, связанных с общей сетью железных дорог непрерывной колеей, т. е. на местах «необщего пользования».

По соглашению сторон осуществляется плата за погрузку грузов на местах «общего пользования» (грузовые дворы станций, где обычно концентрируются погрузочно-разгрузочные операции, другие пункты погрузки-разгрузки, находящиеся в ведении железной дороги) средствами железных дорог.

При калькуляции ставок грузы по их трудоемкости распределяются на несколько классов. Одной тонно-операцией считается перемещение груза: «из склада в вагон или на автомашину — при погрузке; из вагона или автомашины в склад — при выгрузке; из вагона в вагон, из вагона в автомобиль, из автомобиля в вагон — при перегрузке (прямая операция); внутри склада с целью проверки или перевески груза, отвалки груза от железнодорожной линии для освобождения места для выгрузки и другие, если условиями работы в этих операциях возникает необходимость».

Тальманское обслуживание включает в себя счет груза в ходе погрузки в транспортное средство (в судно) и выгрузки из транспорного средства (из судна). Обычно, кроме счета груза, тальманы выполняют ряд важных сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест, качества упаковки, маркировки, соответствие маркировки данным грузовых документов. Они информируют агента судовладельца или экспедитора грузовладельца о всех замеченных ими повреждениях груза и других обнаруженных нарушениях и отступлениях от условий контракта. Тальманским фирмам поручается обмер грузовых мест на причале или на складе. В крупных зарубежных портах существуют ассоциации, так называемых, **присяжных тальманов** (chartered tally) — присяжных весовщиков, тальманские расписки которых принимаются как официальные свидетельства «счета грузов» при разборе претензий и исков. В некоторых портах им поручается также контроль за выполнением норм грузовых работ стивидорными фирмами, а их свидетельства кладутся в основу расчетов сталийного времени.

В ряде стран Европы количество доставленного судном генерального груза определяется тальманами в момент его выгрузки и считается окончательным как для перевозчика, так и для получателя. Однако, во многих странах Африки и Азии такой счет в момент выгрузки является предварительным. Окончательное количество грузовых мест устанавливается при выдаче груза из порта грузополучателю под контролем таможни. При этом особенно возрастает роль агента и тальманской фирмы, обязанных защищать интересы перевозчика при возникновении разного рода претензий грузополучателей.

Выполнение тальманских услуг оформляется контрактом между перевозчиком или фрахтователем и тальманской фирмой с повременной или сдельной оплатой (за работу одного тальмана в час или за единицу груза).

Тальманский счет сдаваемых судну грузов ведется по каждому трюму отдельно. По окончанию смены тальманская расписка (tallyman's receipt) с приложенными к ней отвесами склада, путевыми листами, удостоверяющими количество груза и его состояние при приемке на судно, в качестве транспортного документа передается экспедиторской группе причала для подготовки штурманской расписки и коносамента, а при выгрузке груза — для оформления сдаточных документов судна/порта/грузополучателя.

Вопросы для повторения

1. Дайте общую характеристику стивидорных и тальманских услуг.
2. Какие обязанности заказчика и исполнителя услуг предусматриваются в стивидорном и тальманском контрактах?

3. Какие системы оплаты работ предусматриваются в стивидорных контрактах?
4. Какие изменения в организацию и оплату стивидорных услуг внесла контейнеризация грузов?

Транспортная терминология

Сдельная оплата труда — performance base system
Ставка за выполнение всех операций с грузом — all inclusive rate
Интенсивность грузовых работ — loading / unloading rate (скорость стивидорной обработки грузового транспортного средства)
Погрузить груз в трюмы — to bring cargo into the holds
Уложить — to stow, to lay
Выровнять — to trim
Занайтовать — to lash
Закрепить — to secure
Выгрузить из трюмов — to take from the holds
Предоставить — to provide
Подстилочный материал — dunnage
Грузовые средства — handling gear
На люк в день — per hatch per day

5.7. Экспедиция складского хранения (Гл.47 ГК РФ «Хранение»)

В последние годы складское хранение приобрело значение обязательного элемента логистики производства, распределения (снабжения и реализации) товаров и услуг.

Развитие терминального и складского хозяйства является важным элементом обязательной муниципальной, региональной и зачастую государственной инфраструктуры с различным участием в инвестициях в эту сферу экспедиторского капитала (в форме долгосрочной до 99 лет аренды экспедитором, временного пользования государственными или городскими землями под строительство терминалов с последующей амортизацией произведенных инвестиций; долгосрочной арендой земли и сооружений по льготным расценкам и пр.).

Складирование грузов, переданных экспедитору клиентом на хранение, приобрело значение важной экспедиторской услуги.

По договору складского хранения товарный склад (хранитель) обязуется за вознаграждение хранить товары, переданные ему товаровладельцем (поклажедателем), и возвратить эти товары в сохранности. В применение к транспортному хранению, также как и к отраслевому, т. е. к складированию груза перевозчиком, экспедиторское

хранение является срочным, а экспедиторские товарные склады — складами общего пользования, обязанными принимать товары на хранение от любого товаровладельца (п.2. Гл.47 ГК РФ «Хранение на товарном складе», Ст.907 ГК РФ).

Договор складского хранения, заключаемый товарным складом общего пользования, признается публичным договором. Такой договор склад должен заключать с каждым, кто к нему обратиться, на равных условиях. (Ст. 908 ГК РФ). (Хранение на таможенных складах регулируется нормативными актами ФТС).

Товарные склады принимают товар по указанию его владельца на хранение: как с раздельным хранением каждого товара, так и, с согласия владельца товара, с обезличением, когда они могут смешиваться с аналогичными заменимыми вещами, принадлежащими разным лицам. При раздельном хранении владелец сохраняет право собственности на свое имущество. При хранении с обезличением склад обязуется вернуть владельцу товара равное количество вещей того же рода и качества, какие были сданы им на хранение.

Товарный склад при приеме товаров на хранение обязан за свой счет произвести осмотр товаров и определить их количество (число единиц или товарных мест, либо меру — массу, вес, объем) и внешнее состояние (Ст. 909 ГК РФ).

Ст.911 ГК РФ отмечает, что при возвращении товара его владельцу обе стороны имеют право требовать осмотра товара или проверки его количества. Однако вызванные этим расходы несет тот, кто потребовал осмотра товара или проверки его количества. В договорах стороны могут расширить эту правовую норму: принять обязательство установить «количество мест», «если груз принимается на склад экспедитора или отгружается со склада экспедитора». Такое уточнение обязательства делается в целях более высокого обеспечения непрерывности логистического транспортного процесса в мультимодальных и интермодальных сообщениях, составной частью которых может стать хранение груза на товарном складе, расположенном на стыке двух корреспондирующих между собой видов транспорта.

Если при возвращении товара со склада товаровладельцу товар не был ими совместно осмотрен или проверен, заявление о недостаче или повреждении товара вследствие его ненадлежащего хранения должно быть сделано складу письменно при получении товара, а в отношении недостачи или повреждения, которые не могли быть обнаружены при обычном способе принятия товара, в течение трех дней после его получения.

Товарный склад обязан предоставить товаровладельцу возможность осматривать товар во время его хранения и отбирать его образ-

цы, а если хранение товара осуществляется с обезличиванием, то брать пробы и во всех случаях принимать меры, необходимые для обеспечения сохранности товара.

Если для обеспечения сохранности товара требуется изменить условия его хранения, товарный склад вправе самостоятельно принять требуемые решения. Однако хранитель обязан уведомить товаровладельца о принятых им мерах, если ситуация требовала существенно изменить условия хранения товара, предусмотренные договором складского хранения.

Из трех предусмотренных законом видов складских документов, подтверждающих принятие товара на хранение: двойного складского свидетельства (варранта), простого складского свидетельства на предъявителя и складской расписки (квитанции) в ходе экспедиторского хранения, как логистической составляющей транспортного перемещения товара на его пути от производителя к потребителю, используется складская расписка.

Складская расписка заполняется экспедитором и передается клиенту в том случае, если экспедитор принимает груз клиента на хранение. Складская расписка содержит характеристики груза (количество мест, вес, кубатура, вид упаковки груза). Выдача груза осуществляется по предъявлению складской расписки.

ФИАТА в 1975 году стандартизировала ее содержание в виде проформы FIATA Warehouse Receipt — складской расписки (FWR). (Приложение № 30).

В составе ее реквизитов содержится информация не только о товаре (грузе) и его владельце (depositor), но и о фактическом поставщике товара (supplier), держателе склада (warehouse keeper), наименовании склада, а также указаны сведения о транспортном средстве, на котором товар был доставлен на склад, о страховании товара, включая риски, от наступления которых товар был застрахован.

Складская расписка (квитанция) удостоверяет заключение договора хранения, количество и внешнее состояние принятого товара. Лицевая сторона расписки содержит перечень основных прав и обязанностей хранителя и грузовладельца, соответствующие Гл.47 ГК РФ, в том числе:

- обязательство хранителя выдать товар (груз) по предъявлению оригинала расписки;
- право держателя расписки (квитанции) распорядиться товаром на основании общих норм об уступке требования путем нанесения на расписке передаточной надписи — индоссамента (endorsement, assignment), о чем делается запись в специальной графе на второй стороне расписки (transfer of property);

- право хранителя на залог или на задержание груза в случае нарушения клиентом — депозитарием своих обязанностей по расписке;
- право владельца товара (груза) на передачу своего права на претензию при получении груза владельцу склада путем специальной отметки (cession of delivery claim) на втором листе расписки;
- право на получение груза со склада по частям с отметкой о каждом таком получении на второй странице расписки в разделе «deliveries».

Дальнейшее развитие в стране товарно-денежных отношений потребует применение в экспедиторской складской практике наряду с распиской как простого складского свидетельства, по которому товар будет передаваться другому лицу и служить оформлением продажи товара, находящегося на товарном складе, так и двойного складского свидетельства (варранта). Оба эти документа являются ценными бумагами. При предъявлении складу простого складского свидетельства товар будет передаваться лицу, предъявившему его складу, и все вопросы, связанные с хранением товара, склад должен решать с предъявителем документа.

Простое складское свидетельство выдается на предъявителя. Оно содержит сведения: наименование и место нахождения товарного склада, наименование и количество принятого на хранение товара — число единиц и (или) товарных мест и (или) мера (вес, объем) товара; срок, на который товар принят на хранение, если такой срок устанавливается, либо указание на то, что товар принят до востребования; указывается размер вознаграждения за хранение, либо делается ссылка на тариф, на основании которого он исчисляется, а также порядок оплаты сборов за хранение; дата выдачи складского свидетельства.

Двойное складское свидетельство (варрант — warehouse warrant) состоит из двух раздельных частей — складского и залогового свидетельств.

Первая — складское свидетельство доказывает принадлежность товара конкретному лицу и удостоверяет принятие товара на хранение складом. На основании этого документа товар может быть продан, обменен и т. п. по передаточной надписи (индоссаменту). При этом товар может продолжать свое хранение, но новому владельцу складского свидетельства будет выдан только при его предъявлении вместе с залоговым свидетельством (варрантом — закладной). Залоговое свидетельство (варрант) представляет собой документ, предназначенный для передачи товара в залог для получения кредита. Документ утверждает право залога. Держатель варранта может самостоятельно передавать его другим лицам по передаточной надписи (индоссаменте). В нем делается запись о сумме и сроке установления

залога. Тот, кто приобретает складское свидетельство, должен учитывать, что для получения товара со склада нужно рассчитаться по кредиту с залогодержателем в обмен на варрант, т. е. «погасить долг». Склад обязан выдавать товар только по предъявлении ему обоих частей двойного складского свидетельства или предъявлении вместе со складским свидетельством также квитанции об оплате всей суммы долга, предусмотренной в залоговом свидетельстве.

В транспортной практике встречаются случаи, когда товары принимаются складами на хранение с правом «хранителя» распоряжаться сданным ему на хранение товаром (например, ряд морских и речных портов обусловливают в договорах хранения право пользоваться хранящейся автотранспортной техникой во время паводка). Закон разрешает хранение на таком условии, но требует от сторон руководствоваться при этом гражданским законодательством о займе.

Договор хранения предусматривает основания и размер ответственности хранителя за утрату, недостачу или повреждение товара, принятого на хранение, в размере стоимости утраченного или недостающего имущества и за повреждение товара — в размере суммы, на которую понизилась стоимость, если хранитель не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли вследствие непреодолимой силы, либо из-за свойств товара, о которых хранитель, принимая товар на хранение, не знал и «не должен был знать», либо в результате умысла или грубой неосторожности товаровладельца.

Транспортная логистика к концу 1990-х годов сформулировала понятие складской логистики, как науки об управлении материально-товарными потоками, включающими в себя хранение, складирование, распределение и доставку. Контейнеризация перевозок, в принципе, сокращает складское хранение (технология LCL-FCL) но производство одновременно требует увеличения объемов складирования для последующей деконсолидации грузов (технология FCL-LCL). Соответственно, современная концепция складского обслуживания ориентируется на непрерывную структуризацию терминального грузопотока, выражающуюся с одной стороны, в его интеграции в укрупненные грузовые единицы (ULD) в основном в контейнеры и трейлеры, а с другой стороны, в одновременной дифференциации, деконсолидации или парцеллизации (от англ. посылка) грузов. Как правило, консолидация и деконсолидация осуществляются в границах одной и той же складской фирмы. Современное складское хранение создается не только для хранения грузов, но и для преобразования параметров грузопотоков в целях эффективного товарораспределения и доставки, транспортировки грузов. Складское хранение стало обязательным элементом логистики производства, распределения (снабжения и реа-

низации) и транспорта. Склады стали обязательным объектом муниципальной, региональной и зачастую государственной инфраструктуры с различным участие в инвестициях экспедиторского капитала.

Складская подработка грузов — это не мелкое предпринимательство. Зачастую она превращается в целую индустрию. В портах сосредоточены нефтеперегонные заводы, заводы по переработке руд в концентраты, круглого леса в пиловочник и столярные полуфабрикаты и др. Происходит специализация транспортного складирования. Наряду с терминальными и таможенными складами сооружены оперативные склады. Они подразделяются на торговые склады, где товары хранятся в ожидании улучшения конъюнктуры; склады снабжения; склады производственные, в которых увеличивается стоимость товаров (углубление обработки), уменьшается или увеличивается товарная номенклатура с учетом размера и состава таможенных пошлин («оверточные технологии»), или улучшается транспортабельность (переупаковка, монтаж / демонтаж); склады — контейнерные товарные станции (консолидация, деконсолидация); терминальные склады для хранения грузов в ходе перевалки не по прямому варианту. Появились новые складские технологии: автоматизация и компьютеризация поиска и размещения, робототехника.

По таможенному статусу различают склады: предназначенные для временного хранения грузов под таможенным контролем (СВХ), хранения и обработки грузов в свободном обращении. Временно хранятся товары для использования после «выпуска» на территорию страны; иностранные товары, перевозимые транзитом и подлежащие перегрузке на другой вид транспорта; товары, перемещаемые между таможенными складами.

Алгоритм складских операций предусматривает следующую их последовательность в логистической цепи с учетом оформления при каждой требуемых приходно-расходных документов: поступление грузов, прием и взвешивание, размещение и укладка на места хранения, отборка образцов и отправочных партий, погрузка на внешний транспорт, отправка грузов.

Практические вопросы организации хранения и перевалки грузов на терминалах решаются с соответствии с требованиями отраслевых транспортных уставов и кодексов и правил перевозок и хранения грузов.

Согласно таким правилам, например, прием портами грузов от железной дороги и сдача ей грузов осуществляются с проверкой их по числу грузовых мест и массе. Складирование и раздельное хранение грузов в портах «в складских помещениях или на открытых площадках» производится «по накладным, повагонно, попароходно, по ко-

носаментным партиям», в зависимости от свойств и рода грузов и таким образом, чтобы к каждой партии груза был доступ» и т. п.

Первым днем хранения считается прием груза на склад в соответствии с датой оформления генерального акта (импорт) либо с датой оформления портом приемного акта (экспорт) по прибытию груза на склад в железнодорожных вагонах, после сверки оттисков пломб с данными вагонного листа и снятия пломб приемо-сдатчиком железной дороги.

Два экземпляра приемного акта вместе с накладными и приложенными к ним другими документами (сертификатами, спецификациями) передается экспедитору грузовладельца.

Приемный акт имеет значение складской квитанции и, тем самым, товарораспорядительного документа.

Последним днем хранения груза в порту является в импорте — дата выдачи груза из склада по расходному ордеру или дата готовности порта к отгрузке, подтвержденная актом порта или грузовладельца (экспедитора) на вывоз по железной дороге негабаритного груза и груза, требующего спецкрепления на подвижном составе; в экспорте — дата подписания коносамента или накладной.

При расчете норм одновременного хранения грузов определяют количество груза в тоннах, которые можно разместить на каждом складе, исходя из его полезной площади, допустимой нагрузки на 1 м^2 площади пола, допустимой высоты штабелирования (в зависимости от свойств груза и прочности тары), с учетом специализации причалов, подъездных путей и складов по определенным грузам. Эти данные содержаться в паспорте склада.

Хранение грузов осуществляется в соответствии с инструкциями грузовладельцев (если они не предусмотрены в отраслевых правилах перевозки и хранения грузов). Принято, что один раз в год по состоянию на 1 октября производится инвентаризация грузов, хранящихся на складе.

Переход страны на «рыночные отношения» изменил подход к тарифам за хранение грузов. В прошлом они имели штрафной характер за «непроизводительные операции». Теперь они приобретают коммерческий характер. Терминалы всех видов транспорта, заинтересованные в росте предложения грузов к перевозке, конкурируют между собой по числу «льготных» дней бесплатного и льготного (с низкими ставками) хранения грузов и контейнеров. Ставки тарифов на долгосрочное хранение товаров не возрастают, а снижаются с удлинением сроков хранения в связи с соответствующим сокращением доли постоянных расходов склада в расчете на 1 т хранящегося груза.

Имеет место прием складами непроданных товаров на консигнацию (например, цветных металлов) вообще бесплатно. Владельцы скла-

дов исходят из того, что доходы от операций приема и сдачи товара, подсортировки и перемаркировки с лихвой перекроют потери в результате бесплатного хранения.

Особенностью договоров хранения является то, что товарному складу, заключившему договор, не предоставляется требование к товаровладельцу обязательно поместить упомянутый в договоре груз на хранение. Он имеет право лишь рассчитывать на компенсацию ему стороной договора убытков, которые он понесет в связи с несостоявшимся хранением. Законом возлагается на товарный склад обязанность произвести за свой счет осмотр принимаемых на хранение товаров и определить их количество (число единиц или товарных мест, либо меру, т. е. вес, объем и т. д.), а также внешнее состояние.

Важным элементом договора хранения в обычной коммерческой и транспортной практике является срок хранения (в принципе хранение имущества может быть и бессрочным). По закону хранитель обязан хранить товар в течение предусмотренного в договоре хранения срока, но если этот срок в договоре не указан, то до востребования его товаровладельцем.

На практике бывают случаи, когда обусловленный договором срок хранения истек, а владелец товара его со склада не забирает. Закон в таких случаях разрешает владельцам складов после письменного предупреждения товаровладельцев самостоятельно продать товар по цене сложившейся в месте хранения, т. е. в пункте расположения складов, в том числе и с аукциона. Вырученная от продажи денежная сумма передается владельцу товара за вычетом сумм, причитающихся товарному складу, в том числе и в покрытие расходов на продажу товара.

В последнее время в экспедиторской практике имеет место классификация складов («А», «В», «С», «D»). Считается, что склад класса «А» должен располагаться вблизи главной транспортной магистрали, иметь хорошую подъездную дорогу, а в идеале еще и железнодорожную ветку. Необходимо наличие всех средств коммуникаций и связи, доступ к энергоресурсам и оборудование, регулирующее температурный режим и влажность. Такой склад должен иметь выровненный пол, потолки высотой 8–10м, с возможностью размещения в его помещении стеллажных систем и офисов.

Особая ответственность возлагается на стороны договора при хранении товаров с опасными свойствами (легковоспламеняющихся, взрывоопасных и др.). Так, например, товаровладелец при сдаче таких товаров на хранение обязан предупредить товарный склад об их свойствах, а если он этого не сделает, то такие товары могут быть складом в любое время обезврежены или уничтожены без возмещения

владельцу их стоимости. Более того, он будет нести ответственность за убытки, причиненные в связи с хранением товаров опасных как складу, так и третьим лицам — владельцам других товаров. Такую же ответственность будет нести владелец товара в случаях, если он поместит товар на хранение под неправильным наименованием, а товарный склад при приемке товара не смог путем наружного осмотра удостовериться в его опасных свойствах.

Поскольку практика работы с опасными грузами свидетельствует, что даже при точном соблюдении условий их хранения, они со временем могут видоизменяться в сторону усиления их опасности, складу дается право в этих случаях потребовать от владельца забрать опасный груз со склада, а если он не выполнит это требование, то обезвредить или уничтожить такой товар без возмещения убытков его владельцу.

Склад имеет право для обеспечения сохранности любых хранящихся товаров самостоятельно принимать требуемые меры для обеспечения этого требования. Хранитель при этом обязан уведомить товаровладельца о произведенных им мероприятиях, если потребовалось существенно изменить условия хранения товаров, предусмотренные в договоре.

Закон предусматривает и процедуру возврата товара складом его хозяину. Выдаваться, в принципе должен именно тот товар, который в свое время был принят от его владельца, если только договором не было предусмотрено хранение с обезличеванием. Как хозяин товара, так и склад вправе при возврате товара требовать его осмотра или проверки его натурного количества, но вызванные этим расходы будет нести тот, кто потребовал такой осмотр или проверку его количества. В этой связи закон предусматривает правововую норму о том, что если при возвращении товара складом товаровладельцу товар не был ими совместно осмотрен или проверен, то заявление о недостаче или повреждении товара вследствие его ненадлежащего хранения должно быть сделано складу письменно при получении товара, а в отношении недостачи или повреждения, которые не могли быть обнаружены при обычном способе принятия товара, то в течение трех дней по его получении. Если же таких заявлений не последовало, обе стороны договора должны считать, что товар возвращен складом владельцу товара в соответствии с условиями заключенного договора хранения.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение складского хранения, как объекта транспортного предпринимательства.

2. Дайте определения договора складирования и складских документов.
3. Как используются складские документы в коммерческих и банковских операциях?
4. Какими правовыми нормами руководствуются стороны договора хранения при сдаче груза на хранение и при его возврате?

Транспортная терминология

Оперативный склад, пакгауз — goods shed, transit shed, terminal warehouse

Поклажедатель — depositor, bailor

Склад, самостоятельно осуществляющий доставку товара до склада потребителя — crossdocking terminal (операции кроссдокинга)

Хранение с обезличиванием — commingled storage

Взаимозаменяемые товары — substitute goods, interchangeable commodities

Гибкий производственный модуль — flexible manufacturing mode

Базовое изделие — basic product

Модификация изделия — product modification

Акт о приемке — receiving report

5.8. Выполнение экспедиторских и агентских поручений на основе правовых норм договора перевозки (Гл.40 ГК РФ «Перевозка»)

Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрена обязанность экспедитора осуществить перевозку груза клиента собственными или арендованными транспортными средствами на основе договоров перевозки, заключаемых экспедитором с клиентом или в его интересах. В соответствии с Гл.40 ГК РФ (ст.785, п.2) заключение договора перевозки груза клиента в качестве грузоотправителя транспортным средством экспедитора подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортного документа (автотранспортной накладной (CMR — в международном сообщении) дочернего автомобильного предприятия экспедитора, субчартера и чартерного коносамента или морской накладной на груз, погруженный на борт зафрахтованного или арендованного экспедитором судна или самолета, т. е. транспортного документа, предусмотренного соответствующим уставом или кодексом, международной транспортной конвенцией или соглашением на принятый экспедитором к перевозке груз.

Гражданское законодательство предоставляет экспедитору право выступать в качестве не только фактического, но и договорного

перевозчика. Уже отмечалось, что договорным перевозчиком в настоящее время может быть как экспедитор, так и действительный перевозчик, обязующийся доставить в качестве оператора груз по назначению на том его участке, где он использует транспортные средства другого действительного перевозчика, т. е. в смешанном (комбинированном, мультимодальном) сообщении. Перевозка груза в таком сообщении груза, сформированного в грузовые единицы УЛД (ULD — Unit Load Devices) — контейнеры, трейлеры, лихтеры называется интермодальной. Наиболее полно мультимодальные транспортные услуги представлены действующим в России, в соответствии с УЖТ РФ и КВВТ РФ, прямым смешанным железнодорожно-водным сообщением.

Предоставление экспедитору такого права осуществилось относительно недавно. 1980-е гг. прошлого столетия ознаменовались острой конкурентной борьбой между судоходными линейными компаниями и экспедиторами за привлечение грузов для организованных ими мультимодальных и интермодальных сообщений. Экспедиторы в свою очередь разделились на перевозчиков общего пользования, не владеющих тоннажом (NVOCC) — Non vessel owning common carrier), т. е. на операторов смешанного сообщения, которые сотрудничают с линейными судовладельцами в качестве консолидаторов грузов в контейнерные партии на основе обычных контрактов грузовладельцев с линейными фрахтовыми конференциями и на экспедиторов — операторов смешанных сообщений на неконтролируемых конференциальным тоннажом географических направлениях: страны Скандинавии, Центральной и Восточной Европы, Ближнего и Среднего Востока. В результате операторство разделилось на судовладельческо-агентское линейное с документацией БИМКО в Северо-Атлантическом, Тихоокеанском, Европа — ЮВА, Дальний Восток направлениях (30% сухопутной доставки грузов находятся в руках экспедиторов) и экспедиторское — на остальных географических направлениях.

Для документного оформления экспедиторских договоров перевозки грузов в смешанных сообщениях ФИАТА разработала в 1992г проформу оборотного, т. е. товарораспорядительного мультимодального транспортного коносамента. Такие документы выдаются экспедитором по договоренности с клиентом, при этом взаимоотношения между экспедитором и клиентом регулируются положениями, изложенными на оборотной стороне документов FBL и FWB, которые также как и документы БИМКО отвечают правовым нормам Международной торговой палаты в отношении документарных аккредитивов.

Интермодальные перевозки

К интермодальным перевозкам относят бесперегрузочные способы доставки груза в смешанном (мультимодальном) сообщении, при котором в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой груз не перегружается из одного транспортного средства в другое, а передается с одного на другой вид транспорта в той «емкости» (контейнере, съемном кузове и др.) или вместе с тем транспортным средством (автомобильном трейлере, полуприцепе — шасси, лихтере), в которое он был загружен в пункте отправления (в пункте зарождения потока). Эти емкости и «средства» в их совокупности часто называют грузовыми единицами» (ULD). К транспортным средствам для доставки грузовых единиц относят суда контейнеровозы с подразделением в соответствии с числом перевозимых контейнеров (дфэ, teus) на Panamax и Postpanamax, автопоезды, вагоны: контейнерные фитинговые платформы, с пониженным полом, с карманами, двухъярусные вагоны; ролкерные и паромные суда.

Сквозной маршрут такой перевозки называют транспортно-технологической системой (ТТС) или «транспортно-логистической цепочкой» доставки груза по варианту «от двери до двери», а когда оператор (как правило, «договорный перевозчик») обуславливает ее еще и определенным промежутком времени, то и «доставкой точно в срок». К интермодальным перевозкам можно отнести контрейлерные и роудрейлерные перевозки, при которых используется бесперегрузочная система перемещения железнодорожного вагона на сменных автомобильных и железнодорожных тележках колесных пар.

Международные правовые нормы таких перевозок определены в настоящее время правилами ЮНКТАД / МТП 1992г. и 1995г. (Эти редакции принципиально друг от друга не отличаются).

В качестве транспортных документов для таких перевозок используются коносаменты ФИАТА — FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) и БИМКО (BIMCO) — (Multidoc 95 transport document) и накладные: ФИАТА — FWB (Non Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) и БИМКО — Multiwaybill (Multimodal Transport Waybill). Более того, БИМКО, в соответствии с рекомендациями DRS (Европейской документальной и бюджетной системой), выпустила проформы коносаментов и накладных, облегчающие операторам, в том числе агентам и экспедиторам, разделять между собой свою ответственность за перевозки на отдельных участках интермодальной перевозки. (Приложения №№31, 32, 33, 34).

Экспедиторами — грузовыми агентами оформляется около 80% перевозок грузов воздушным транспортом (у авиакомпаний Люфт-

ганза и Эйр Франс — около 95%). ИАТА для оформления экспедиторских договоров воздушной перевозки и договоров смешанных с участием авиатранспорта перевозок в 1986г ввела в обращение нейтральную грузовую воздушную накладную — IATA Neutral Air Waybill — NAWB (иногда ее называют «домашней» — House AWB). (Приложение № 35)

Взаимоотношения между экспедитором и клиентом регулируются положениями, изложенными на оборотной стороне документов FBL и FWB. На оборотной стороне NAWB приведены выдержки из Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, известной как «Варшавская конвенция 1929г».

Ст. 24 Правил Международной торговой палаты (UCP–500) гарантирует грузоотправителю, продавцу получение платы за товар с аккредитива при предоставлении в банк любого из этих документов, как соответствующих статусу международного договора перевозки груза («грузового места») в интермодальном сообщении.

В целом договор транспортной экспедиции устанавливает следующий порядок оказания транспортно-экспедиционных услуг при осуществлении и организации доставки грузов:

- Согласование условий договора перевозки между экспедитором и перевозчиком; времени перевалки груза с одного вида транспорта на другой; условий хранения груза в портах, на железнодорожных станциях, транспортных терминалах.
- Услуги по оформлению перевозочных и товаросопроводительных документов на груз.
- Услуги по передаче груза в пункте отправления, авансовой оплаты стоимости перевозки;
- Согласование с клиентом и перевозчиками времени и условий перевалки груза с одного вида транспорта на другой, осуществления такой перевалки с оформлением всех необходимых документов.
- Прием груза от перевозчика в пункте назначения; участие в оформлении приема груза соответствующими документами, актами; в передаче груза грузополучателю с оформлением соответствующих приемосдаточных документов; в проведении окончательных расчетов за доставку грузов.
- Услуги по доставке груза по варианту «от двери до двери», включающей в себя выполнение всех необходимых операций по транспортировке груза от места получения у отправителя до места его выдачи получателю. При этом экспедитор по доверенности клиента может принимать участие в оформлении перевозочных и товаросопроводительных документов, участвовать в перевозке груза, в производстве таможенного оформления грузов международной торговли в соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации, предъявлять груз и товаросопроводительные документы государственным органам контроля.

Экспедитор организует перевозку тем видом транспорта, который указан клиентом, либо предлагает клиенту другой вид транспорта, являющийся наиболее экономичным при осуществлении конкретной перевозки.

В том случае, когда экспедитор по договору транспортной экспедиции осуществляет «доставку груза от двери до двери» или выполняет часть экспедиторских функций (организацию доставки, экспедицию по отправлению груза, экспедицию по приему груза, а также выполнение иных услуг, связанных с доставкой груза, в том числе, когда он осуществляет перевозку груза собственным транспортом), его ответственность перед клиентом устанавливается законодательством Российской Федерации и договором транспортной экспедиции. При этом экспедитор отвечает перед клиентом за убытки, причиненные своими собственными действиями.

В случаях, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент несет ответственность за сверхнормативный простой транспортных средств под погрузкой или выгрузкой.

Самым важным обстоятельством этого вида экспедиторских услуг является то, что экспедитор, выдавая экспедиторский документ, принимает на себя ответственность за весь процесс доставки груза и отвечает перед своим клиентом за любые недостатки в доставке груза. Это означает, что претензии и иски клиент по такой доставке предъявляет к экспедитору, а экспедитор, удовлетворив законные требования клиента, регрессом предъявляет требования к перевозчику или к третьим лицам. Клиент при аккредитивной форме расчетов со своим покупателем, в соответствии с Правилами Международной Торговой Палаты, может предъявить выданный экспедитором документ в банк и получить выручку за проданный товар, не дожидаясь доставки этого груза получателю. Более быстрая оборачиваемость денежных средств клиента привела к тому, что такая форма международных валютных расчетов оказалась в настоящее время весьма распространенной.

«Промышленное судоходство» и интермодальные перевозки

Глобализация производства и распределения в каждой хозяйственной отрасли и в сфере услуг в руках пары десятков транснациональных корпораций привела за последние 10–15 лет к новым формам организации доставки морским транспортом грузов энергети-

ческого и сырьевого назначения, скоропортящихся товаров в рефрижераторных судах и в контейнерах, колесной техники в ролкерах и в судах — автомобилевозах. При том, что типоразмеры и специализация флота практически остались прежними, претерпели изменения основы его управления: усилилось значение долгосрочного и оперативного планирования в организации перевозок грузов; происходит переход от рейсового трампового плавания к линейному; значительная доля грузовой массы приходится на продукцию внутрихозяйственного назначения, доставка которой базируется не на транспортных условиях запродажных контрактов, а на договорах поставки, оформленных между подразделениями одной корпорации, холдинга и т. п.

Такое судоходство в последнее время стали называть «промышленным», но сложившись, оно сразу же стало претерпевать изменения. Его управление, сосредоточенное в руках «логистических провайдеров» — корпораций транспортного менеджмента, не могло не заимствовать все «полезное», сложившееся в результате «контейнерной революции» в начале 1960-х годов в перевозках генеральных грузов (гг.) и, прежде всего, в их доставке по принципу «от двери до двери и точно в срок». (Такая технология впервые была освоена в 1960–1980гг. в СССР в перевозках грузов на кубинском, вьетнамском, сирийском, иракском направлениях. Ее транспортным менеджером являлось ГХО «Южфлот» Минморфлота). «Промышленное судоходство» быстро вовлекло в единую транспортную логистическую систему доставку грузов в «порт отправления» и развоз грузов «из порта назначения» железнодорожным и речным транспортом. Соответственно, сегодня оно характеризуется как сложившаяся система перевозки грузов в смешанных мультимодальных сообщениях, в которых морской транспорт является основным участником с собственной технологией сбора, обмена и передачи информации о движении транспортных средств и наличии складских запасов и резервов, пользования услугами инфраструктур. Из практики трамповых и линейных компаний было заимствовано рациональное управление судами в предприятиях собственного или привлеченного транспортного менеджмента соответственно их размеру, специфики берегового обслуживания, кооперации с другими видами транспорта и берегом. Транснациональные судоходные корпорации размещают свои управленческие подразделения, по существу экспедиторско-агентские дочерние фирмы, по всему земному шару, руководствуясь только преимуществами налогового и трудового законодательства в той или иной стране. Центральный офис корпорации может находиться в мегаполисе или в уютном городке где-нибудь в Швейцарии.

Правовой базой для долгосрочного планирования такого транспортного процесса является общая для всех стран и всех отраслей транспорта норма гражданского законодательства — «договор об организации перевозок грузов». Этот договор часто называют «фрахтовым контрактом» — калькой с английского – contract of freightment, о котором говорилось в гл.3.

Перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенном на основании такого договора». Это означает, что если в годовом договоре об организации перевозок была предусмотрена доставка морем, например, 100 тыс.тонн листовой стали или 1000 рефрижераторных контейнеров, то до отправки партии стали, скажем в 5 тыс. т., необходимо будет сначала оформить чартер, на базе проформы БИМКО «Дженкон» и после погрузки груза получить предусмотренный этим чартером чартерный коносамент «Дженконбилл» на погрузку и сдачу груза получателю 5 тыс.т +/- 10% листовой стали, или после приемки на терминале судоходной линией 10 контейнеров с замороженной рыбой получить линейный коносамент, содержащий основные условия договора перевозки груза на конкретном судне регулярной линии, и составленного на базе проформы линейного коносамента «BIMCO Linerbill».

«Промышленное судоходство» в последнее время внедряет новую методологию доставки грузов — прямое смешанное (комбинированное или мультимодальное) сообщение, когда в общем транспортном процессе участвуют не только морской, но и речной, а также автомобильный и железнодорожный транспорт, а вся транспортировка осуществляется на основе единого транспортного документа, составленного на весь путь следования груза от отправителя до получателя. Проформу такого документа подготовил БИМКО (Combined Transport Sea Waybill 1995). (Приложение № 36)

В роли перевозчика, стороны договора об организации перевозок, выступает при такой технологии мультимодальных сообщений «оператор» (operator, provider), иногда с определением «логистический» (logistic) — любое лицо (юридическое, физическое, индивидуальный предприниматель), которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной или международной смешанной перевозки (multimodal transport), принимает на себя ответственность за исполнение договора по доставке каждого конкретного груза в режиме «от двери до двери и точно в срок».

В роли операторов перевозок, охватывающих примерно 2/3 от общего числа отправок грузов, выступают в настоящее время экспе-

диторские фирмы транспортного менеджмента, которые сам договор об организации перевозок с клиентом оформляют в качестве дополнения к ранее заключенному общему договору транспортной экспедиции. Операторами остальной трети доставок грузов в смешанных мультимодальных сообщениях выступают в основном дочерние агентские фирмы океанских компаний, зарегистрированных в «транспортных узлах» — пунктах перегрузки, где осуществляется стыковка различных видов транспорта и производится передача груза с одного вида транспорта на другой.

Считалось, что мультимодальные перевозки полностью соответствуют транспортным условиям поставки товаров с применением базисных условий контрактов купли-продажи на условиях ExW (франко-завод), FCA (франко-перевозчик), FAS (свободно вдоль борта), DDP и DDU (франко место назначения с оплатой или без оплаты ввозных сборов и пошлин). Дальнейшее сращивание «промышленного судоходства» с мультимодальными сообщениями выразилось в том, что оператор стал заключать договоры об организации перевозок (включая международные), оговаривая условия о том, что он, оператор, принимает на себя организацию таких перевозок не только в прямых, но также и не в прямых сообщениях на основании транспортных документов, составленных на каждом виде транспорта в отдельности, оставаясь при этом контролирующим оператором смешанной перевозки. БИМКО для этой цели создал специальную проформу коносамента для такого вида смешанной перевозки, содержащую оговорки о том, на каких участках логистической цепочки доставки действует не сквозная, а локальная юрисдикция (Combiconwaybill и др.). Такая практика позволяет продавцам распространять систему доставки по технологии «от двери отправителя до двери получателя» и на товары, проданные на условиях FOB, CIF, CIP, DAF.

«Перевозчик» по договору об организации перевозок имеет право использовать не только собственный, но и арендованный у других судовладельцев тоннаж по договорам краткосрочного тайм-чартера на базе проформы БИМКО «Джентайм» и др. или долгосрочным договорам аренды «димайз» и «бербоут» чартера, а также и краткосрочной аренды по системе слот-чартера. Имущественная принадлежность линейных судов (аренда, собственность, доверительное управление) никакого значения на оформление линейных коносаментов в развитие договора об организации перевозок грузов не имеет.

Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении с участием железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного транспорта, а также паромных сообщений разрабатываются и утверждаются Минтрансом РФ на основании транспортных уставов и ко-

дексов и являются обязательными для исполнения всеми юридическими и физическими лицами на территории Российской Федерации с применением принципов транспорта общего пользования.

В настоящее время успешно функционирует прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение на основании правовых норм УЖТ РФ и КВВТ РФ.

В это сообщение включены железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов, а также морские и речные порты, предусмотренные перечнями, установленными Федеральным агентством морского и речного транспорта МТ РФ. УЖТ и КВВТ РФ определяют правовые основы транспортной накладной смешанного сообщения, содержат правила передачи грузов с одного вида транспорта на другой, включая грузы, перевозимые в контейнерах. Накладная (м.б. коносамент) составляется на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Она следует с грузом на всем его пути и выдается грузополучателю. Перевалку грузов осуществляют порты, обработку автомобилей — аэропорты и грузовые дворы железнодорожных станций. Необходимые сведения, относящиеся к перевалочным операциям, вносятся в «передаточные ведомости», подписываемые портом и припортовой железнодорожной станцией. Сроки начала и окончания приема грузов и транспортных средств с грузами в транспортных узлах при открытии навигации и сроки окончания приема грузов при закрытии навигации железными дорогами, которые осуществляют передачу грузов, сообщаются другим железным дорогам для последующего оповещения грузоотправителей. Кооперация отраслей в сложных транспортных узлах определяется условиями долгосрочных (до 5 лет) «узловых соглашений». (Приложение № 37)

Остановимся на системах перевозок грузов в международных смешанных (мультимодальных и интермодальных (в контейнерах, трейлерах, лихтерах — intermodal) сообщениях. Такие перевозки производятся на основе заключенных международных договоров, конвенциях и соглашениях, в которых участвуют перевозчики и экспедиторы Российской Федерации.

«Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980г.» не была ратифицирована, ее содержание устарело, и в настоящее время на уровне ООН и Международной торговой палаты осуществляется разработка проекта новой конвенции.

На локальных международных транспортных направлениях, например, между Украиной и Болгарией, Украиной и Грузией действующие паромные перевозки регламентируются соглашениями, заключенными между собой органами исполнительной власти в области транс-

порта этих стран. Можно прогнозировать подключение к этим соглашениям Минтранса РФ, создание аналогичного сообщения между Россией, Грузией и Арменией, а также транспортными ведомствами прикаспийских государств для железнодорожных и автомобильных паромов, курсирующих на этом бассейне.

В мультимодальных перевозках грузов в сфере «промышленного судоходства» доставляются миллионы тонн грузов, а в интермодальных — миллионы контейнеров. При отсутствии международной конвенции их перевозки пока регламентированы Правилами ЮНКТАД/МТП в редакциях 1992г. и 1995г., различия между которыми не существенные. Эти Правила содержат: определение как «мультимодальной перевозки», так и ее «оператора», формулируют содержание документа смешанной перевозки, устанавливают обязанности сторон договора — грузоотправителя и оператора. Оператор мультимодальной перевозки берет на себя обязательство исполнить перевозку груза в качестве договорного перевозчика. Он вправе выбирать оптимальный вид транспорта и маршрут перевозки, если иное не обусловлено договором, а также осуществить перевозку груза без согласия грузовладельца (грузоотправителя), если иное не установлено договором. Оператор может обеспечить перевозку груза собственным транспортом, но она прямо не вытекает из договора. Груз должен быть доставлен оператором в срок, считающийся разумным в данных обстоятельствах.

Правила возлагают на оператора ответственность за утерю груза, возмещение убытков, связанных с просрочкой в доставке, и содержат другие требования, в том числе фиксируют пределы ответственности оператора за убытки, в случае утраты, частичной утраты и повреждения груза. Они сопоставимы с лимитами, вытекающими из международных конвенций и правил перевозок на каждом виде транспорта. В любом случае размер компенсации, выплачиваемый оператором, не должен превышать стоимость груза, принятого к перевозке.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Балтийский и международный морской совет (БИМКО), разрабатывая проформы своих транспортных документов — коносаментов и накладных мультимодальных перевозок, обобщили эти Правила в условиях, внесенных на обратную сторону этих коносаментов и накладных (FIATA FBL и FWB — в редакции 1992г. и BIMCO «Multidoc 95», «Combiconwaybill» в редакции 1995г.).

Под понятием «груза» Правила понимают любую собственность (any property), включая контейнеры, поддоны (pallets) или подобные им (similar) устройства для транспортировки или объединения мелкопартионных грузов в унифицированную отправку (articles of transport

or packaging), не предоставляемые (not supplied) оператором. (Как правило, судовладельцы и железнодорожники имеют собственные контейнеры). Ответственность оператора за груз охватывает (covers) период с (from) момента принятия им груза в свое ведение (in his charge) до момента выдачи груза (to the time of the delivery). Согласно ст. 5 Правил ответственность «оператора» за утрату и повреждение груза и за задержку в доставке адекватна ответственности «перевозчика».

Груз считается утраченным, если не был доставлен в течение 90 календарных дней после согласованного или «разумного» (reasonable) срока доставки.

Правила ограничивают ответственность оператора (если характер и стоимость груза не были объявлены грузоотправителем и не были включены в коносамент) за любую утрату или повреждение груза в размере, эквивалентном 666,67 СПЗ (специальных правил заимствования) или около 960 долларов США за место или единицу груза, или 2 СПЗ — около 2,8 долларов за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая из этих величин большая. Контейнер, поддон и др. считаются местом или единицей груза, если в коносаменте не было перечислено число мест уложенных в него или на него грузов. Если мультимодальная перевозка не включает перевозку груза морем или внутренним водным транспортом, то этот предел увеличивается до 8,33 СПЗ — около 12 долларов США за 1 кг веса брутто утерянного или поврежденного груза, т. е. соответствующему лимиту, предусмотренному Конвенцией КДПГ/CMR. Однако, если для какого-то конкретного участка перевозки будет составлен отдельный договор перевозки, то ограничение ответственности при перевозке на этом участке определяется или нормами применяемой международной конвенции или нормой национального права (например, КТМ РФ, КВВТ, УЖТ РФ). Конечно, ни о каких привилегиях в отношении ограничений ответственности не может идти речь, если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке груза произошли в результате личного действия или упущения оператора.

Уведомление оператору об утрате или повреждении груза надлежит делать в момент передачи груза получателю, а в случае их неочевидного характера — в течение шести последующих календарных дней.

Срок давности (time bat) предъявления исков определен 9 месяцами.

Необходимо учитывать, что ответственность за ущерб, связанный с задержкой в доставке груза, оценивается в документах по-разному. Согласно «Правил» и «Multidoc-95» она ограничивается эквивалентом фрахта, а согласно «FBL» — двойным фрахтом (twice the freight — ст. 8.7). Кроме того, такая ответственность возникает только в том

случае, когда грузоотправитель сделал заявление о заинтересованности в своевременной доставке, которое оператором было принято (ст. 6.2 условий к/с «FBL», раздел III к/с «Multidoc–95»).

Обе проформы не содержат никаких ограничений по выбору маршрутов смешанного сообщения, относя это к прерогативе оператора. Срок перевозки определяется как время, которое требуется (to be reasonable) от добросовестного (a diligent) оператора для доставки груза.

Владелец груза или его экспедитор, планируя перевозку в смешанном (мультимодальном) сообщении, должен руководствоваться следующей логистической последовательностью в своих операциях.

1. Вступить в деловую связь с оператором мультимодальной перевозки — фирмой, имеющей аккредитацию в АЭВ (Ассоциации экспедиторов РФ) на пользование проформами транспортных документов — мультимодальных коносаментов и накладных FIATA или BIMCO.
2. Заключить с таким оператором договор об организации перевозок грузов.
3. Неуклонно следовать требованиям Правил перевозок на всех видах транспорта, участвующих в перевозках вашего груза, приема груза первым перевозчиком и сдачи груза последним перевозчиком.
4. Руководствоваться тем, что в интермодальных (в контейнерах) перевозках «ваш» контейнер рассматривается как «груз». Контейнер «оператора» или одного из перевозчиков требует специального оформления его использования (краткосрочная аренда и др.) и отражения в транспортной документации.
5. При аккредитивной или инкассовой формах расчетов по цене товаров требуется предусмотреть в условиях аккредитива или инкассо платежи против предъявления банком мультимодальных коносаментов и накладных FIATA или BIMCO, в соответствии с «Едиными обычаями и практикой применения документарных аккредитивов МТП 1994 г.»

География интермодальных перевозок

Уже говорилось о том, что такие перевозки осуществляются по транспортным коридорам, на которых доля участия каждого вида транспорта регулируется «логистическими операторами». В США и Канаде это — океанские линейные компании, на коридорах из европейских базовых портов трансокеанских линий — терминальные корпорации, на остальных направлениях — транснациональные экспедиторские компании транспортного менеджмента. Рост участия Китая в

международной торговле расширил за последние годы географию международных транспортных коридоров за счет внутрикитайских локальных. Прежде всего, это железнодорожные и речные направления, пересекающие Китай в широтных направлениях на океанские порты страны и Гонконг, а также транзитом в порты Южной Кореи: Алматы — Достык (Дружба, Казахстан) Урумчи Лианьчжуань; меридиональные магистрали: Пекин Гонконг, Шанхай Гонконг, а также их выходы через Харбин на железнодорожные погранпереходы в Россию и на порты Южной Кореи (Пусан и др.). Перегруженное гонконгское направление в настоящее время кооперируется с портами экономической зоны Шенжень (Шеку, Кванчунг, Янтьян).

Мы не занимаемся трубопроводным транспортом, но его следует учитывать при планировании мультимодальных грузопотоков. Российские трубопроводы имеют выходы на порты: Приморск, Вентспилс (Латвия), Бутинге (Литва), Одессу, Херсон (Украина), Новороссийск, Туапсе, Супса (Грузия), Актау (Казастан), Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан). Проектируется строительство нефтепровода на порт Находка.

Вопросы для повторения

1. Какими экономическими причинами было вызвано появление новой организации морского транспорта — промышленного судоходства на рубеже XX и XXI столетий.
2. Почему промышленное судоходство стало основной формой перевозок на морском участке мультимодальной и интермодальной перевозки?
3. Дайте характеристику прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, действующего в РФ?
4. Что вы знаете о Правилах ЮНКТАД / МТП 1995г.? Какое их содержание?

Транспортная терминология

По тексту «Правил».

Обеспечение наличия нужного продукта, в нужном количестве и нужного качества, в нужном месте, в нужное время, для нужного потребителя с разумными (наименьшими) затратами — технология «Р — р — р» — «Seven R-s»: ensuring the availability of the **right** product in the **right** quantity and the **right** conditions, at the **right** place, at the **right** time, for the right customer, at the **right** costs.

Логистическая цепь доставки до окончательного потребителя — Logistic chain from the manufacturer to the end user.

Распределительный центр — brunch warehouse

Промежуточный склад — satellite warehouse

Единая сетевая разметка (цифровое обозначение — код ж.д. станций для перевалки грузов с ж.д. транспорта на водный транспорт и обратно) — unified network coding

Интегрированная международная сеть снабжения — integrated supply global chain system

Укрупненная отправка, консолидированная отправка, сборный груз — consolidated shipment, aggregated shipment

Унимодальная перевозка — unimodal transportation

Перевозка автомобилей («хукепак феркер») — перевозка автомобилей, контейнеров и прицепов на ж.д. платформе, тоже, что и RO-MO — piggyback transportation

«Бегущее шоссе» — «truck on train», «rolling motorway»

Международный союз операторов интермодальных перевозок — International Union of Intermodal Operators (UIRR) (Разработал специальную железнодорожную накладную UIRR-CIM для сквозной перевозки груза в автопоезде по железной дороге).

Управление цепями поставок — Supply Chain Management — SCM

Сеть трансевропейских сообщений — Trans European networks (TEN)

Контрейлерная интермодальная перевозка без сопровождения — Unaccompanied Intermodal Transport (UIT).

Съемный кузов — swapbody (увеличивает перевозочную способность до 2,3 дфэ).

Ценообразование в мультимодальных сообщениях

В 1992г. ЮНКТАД в своем исследовании «Мультимодальный транспорт» предпринял попытку моделирования правил для разработки тарифов на перевозку грузов в контейнерах в смешанном сообщении.

Эти Правила («Общий раздел», «Правила для океанских перевозок», «Правила в отношении сборов за портовые и связанные с ними структуры», «Правила для перевозок внутри страны») сохранили свое значение для их применения в традиционных смешанных (мультимодальных) сообщениях. Что касается интермодальных перевозок, то эти «Правила» подверглись корректировкам, поскольку полный контроль за тарифной политикой сосредоточился в части 2/3 общего объема перевозок и частично в отношении остальных грузопотоков в руках операторов интермодальных перевозок — экспедиторов.

Эта корректировка затронула следующие основы тарифной политики. Она сводится:

— к калькуляции провозной платы согласно усредненного количества грузовой массы, помещенной в 20 или 40-футовый контейнер;

к потоварной классификации, ограничивающейся номенклатурой грузов, требующих дополнительного внимания и затрат, например, опасных и др.; на морском участке она стимулирует привлечение грузов, традиционно тяготеющих к трамповому и конвенциональному линейному тоннажу;

к международной универсализации «исторических тарифов» для таких товаров как чай, кофе и др. и созданию единых уровней тарифных ставок на основных океанских линейных направлениях: «Дальневосточном» (Европа — ЮВА, Дальний Восток), «Тихоокеанском», «Австралийском», «Западно и Восточно — Африканскими»; на автомобильном транспорте достигнута универсализация цены километрового пробега, на железнодорожном — с дегрессией при перевозке контейнеров на длинные расстояния;

к выделению в отдельную категорию сборов за терминальную обработку 20-футового и 40-футового контейнеров (в общих пределах для 20-футового — 150/175 долл. США);

к введению корректировок ставок в связи с изменением цен на бункер и курсов валют в особые стоимостные категории — DAF и CAF;

к введению региональных правил универсализации тарифов (в США и Канаде — «лендбридж», в Европе — «грид» и др.).

В экспедиторских и агентских договорах перевозок грузов в смешанных сообщениях применяется наиболее упрощенная система ценообразования, облегчающая экспедитору и агенту калькуляцию транспортной составляющей.

На сухопутных участках с доставкой груза автомобильным и железнодорожным транспортом взимается провозная плата за перевозку груза в контейнере или на автотрейлере в виде тарифной ставки, не имеющей прямого отношения к стоимости груза и зависящей только от расстояния пробега в километрах, из расчета $ 0,8 — 1,2 за 1 км кругового рейса. Такой же подход к определению цены соблюдается, как правило, и на морском и речном участках транспортно-логистической цепочки доставки груза от отправителя к получателю, поскольку она согласовывается заранее при оформлении договора об организации перевозок с фрахтовой конференцией, линейным альянсом или с судоходным холдингом.

Если же применяется традиционный линейный принцип ценообразования, то и он упрощается.

Обычно транспортная цена «водной» доставки включает в себя:

единый сбор за перевалку груза с одного вида транспорта на другой (за 20 и 40-ф. к., 1т/1кбм);

тариф за перевозку грузового места массой до 3т, объемом до 3 кбм, длиной до 9м;

— надбавки за тяжеловесность в диапазонах: от 3001 до 5000кг (обычно 10%); от 5001 до 10000кг (обычно 20%), свыше 10000кг — обычно 30%;
— надбавки за длинномерность в размерах: от 9-до 15м (обычно 10%); от 15до 20м (обычно 20%); свыше 20м — обычно 30%;

Для грузовых мест, являющихся одновременно тяжеловесными и длинномерными применяется одна из надбавок по выбору перевозчика.

Может иметь место также применение дополнительной надбавки за перевозку в зимнее время (обычно с 15.12. до 15.03.).

Классность грузов укрупненная: обычный генеральный груз; за неупакованный — с надбавкой в 10%, за рефрижераторный — 100%; спецставки: за электрическое, промышленное, оптическое, медицинское, электронное оборудование и инструменты, станки и запасные части.

За перевозку черных металлов, стальных рулонов и проката, труб и др., как правило, применяются пониженные тарифы.

5.9. Выполнение поручения экспедитором и агентом на основе правовых норм «Договора поручения» (Гл.49 ГК РФ)

Организация перевозки груза, выполнение операций по его доставке от отправителя к получателю, выполнение других, связанных с транспортом действий, согласно договору поручения, относятся к наиболее распространенным профессиональным операциям экспедитора. Основная особенность такого экспедиторского поручения состоит в том, что экспедитор за вознаграждение обязуется совершить с третьим лицом от имени и за счет клиента различные юридические сделки. Закон и Правила транспортной экспедиции конкретизируют правовые нормы Гл.49 ГК РФ «Поручение» в применении к транспортному экспедированию ряда сложившихся обычаев деловой экспедиторской практики.

Согласно п.4. ст.4. Закона действует порядок, устанавливающий, что в тех случаях, когда по условию договора экспедитору поручается заключать от имени клиента договоры с третьими лицами или выполнять от имени клиента другие обязанности, связанные с исполнением экспедиторского договора, клиент должен выдать экспедитору доверенность. По исполнении договора или его прекращении экспедитор обязан без промедления возвратить клиенту доверенность, срок действия которой не истек.

При выполнении поручений экспедитору рекомендуется учитывать также норму, вытекающую из ст.183 ГК РФ, которая говорит о

том, что при отсутствии полномочий действовать от имени другого лица (а интересы «общего дела» этого требуют), или когда целесообразно превысить размер и состав полномочий, сделка будет считаться заключенной от имени и в интересах совершившего ее лица (т. е. экспедитора). Поэтому экспедитору необходимо убедить клиента одобрить такую сделку и подтвердить свое положение в ней как принципала.

Для правильного и полного объема информации, необходимой для выполнения экспедиторского поручения, в качестве задания на оказание конкретных услуг, связанных с организацией перевозки груза, в т. ч. информации об юридических сторонах, участвующих в операции; о грузе; его страховании; условиях продажи и платежа за товар и др., ФИАТА в 1984г создала унифицированную форму — «Поручение экспедитору — FIATA Forwarding Instructions FFI». (Приложение № 38)

Поручение экспедитору может выдаваться как при однократном выполнении экспедитором услуг, связанных с организацией и перевозкой груза, так и при систематическом оказании таких услуг.

Заполненное и подписанное клиентом поручение экспедитору должно содержать правильные и полные данные о характере груза, его маркировке, весе, объеме, а также количестве грузовых мест.

В случае, если поручение экспедитору выдается клиентом в рамках подписанного между клиентом и экспедитором договора транспортной экспедиции и наличия согласованных ставок, экспедитор принимает такое поручение к исполнению после получения заполненного и подписанного клиентом документа. При этом бланк «Поручение экспедитору» является неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

Если поручение выдается клиентом в качестве разового задания, то необходимо письменное подтверждение экспедитора на исполнение такого поручения. Подтвержденное экспедитором поручение рассматривается как заключенный договор транспортной экспедиции. Условия договора могут быть изложены на обратной стороне бланка «Поручение экспедитору». Экспедиторское поручение, а также изменения и дополнения к нему выдаются в письменной форме и подписываются обеими сторонами.

Выданное экспедитору поручение должно содержать все данные, необходимые для надлежащего его выполнения. За возможные убытки, вызванные предоставлением неправильных или неполных данных, экспедитор не будет нести ответственности.

К Поручению экспедитора может прилагаться Весовое свидетельство отправителя для подтверждения веса, предъявляемого к экспедированию груза с тем, чтобы экспедитор при организации доставки

груза любым видом транспорта мог точно указать перевозчику вес груза, не допуская перегруза транспортного средства.

В 1998г ФИАТА разработала бланк Интермодального весового свидетельства отправителя о весе груза, перевозимого в контейнере в смешанном сообщении — Shippers Intermodal Weight Certification — FIATA SIC. Введение такого сертификата, прилагаемого к Поручению, вызвано принятием в США в 1997 г. закона, по которому все контейнеры, прибывающие или отгружаемые из портов США, должны иметь весовой сертификат отправителя, если вес контейнера брутто превышает 29000 фунтов (13.154 кг). (Приложение № 39)

При перевозке опасного груза к поручению на бланке FFI требуется прилагать оформленную на бланке ФИАТА Декларацию отправителя о перевозке опасных грузов — FIATA SDT. Декларация отправителя о перевозке опасных грузов заполняется и подписывается отправителем, после чего передается экспедитору. Такая декларация должна содержать необходимые сведения о грузе для организации его перевозки в соответствии с правилами перевозки опасных грузов, действующими на видах транспорта. (Приложение № 40)

Любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в срок, определенный в договоре, а если договор не позволяет определить этот срок, то в разумный срок. Рекомендуется, не забывать включать в долгосрочный договор экспедирования условия о сроке предупреждения сторонами друг друга о расторжении договора. Одновременно Закон в п.5. ст.6. предупреждает, что в случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора и уплачивает штраф в размере 10% от суммы, понесенных экспедитором или клиентом затрат. Следует также учитывать, что если экспедитор действует как «коммерческий представитель», например, работает с экспонатами на выставке, то в этом случае срок для расторжения договора предусмотрен в 30 дней (ст.977, п.3. ГК РФ).

Статья 973 ГК РФ требует от экспедитора исполнять данное ему поручение в соответствии с указаниями заказчика, а они должны быть правомерными, осуществимыми и конкретными.

Лишь теоретически, да и то лишь экспедитору крупному, посильно выполнить экспедиторское поручение одному, но практика показывает, что и в таких предприятиях его подразделения действуют на принципах финансовой самостоятельности и внутрихозяйственного расчета. Это выливается в то, что в жизни функции поверенных и доверителей могут переплестись, но всегда права и обязанности остаются за субдоверителями, а у них перед заказчиком. Нужно поэтому все-

ва оформлять любые «субпоручения» на фирменных документах с подписями и печатями ответственных лиц, назначенных внутренними приказами.

В ходе исполнения поручения экспедитору может оказаться необходимым принять груз в свое распоряжение, например, для накопления в отправительскую (маршрутную и др.) или транспортную (судовую, вагонную и т. д.) отправки и выдать соответствующую расписку. Для оформления подтверждения экспедитором факта приема груза ФИАТА приняла в 1955г. бланк унифицированной формы свидетельства экспедитора о получении груза — Экспедиторской расписки FCR (Forwarder's Certificate of Receipt). (Приложение № 41)

Экспедиторская расписка вручается экспедитором клиенту после получения груза в качестве подтверждения того, что экспедитор вступил в распоряжение переданным ему грузоотправителем грузом и приступил к выполнению безотзывного распоряжения грузоотправителя отправить груз получателю, указанному в документе, или держать его на своем складе для этого грузополучателя. Выдача экспедиторской расписки означает, что экспедитор принял на себя ответственность за сохранность полученного груза. Такое распоряжение может быть отменено только в том случае, если оригинал экспедиторской расписки возвращается экспедитору, который ее выписал, и если на этот момент распоряжение грузоотправителя по отправке груза не выполнено экспедитором.

Подписывается только оригинал документа.

Клиент обязан своевременно предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях перевозки и все необходимые документы, требуемые для выполнения поручения, в т.ч. для целей таможенного, санитарного, иных видов государственного контроля и надзора (сертификат происхождения, консульская фактура, сертификаты качества, карантинный сертификат и др.). В документах должны быть указаны особые свойства груза, вследствие которых может быть нанесен вред другим грузам, людям, окружающей среде, обращено особое внимание на свойства, касающиеся общей природы груза, его маркировки, веса, объема, количества и, если требуется, степени опасности груза.

Если экспедитор не в состоянии полностью или частично выполнить поручение в связи с наступлением обстоятельств непреодолимой силы, то исполнение соответственно отодвигается на время действия этих причин, о чем экспедитор немедленно информирует клиента.

Некоторые экспедиторские поручения, выполняемые согласно «договору поручения», предусматривают специальные обязательства

сторон в заключаемом ими договоре экспедиции. Так, при организации перевозки груза от имени клиента (наиболее распространенный вид поручения) экспедитор не проверяет вес и количество мест принятого перевозчиком от клиента или клиентом от перевозчика груза, если на это нет специального указания, т. е. выданного Поручения и доверенности. Поэтому поручения должны отдельно выдаваться на проверку количества и состояния груза, на пломбирование груза в вагоне и контейнере, на пакетирование, сортировку груза. Отступление от этого правила может нарушить порядок производства приемосдаточных операций, определенный Уставами и Кодексами. Экспедитору дается право выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки различными видами транспорта, исходя из интереса клиента. Обычаями дается экспедитору право организовать перевозку груза на палубе судна или под палубой, избирать или заменять порядок обработки, укладки, хранения и использовать средства укрупнения грузовых мест (контейнеры, пакеты, стропы). Ответственность экспедитора за груз наступает с момента принятия груза в свое ведение до момента выдачи груза получателю с исключением из этого времени нахождения груза в распоряжении перевозчика или владельца товарного склада.

Следующие действия экспедитора считаются «нормами обычной экспедиторской практики»:

— даже при наличии прямых на то указаний экспедитор обращает внимание клиента на обстоятельства, которые будут препятствовать экономичной и безопасной доставке груза или приведут к рискам простоев и штрафных санкций;
— если клиент не выдал специального поручения, считается, что клиент сам готовит накладные, использует свои коды, комплектует сопроводительную документацию;
— экспедитор обращает внимание клиента на необходимость отправки груза с объявленной ценностью;
— экспедитор передает клиенту требования перевозчиков и хранителей на выдачу им банковских гарантий, гарантийных писем клиента и высказывает свою личную оценку таких требований.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение договора поручения.
2. Какие документы выдаются экспедитору при выдаче поручения?
3. Назовите основные правила, которыми должны руководствоваться стороны при выдаче поручения и его акцепте.

Договор поручения — contract of agency
Поручение экспедитору — instruction, authorization, order to a freight forwarder, forwarding agent
Уполномочивать — to authorize
Доверитель, принципал, комитент, заказчик — principal(s)
Доверенность — authority, proxy, power (letter) of attorney
Поверенный — attorney, agent

5.10. Выполнение поручения экспедитором на основе правовых норм договора комиссии (Глава 51 ГК РФ)

По договору комиссии одна сторона (комиссионер) обязуется по поручению другой стороны (комитента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет клиента (Ст.990 ГК РФ).

К правовым отношениям с третьим лицом на основе норм договора комиссии экспедитор или клиент прибегают в том случае, когда обстоятельство реализации или приобретения транспортной услуги требует, чтобы коммерческая сделка оформлялась экспедитором за счет клиента и за его вознаграждение, но от имени не клиента, а экспедитора. Всегда нужно помнить, что при совершении таких сделок имя клиента может фигурировать.

Так, например, в своем контракте на стивидорное обслуживание экспедитор может сделать запись о том, что его договор со стивидором распространяется на погрузку и выгрузку: массовых грузов с распространением на любого его клиента, но штучных грузов только на грузы данного «клиента»; однако может быть предусмотрена оговорка (если это является целесообразным) о том, что контейнеры этого «клиента» обрабатываются согласно условиям отдельного соглашения, который заключается «клиентом» и стивидором. Всегда учитывается, что исполнение экспедиторского поручения на основе договора комиссии предоставляет экспедитору определенную хозяйственную самостоятельность.

Клиент, в свою очередь, может распределить свои транспортно-логистические операции не с одним, а между несколькими экспедиторами.

Законодательство (п.2, Ст. 990 ГК РФ) дает право заключать договор комиссии как на определенный срок, так и без указания срока его действия (с портовой тальманской или сюрвейерской фирмой срок договора вообще может не указываться, но предусматривается статья о сроке предупреждения о расторжении), с указанием или без указания

региона его исполнения (например,«в стране» или «в портах страны, кроме лесных» и пр.). Договор может быть «исключительным», т. е. запрещающим аналогичные сделки экспедитора с другим «клиентом» или клиента с другим «экспедитором». В договоре может конкретизироваться ассортимент обслуживающих грузов или он может распространяться на весь грузооборот страны («экспортные» грузы, «импортные» грузы и т. д.).

Согласно ст. 991 ГК РФ комиссионное вознаграждение по сделкам с третьими лицами может увеличено в случает принятия экспедитором на себя «ручательства» по действиям третьего лица; с учетом оценки качества исполнения третьим лицом поручения («делькредере»), за отправку «срочных» (с оплатой аквизиторской комиссии) или «мелкопартионных грузов» и др., за привлечение грузов с конкурирующего направления. (Так, например, экспедиторам в Центральной Европе за привлечение грузов для отправки из дунайских или адриатических портов зачастую выплачивается рефакция за привлечение грузов конкурирующего северного направления — через порты Континента — рендж Гавр — Гамбург.

П.2 Ст. 992 ГК РФ предупреждает клиента о том, что если договор комиссии не исполнен по причинам, зависящим от клиента — «комитента» (неготовность груза, отмена рейса и т. п.), то в этом случае у экспедитора «комиссионера будет сохранено право не только на комиссионное вознаграждение, но и на возмещение понесенных расходов».

Поручение экспедитор-комиссионер обязан «исполнить на наиболее выгодных для комитента условиях и, если они в договоре не оговорены, то, в «соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъявляемыми требованиями» (Ст. 992 ГК РФ). Если заказчик и экспедитор действуют в разных странах, то эти «обычаи» и «требования» не всегда могут быть аналогичными. Так, согласно «Лондонской оговорке» о толковании «линейных условий»в коносаментах перевозчик не несет ответственности за груз после его выгрузки с судна, однако «обычаими» портов в ряде развивающихся стран эта ответственность морского перевозчика продлевается до момента выдачи груза получателю и даже с таможенного склада.

В этой же статье предусмотрено очень важное для сторон договора условие о том, что «в случае, когда комиссионер (экспедитор) совершил сделку (с третьим лицом) на условиях более выгодных, чем те, которые были указаны комитентом (заказчиком), дополнительная выгода делится между ними поровну, если иное не предусмотрено соглашением сторон».

Практика показывает, что, как правило, эта правовая норма экспедитором «нарушается», но не в свою пользу. Экспедитор свой дополнительный по сделке доход (за счет разницы в тарифах на повагонные и мелкопартионные отправки и др., рефакции перевозчиков за предъявление больших объемов грузов и т. д.) делит в пропорции более высокой в пользу грузоотправителя. В 1980гг. на рынке авиагрузовых перевозок имел место «феномен», когда ставки грузовых тарифов у авиационных экспедиторов («грузовых агентов ИАТА») оказались более низкими, чем у авиакомпаний — их «принципалов».

В принципе экспедитор не отвечает по закону перед клиентом за неисполнение комиссионной сделки третьим лицом и не обязан принимать на себя даже часть бремени его ответственности. Но ответственность у экспедитора возникает тогда, когда он «поручился за третье лицо» (делькредере) или «не проявил необходимой осмотрительности» в выборе этого лица. Следует отметить, что претензии клиентуры к экспедиторам за выбор «ненадежного перевозчика» — явление весьма распространенное. В сложных обстоятельствах арбитры распределяют возникшие ущербы между клиентом и экспедитором «поровну». С другой стороны, проверка экспедитором наличия, например, лицензии у автомобильного международного перевозчика, выданной органами Минтранса, его членства в АСМАП, предъявление права пользования им карнетами ТИР могут служить основанием для признания «осмотрительности» экспедитора, проявленной им при выборе такого перевозчика.

Соответственно, когда имеет место неисполнение «третьим лицом» условий заключенной экспедитором с ним комиссионной сделки, экспедитор обязан немедленно информировать клиента о совершившемся факте. Долг экспедитора, его юристов — собрать необходимые доказательства вины третьего лица. Исходя из существа инцидента клиент и экспедитор должны принять обоюдное решение, кому из них требуется вести в дальнейшем претензионное дело. Практика показывает, что, как правило, в целях сокращения переписки, упрощения делопроизводства экспедитор передает свои права по возникающей претензии (уступкой требования) клиенту с соблюдением правил о суброгации, содержащихся в Ст. 382, 386, 388, 389 ГК РФ. При этом зачастую клиент выдает экспедитору дополнительное поручение на участие в правовой защите интересов клиента в соответствие с оговорками, содержащимися в п.3 Ст.993 ГК РФ.

Своеобразием отношений между экспедитором — комиссионером и его субагентами (он имеет право их иметь, если иное не предусмотрено договором) является то, что для каждого из них при исполнении поручения клиента он становится комитентом, распорядителем, плательщиком расходов за услуги, вознаграждения и пр. В п. 2 Ст. 994 ГК РФ содержится предупреждение клиенту о том, что без согласия

экспедитора он не имеет права вступать в непосредственные деловые отношения с субкомиссионером, если иное не предусмотрено в заключенном между ними договоре. Эта правовая норма зачастую отечественной клиентурой забывается и, к сожалению, в том числе, по отношению к субагентам за рубежом, что приводило к неоправданным ущербам и к дискредитации торговых сделок.

В вопросах отступления экспедитором от указаний клиента, сделанных в интересах клиента, соблюдаются процедуры, предусмотренные Законом. Однако, «обычаи», как правило, предоставляют экспедиторам и подрядчикам, пользующимся услугами инфрастуктуры, например, стивидорам, более широкие права отступать от указаний клиента без предварительного запроса, но с тем, чтобы в разумный срок обязательно уведомить клиента о допущенных ими отступлениях.

В ходе комиссионных операций между клиентом и экспедитором, регулируемых экспедиторским законодательством, могут вмешиваться вопросы правовых имущественных отношений (пользование контейнерами, поддонами, расход крепежных материалов и др.). Поэтому в гл. 51 ГК РФ содержатся правовые нормы регулирования отношений вещной собственности в ходе исполнения договора комиссии. По исполнении поручения экспедитор обязан предоставить клиенту отчет и передать ему все имущество, полученное по договору комиссии. Клиент, имеющий возражения по отчету экспедитора, должен сообщить о них экспедитору в течении тридцати дней со дня получения отчета, если они в договоре не установили иной срок. В противном случае отчет считается принятым.

Клиент не имеет права не принимать «вещи», транспортные средства, оборудование, материалы, топливо, приобретенные экспедитором во исполнение комиссионного поручения (Ст. 1000 ГК РФ). Клиенту дано право осмотра такого имущества и извещения экспедитора об обнаруженных в этом имуществе недостатках. С принятием имущества клиент принимает на себя все обязательства экспедитора перед третьими лицами, связанные с приобретением имущества. Ст. 1001 ГК РФ предупреждает обе стороны договора комиссии, с одной стороны, о необходимости учета всех доходов и расходов экспедитора, а с другой, о том, что хранение имущества клиента у экспедитора должно регулироваться нормами не договора комиссии (Гл. 51 ГК РФ), а договора хранения (Гл. 47 ГК РФ), имеющих различную правовую основу.

Согласно Ст. 1003 ГК РФ клиент вправе в любое время отказаться от исполнения договора комиссии. Экспедитор располагает только правом требования возмещения ему убытков, вызванных отменой поручения. О расторжении договора клиент обязан уведомить экспедитора не позднее, чем за 30 дней до даты расторжения, если более про-

должительный срок не был ранее предусмотрен в договоре. Практика показывает, что и экспедиторам предоставляются такие же возможности. Поэтому во избежание споров, сторонам рекомендуется предусматривать в долгосрочных договорах экспедиции разумные сроки информации сторонами друг друга о расторжении договора. Гражданское право требует от клиента в случае расторжения им договора в течении 15 дней распорядиться своим имуществом, находящимся в ведении экспедитора.

В ходе полуторавековой истории экспедирования сложились определенные традиции, которым следуют как клиенты, так и экспедиторы.

Клиент, заключивший долгосрочный договор с перевозчиком или объединением перевозчиков (фрахтовой конференцией и др.) об организации перевозок на определенных условиях, зачастую оказывается заинтересованным воспользоваться услугами другого перевозчика (аутсайдера) на условиях более для него выгодных.

В 1960–1970 гг. при 9,5 % обычной конференциональной скидки с линейного тарифа, размер скидки с такого же тарифа достигал у аутсайдеров до 40%. В такой ситуации готовая к отгрузке партия груза зачастую передавалась клиентом экспедитору для перевозки от своего имени на транспортном средстве аутсайдера. По совершению отправки экспедитору клиентом выдавалось второе поручение о расчете по фрахту с аутсайдером за осуществленную перевозку.

Экспедиторская операция консолидации «мелких» партий грузов в «гужевые», повагонные, судовые, а теперь в контейнерные, трейлерные с последующей деконсолидацией и доставкой грузополучателям знаменуют зарождение экспедиторского предпринимательства в первой половине XIX века и операторство интермодальных сообщений, выполняемое в настоящее время. Производятся они экспедиторами в качестве комиссионеров от своего имени. И это несмотря на то, что железные дороги имеют собственную технологию перевозок мелкопартионных грузов «сборными вагонами», а моряки — системы перевозок по сборным линейным коносаментам, деливери ордерам и др. С контейнерезацией консолидация и деконсолидация грузов приобрела особую форму предпринимательства — эксплуатацию контейнерных товарных станций (CFS), на которых производится формирование сборных контейнеров (LCL-FCL) и их расформирование (FCL-LCL), с движением грузов по парцелльным (parcel — посылка) логистическим системам распределения (distribution), включающим в себя их доставку в океанских сообщениях в сборных сорокофутовых контейнерах из одного базового порта в другой (в авиаконтейнерах и стропакетах на поддонах между аэропортами) с последующей дос-

тавкой малотоннажным автотранспортом деконсолидированных мелких партий грузов получателям.

При этом сохраняется классическое оформление перевозки двумя параллельными перевозочными документами: договорного перевозчика (экспедиторскими сертификатами перевозки) и логистической цепочкой локальных транспортных документов, в которых в качестве грузоотправителя отмечен экспедитор-комисионер, а грузополучателем — его субкомиссионер в пункте назначения, который выдает груз настоящему получателю против представления им первоначального экспедиторского документа.

Экспедиторский сертификат перевозки (Forwarder's Certificate of Transport (FIATA FCT) передается экспедитором клиенту немедленно после получения от него груза для перевозки. Выдавая сертификат, экспедитор удостоверяет, что он принял на себя ответственность за экспедирование и доставку указанной в сертификате партии груза в соответствии с инструкциями отправителя, указанными в документе. Выдавая сертификат, экспедитор подтверждает, что он не является перевозчиком, а выполняет только экспедиторские услуги. Экспедитор, выдавший сертификат, несет ответственность перед клиентом за доставку груза по назначению привлеченным им перевозчиком. (Приложение № 42)

Выдавая сертификат, экспедитор подтверждает, что:

а) партия груза, указанная в документе, принята экспедитором или его агентом и что право на доставку груза доверяется исключительно ему;
б) тара и упаковка предъявленного к отправке груза находятся в надлежащем состоянии;
в) положения документа соответствуют инструкциям, полученным экспедитором;
г) условия перевозочных документов не противоречат обязательствам, взятым на себя экспедитором в соответствии с сертификатом;
д) ответственность за страхование согласована.

Для международных перевозок этому требованию отвечают нейтральная воздушная грузовая накладная NAWB и введенный ФИАТА в 1959г транспортный сертификат экспедитора — FIATA Forwarders Certificate of Transport (FCT), который часто называют «экспедиторской накладной». На лицевой стороне накладной содержатся общие для экспедитора обязательства в качестве комиссионера, в том числе и о том, что он по просьбе держателя экспедиторской расписки переступает свои права по отношению к перевозчикам и к третьей стороне — участнице доставки товара, т. е. субкомиссионеру в пункте назначения. (assign their rights and claims).

Следует напомнить, что п.2. ст.6 Закона говорит о том, что если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора, заключившего договор перевозки (от своего имени), определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Договорами комиссии оформляются поручения:
на аренду самолетов («чартирование»);

- на аренду и субаренду терминалов, причалов, подъездных путей, контейнеров, трейлеров, лихтеров;
- на выполнение транспортно-экспедиторских услуг и работ с грузами (перемаркировку, ремонт тары, перегрузку, монтаж, демонтаж, доработку — value added operations и пр.) на маршрутах их следования или в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой, на пограничных станциях и погранпереходах, и вообще, когда этого требуют обстоятельства;
- на слежение за движением вагонов, контейнеров, автопоездов, трейлеров и лихтеров, а также на их розыск на путях сообщений на основе имеющихся у экспедиторов контрактов с отраслевыми или международными центрами такого слежения в системах электронной информации;
- на организацию сопровождения и обеспечение сохранности груза в пути следования.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение договора комиссии.
2. Приведите примеры экспедиторских поручений, которые экспедитор выполняет, действуя от своего имени.
3. Как распределяется между клиентом и экспедитором доход от комиссионных операций?
4. Как оформляется отчет о выполнении поручения согласно договору комиссии?
5. Что вы знаете об «экспедиторской накладной»?

Транспортная терминология

Уступка требования, суброгация — subrogation
Комиссия — commission
Делькредере — del credere
Комитент — комиссионер — commission agent

ГЛАВА 6
Реализация услуг терминальными предприятиями транспортного менеджмента

6.1. Привлечение грузов к перевозке (канвассинг)

В условиях рыночной экономики привлечение грузов к перевозке является важной стороной деятельности агентской и экспедиторской фирмы.

Можно встретить брокерские фирмы, единственным профилем деятельности которых является привлечение грузов. Некоторые из них занимаются организацией отправок линейным тоннажем мелких, не судовых партий, грузов в контейнерах, как правило, специализированных. Они называются «аквизиторскими», от словосочетания acquisition of cargo — «аквизиция», «приобретение». К услугам таких фирм прибегают грузовладельцы, когда тариф им известен, но их не интересует персоналия перевозчика: им требуется срочная отправка груза на любом первом отходящем в рейс судне.

Линейные компании, со своей стороны, зачастую создают в крупных индустриальных центрах, т. е. в местах зарождения грузов, специальные дочерние фирмы в целях привлечения грузов (booking offices). Им за привлечение грузов к перевозке (за «букирование») судовладельцем выплачивается букировочная комиссия.

Букировочную комиссию (booking commission) не следует отождествлять с экспедиторской (forwarding commission), которая выплачивается перевозчиком экспедитору за предъявление грузов к перевозке непосредственно аппарату судоходной компании, согласно договору об организации перевозок. Размер такой комиссии объявляется фрахтовой конференцией в ее тарифе, однако может иметь место и конфиденциальная оговорка о ее дополнительном размере в договоре (Freight contract), заключенном экспедитором с судовладельцем.

Операции по привлечению груза являются практическим выражением работы на рынке любого транспортного предприятия в области маркетинга. Эта работа состоит в подготовке службой маркетинга транспортной компании грамотно и обоснованно составленного и выданного перевозчиком своему агенту **маркетинг плана** на определенный период (чаще всего на полугодие), содержащего предупреждение об ответственности агента перед перевозчиком за экономический результат от предоставляемого агентом сервиса по привлечению грузов. Соответственно деятельность в этом сервисе и в агентском обслуживании транспортных средств оценивается перевозчиком по законченному операционному циклу, т. е. по нетто — результату, который определяется как разность между полученным агентом брутто — фрахтом и фактическими расходами перевозчика, понесенными в регионе деятельности агента (по погрузке, выгрузке грузов, по обслуживанию транспортных средств, аренде и ремонте контейнеров, в уплату агентских и экспедиторских вознаграждений и др.). Маркетинг-план обычно содержит:

- выделяемую агенту квоту — элотмент (allotment) грузо/контейнеровместимости по заходу в числе тонн, кубоментров, дфэ и т. д. или в определенном проценте загрузки каждого транспортного средства в регионе деятельности агента и отдельно по регионам других агентов, с разбивкой по ввозу и вывозу грузов, экспорту, импорту и транзиту;
- среднюю доходную ставку в расчете на 1т / 1кбм / 1дфэ в целом для агента и в разбивке по каждому пункту, порту захода;
- назначаемую частоту заходов, поездок, посадок транспортных средств (судов, автопоездов, самолетов);
- принятые показатели интенсивности обработки транспортных средств;
- норматив средней оборачиваемости оборудования (контейнеров, шасси, поддонов и т. д.).

В маркетинг-плане могут содержаться также рекомендации по уровню тарифных ставок и по их динамике, размеру надбавок к тарифам, скидок с них, комиссий, по кредитной политике в части отсрочки платежей фрахта, продолжительности бесплатного пользования оборудованием и бесплатного хранения грузов на терминалах, в складах, о порядке аренды, о применении систем штрафных санкций за сверхнормативную задержку контейнеров и др.

Выдачу маркетинг-плана агенту не надо понимать как просто направление ему перевозчиком соответствующего сообщения через Интернет, факс, телекс или письмо.

Наиболее эффективным считается официальное мероприятие с принятием маркетинг-плана в ходе совещания перевозчика с агентом, а еще лучше со всеми агентами линии. На этих совещаниях бывает полезно выслушать критику и разобраться в претензиях агента к принципалу, порой прямо персонифицируемую по отношению к конкретным служащим компании, капитанам, водителям, командирам само-

летов, представителям перевозчика, дислоцированным в стране агента, городе и другим причастным к перевозке лицам.

Операции по привлечению грузов к перевозке — канвассингу (canvassing) в агентской и экспедиторской фирме сосредоточиваются в отделе маркетинга (marketing sales department), специалистов которого называют «канвассерами».

Ни в одной сфере транспортно-экспедиционного обслуживания человеческий фактор не играет такой роли, как в области канвассинга. Это относится как к руководителям, так и к рядовым сотрудникам.

В известном переиздающемся голландском пособии «Практика агентирования судов» приводятся требования, относящиеся к лицу, которое претендует на вступление в должность канвассера: «Канвассер должен быть представительной персоной, обладать профессиональным мастерством, уметь себя вести, быть красноречивым, приятным собеседником, располагать к себе, быть гибким, уступчивым, обладать самодисциплиной, быть тактичным и жизнерадостным в человеческом общении, иметь хорошее образование и круг интересов».

Хотя наличие перечисленных качеств не лишнее в любой профессии, но канвассер, в принципе, должен хорошо знать конъюнктуру рынка и технико-экономические характеристики транспортных средств, занятых в сервисе, обладать коммерческими навыками, владеть иностранными языками, желательно английским, уметь расположить к себе клиентуру.

Очень часто зарплата канвассеру устанавливается в виде твердой ставки и премии, размер которой определяется суммой привлеченного фрахта. Он имеет ненормированный рабочий день и определенные средства на представительские расходы. Популярными представительскими мероприятиями, организуемыми канвассером, являются приемы клиентуры на судах, в аэропортах и представительствах компаний, где им на помощь приходят капитаны, стюардессы, кассирши. Цель всего этого одна — убедить потенциального грузоотправителя, его экспедитора в целесообразности пользоваться именно тем сервисом (линией), который канвассер представляет.

Давая оценку канвассерской деятельности, нужно оговориться, что она в общем плане ориентирована, конечно, на грузовладельцев. Поэтому в США, Канаде, где роль экспедиторского обслуживания не подчеркивается, именно подбор канвассеров решает вопрос авторитета агента перед принципалом. В Европе экспедиторы не нуждаются в особой рекламе и предпочитают работать или напрямую с аппаратом перевозчика или непосредственно с руководством агентских фирм в соответствии с ранее заключенными соглашениями об организации перевозок. Зачастую экспедитор и канвассер объединяют свои усилия в расширении круга клиентуры.

Соответственно число сотрудников в отделе канвассинга разное. Оно зависит от размера территории, контролируемой агентом, размера выделенного ему эллотмента, степени сложившейся активности на рынке. Каждый канвассер, т. е. сотрудник отдела маркетинга, «заведует зоной»: регионом, составом экспедиторов, грузопотоком, видом перевозки, например, перевозкой на шасси, в автофургонах и др.

Самостоятельный, решительный канвассер старается не ограничивать себя кругом выданных ему полномочий, иногда даже своей внешностью, поведением, образом жизни подчеркивает свою независимость от принципала.

Канвассер может подтвердить клиенту целый «пакет» перевозок («на все Континенты»), а затем передать «ненужный»груз другому перевозчику за комиссию, или принять перевозку «от двери до двери» с тем, чтобы, загрузив на определенном участке свой транспорт, передать комплексное исполнение операции оператору мультимодальной перевозки, с которым он сотрудничает. В зависимости от своей занятости канвассер может оформить сделку сам или передать ее заключение сотрудникам оперативных отделов с привлечением юристов агентской фирмы.

Целый ряд мероприятий с крупными грузовладельцами, солидными экспедиторскими компаниями проводится по разряду отдела маркетинга, а то и всей агентской фирмы по принципу «генерального канвассинга» (general canvassing), который предусматривает регулярные личные контакты на всех уровнях и согласование программ отгрузки на длительные периоды. Никого не удивляет участие в этих мероприятиях послов, консулов, торговых представителей, лиц из правительственных и муниципальных кругов.

С отправителями небольших партий грузов переговоры ведутся через Интернет, по телефону, факсу. Здесь зачастую роль канвассера успешно выполняют грамотное любезное письмо, напечатанное на красивом бланке, быстрая доставка отгрузочных документов, приятный голос телефонистки, шутливая реплика секретаря. Известно получение выгодного контракта на перевозку крупной партии груза, которой предшествовал негласный конкурс среди десятка агентов по обеспечению регулярной доставки каждым 2–3-х контейнеров этого груза в течение полугодия, проводимой отправителем.

Мероприятия, связанные с открытием новой линии, увеличением тоннажа, частоты отходов проводятся по программе направленного канвассинга (directed canvassing), которая включает в себя переговоры с новыми клиентами, назначенными новыми агентами, товарными брокерами, стивидорами и др.

Работа канвассера это не только привлечение грузов в «экспорте», «назначением на...», но и работа в «импорте», в «доставке из...». Здесь требуется найти доводы для того, чтобы убедить покупателя и его экспедитора изменить базисные условия поставки с СИФ на ФОБ, с CPT на FCA, связаться с коллегой — агентом в стране производства, попросить его посетить покупателя и посоветовать ему пользоваться «нашим сервисом», и даже проводить в стране импорта специальные рекламные мероприятия.

Канвассеру линии и экспедитору грузовладельца необходимо поддерживать отношения делового партнерства, даже личной дружбы.

Попытка агента выйти на грузовладельца, минуя экспедитора, а еще хуже убеждение работать напрямую (без экспедитора) ничего агенту в материальном отношении не даст.

Не нужно забывать, что под контролем экспедитора может находиться внушительный пакет грузов, пространственно перемещающихся в соответствии с логистическими системами, сконструированными экспедитором. Значительная часть таких грузов контейнеризирована, планируется к доставке океанским контейнеровозом, вместимость которого поделена на слоты между десятком ассоциированных линейных компаний. Только на основе близких деловых отношений с экспедитором канвассеру одной из них можно будет рассчитывать на то, что экспедитор свой груз закрепит для отправки на этом контейнеровозе в счет слота этого канвассера, а не его «конкурента» в слот-чартере.

Важное значение для обеспечения загрузки транспортных средств имеют постоянные контакты агента с товарными биржами, а также с советами грузоотправителей, муниципалитетами городов, которые координируют деятельность многочисленных независимых экспортеров.

В работе по привлечению грузов всегда нужно руководствоваться правилом «Клиент всегда прав» (Customer is always perfect). В ней нет мелочей (здесь уместно ркомендовать регулярную рассылку расписаний, рекламных изданий, обращения к клиенту в установленные фирмой часы и дни, через уполномоченных лиц и т. д.).

Причины спада в перевозках надо искать не в публикациях об очередной «депрессии производства» или в последствиях «политической компании» и пр., а только в снижении качества сервиса, как со стороны перевозчика, так и агента-канвассера.

6.2. Поручение на букировку и отзыв грузов

Значительные объемы импортных товаров закупаются за рубежом на условиях FOB и FAS, FCA и EXW и их покупатели, а практически, обычно экспедиторы импортеров, организуют сами их доставку из

зарубежных портов, городов или непосредственно со складов продавцов.

Оформляются такие операции договорами об организации перевозок, которые покупатели (их экспедиторы) оформляют с морскими и автомобильными перевозчиками, а иногда с иностранными экспедиторами-операторами. Доставка каждой конкретной партии товара обеспечивается путем выдачи и акцепта транспортного ордера импортера, а комплекс операций по обеспечению перевозки товара со склада экспортера в стране отправки в распоряжение портового агента судовладельца называют «отзывом груза» (demands of goods) с оплатой услуги агенту в форме специальной комиссии за отзыв груза (cargoes call's commission). Экспедитор организует доставку груза от поставщика в порт отправления, обеспечивая в течение всего этого времени все необходимые операции, а также документацию.

Работа по отзыву груза технологически адекватна букировочной операции.

Операция оформления грузоотправителем — экспортером товара, проданного на условиях FCA, CPT, CIP, которую называют «букировкой», «закреплением вместимости», «бронированием груза» для отправки конкретной партии груза в конкретном грузовом помещении конкретного транспортного средства, назначенного его владельцем под перевозку (т. е. резервирование его вместимости для размещения груза) и принятие (подтверждение) такого заказа перевозчиком, является сравнительно несложной, когда весь объем партии однородного груза эквивалентен грузоподъемности или грузовместимости транспортного средства.

Более сложным технически является «закрепление груза» для перевозки в числе сборных партий на транспортные средства, эксплуатируемые на принципах общего пользования, в т.ч. на линейном судне, регулярном авиарейсе, сборном поезде, вагоне, с консолидацией в контейнере. Практика букирования в принципе более или менее идентична на всех видах транспорта, поэтому, рассмотрим ее на примере комплектации грузами линейного судна.

Для отправки своего груза судном, работающим по объявленному расписанию, отправитель (экспедитор) направляет агенту по электронной почте, факсу или телефону заявку на отправку конкретной партии груза с указанием его характеристики, названия судна и даты отхода по расписанию с приложением или проекта погрузочного ордера, упаковочных листов и других необходимых документов, а иногда только информацию об основных данных о грузе, планируемом к отправке.

Букировочный отдел (booking department) агентской компании «букирует» («бронирует», закрепляет») груз к отправке на судне, пла-

нируемом к отходу, в пределах выделенной в распоряжение агента квоты от общей его вместимости (эллотмента) или в соответствии с полученным от судовладельца распоряжением об отзыве груза.

Порядок букировки предусмотрен в долгосрочном договоре об организации перевозок грузов, заключенным агентом с данным экспортером или экспедитором. Принято руководствоваться обычаем о том, что грузы, специально оговоренные в таком договоре, закрепляются к перевозке в обязательном порядке, независимо от их доходности.

В ходе букировки агенты поддерживают непрерывную связь с диспетчерским аппаратом судовладельца (Operating Management Department).

Последний может активно изменять ход букирования в зависимости от спроса на тоннаж в каждом порту захода судна.

При повышенном спросе может иметь место изменение эллотментов между агентами, на линию может быть поставлено дополнительное судно или судно большей тоннажности, и, наоборот, при пониженном спросе, заход в порт может отменяться, а забукированный груз отправляется на зафрахтованной для этого агентом вместимости на другом судне, следующем по назначению, в т.ч. и на судне партнера по совместной линии, альянсу или слот-чартеру (для этих целей иногда используются единые букировочные центры участников сервиса), и даже на судне конкурирующей линии.

Отказ от приема к перевозке предложенного груза рассматривается, как явление нежелательное, грозящее потерей на рынке доброй репутации (fair play) «надежного перевозчика» (reliable carrer). Однако это правило не относится к перевозкам специальных грузов: некоторых классов опасных, громоздких мест, тяжеловесов (более 10т), длинномеров (более 12 м), грузов, требующих перевозки при низких температурах, наливом в диптанках, навалочных грузов, грузов назначением в порты, непредусмотренные расписанием, грузов ценных для перевозки в судовом сейфе (груз под замком — locker cargo).

Закрепление таких грузов к перевозке производится только после получения на то подтверждения от судовладельца (прием негабарита на палубу в первом порту захода может закрыть доступ в трюм для погрузки в последующих портах). Иногда для приема такого груза диспетчеру судовладельца приходится изменять ротацию (rotation) заходов.

В некоторых случаях сам отправитель производит условную букировку, так как ему может быть еще не известна точно масса и объем груза, дата его прибытия в порт. Агент принимает условную букировку, но назначает отправителю предельный срок уточнения отгрузочной информации.

После принятия груза к отправке агент присваивает букировке порядковый номер и включает груз в специальный реестр — букинг-лист (booking list), в котором содержатся реквизиты: №рейса, порт назначения, наименование грузоотправителя, наименование груза, число мест и характер упаковки, масса в тоннах, объем в кбм, кв.м палубы, дата отправки, особые требования к укладке на судне.

Букинг лист, а также вся дополнительная информация к нему, высылается судовладельцу через Интернет или по факсу.

В случае непредъявления забукированных грузов к перевозке в линейном судоходстве не принято взимать мертвый фрахт (dead freight) (возмещаемый убыток за недогруз или непредъявление груза). Однако, для защиты интересов судовладельца при букировании крупных партий грузов могут заключаться двусторонние соглашения между грузовладельцем и перевозчиком в форме букинг-ноты (booking note), предусматривающей взаимную ответственность перевозчика и отправителя. (Приложение № 43)

Букинг-нота оформляется также, когда линейное судно принимает к перевозке груз на трамповых условиях, включая нормы погрузки и выгрузки, ставку демереджа. Букинг-нота подписывается грузоотправителем. Параллельно агент работает с терминалом по комплексу операций, связанных с размещением груза на терминале и погрузкой груза на борт судна.

По ходу букировок как диспетчерский аппарат судовладельца, так «букировщики» агента составляют ведомость использования грузоподъемности и грузовместимости судна (Cargo capacity sheet).

Процесс операции «букировка» завершается направлением грузоотправителю согласно букировочному списку сотрудником администрации причала линии (Receiving Clerk) на терминале официального документа — «разрешения на погрузку» (The Shipping Permit, Loading Permit), в котором, помимо данных о грузе, содержащихся в проекте погрузочного ордера, указываются дата завоза груза в порт, номер причала или склада, название судна, даты прихода и отхода, а также содержится предупреждение отправителю о том, что отправляемый груз уже прошел или должен пройти таможенное оформление как экспортный товар. Вместе с разрешением грузоотправителю отправляются чистые бланки погрузочных ордеров, которые будут являться твердой офертой на заключение договора перевозки (Shipping order).

Букировка сопровождается присвоением каждой отправки номера CAN (Customs Assigned Number), согласованного с таможней. Он вносится во все отгрузочные документы.

Вопросы для повторения

1. Чем занимается аквизиторская фирма?
2. Какие требования к агенту содержит маркетинг-план судовладельца?
3. Что вы знаете о профессии канвассера?
4. Дайте характеристику букировочных операций в их последовательности.
5. Какими транспортными документами оформляются букировочные операции?
6. Как взаимодействуют между собой отдел агентской фирмы с диспетчерской службой судоходной компании?

Транспортная терминология

Дата завоза груза в порт — receiving date
Букировочный список — booking list
Букировочная комиссия — booking commission
Маркетинг-план — marketing plan
Квота — allotment
Отзыв груза — demands of goods
Букирование груза — booking of cargo
Заявка экспедитора — forwarding order

6.3. Экспедиторское и агентское предоставление услуг, связанных с исполнением чартера

Судовой агент должен быть извещен о том, каким типовым чартером было оформлено фрахтование прибывающего под погрузку или под выгрузку судна, какие исключения (exclusions) или добавления (addendums) к чартеру были сделаны, не говоря о сведениях, относящихся непосредственно к судну. Судовладельцу целесообразно направлять агенту по межкомпьютерной или факсимильной связи полный текст чартера. Ознакомившись с чартером судовой агент немедленно связывается с фрахтователем судна, фактическим отправителем или получателем груза, а через них с назначенным им портовым экспедитором.

Все участвующие в процессе обработки судна стороны подробно знакомятся с транспортными условиями контракта, а агент сверяет их с условиями чартера. В случае наличия расхождений судовой агент и портовой экспедитор принимают совместную процедуру по возможному сокращению несовпадающих условий и составляют совместно со стивидором конкретный оптимальный план обработки судна, который устраивал бы и учитывал интересы всех сторон, участвующих в процессе обработки судна и груза в порту. Остановимся на процессах работы с чартером на примере проформы «Дженкон». (Приложение № 44)

Согласно чартеру фрахтователь обязывает перевозчика обеспечивать информацию о подаче судна под погрузку / выгрузку, и эти обязательства должны неуклонно судовладельцем исполняться. Этим обменом информацией выполняются транспортные условия контракта, предусматривающие «порядок информирования продавца и покупателя о подходе транспортных средств в пункты, указанные в контракте». Соответственно в боксе 8 чартера Судовладелец обязуется информировать стороны контракта о местонахождении судна — его позиции (present position) на день сообщения. Такая информация позволяет (покупателю-ФОБ или продавцу — СИФ) ориентироваться в примерных сроках подачи судна в порту под погрузку, а также учитывать другие обстоятельства, иногда и негативного порядка (непогоду), связанные с рейсом судна в порт погрузки.

Позицией судна называют период времени, в течение которого судно должно быть подано под погрузку. Она определяется косвенно, с учетом, во-первых предупреждения судовладельца в чартере о том, что как только его предыдущие обязательства (prior commitments) будут им завершены, то зафрахтованное судно обязано проследовать в порт (порты) или место (места — places) погрузки, указанные в боксе 10 чартера с предположительной готовностью к погрузке (expected to load) по данному чартеру к назначенной дате (about the date), указанной в боксе 9.

Транспортные условия контракта купли-продажи определяют условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными (стивидорными и складскими) операциями. Они переносятся из контракта в чартер и вносятся в ст.5 части 2. Груз должен быть отправителем (СИФ) или продавцом (ФОБ) погружен в трюмы (to be brought into the holds), уложен (stowed) и/или выровнен (trimmed) с заполнением подпалубных пустот, пересчитан (tallied), занайтован (lashed), и/или закреплен (secured), а также выгружен покупателем (taken from the holds) (ФОБ, СИФ). При этом фрахтовщик (судовладелец) свободен от какого-либо риска (free of any risk), от ответственности (liability) и расходов (and expense whatsoever) по погрузке и выгрузке (условие «ФИОСТ» — f.i.o.s.t.).

«Фрахтователь» — покупатель (ФОБ), продавец (СИФ) обеспечивает (provide) и укладывает (lay) весь (all) подстилочный материал (dunnage), необходимый для надлежащей (proper), укладки (stowage) в трюме и для защиты (protection) груза на палубе. При этом судовладелец разрешает использовать весь подстилочный материал, имеющийся у него на борту.

Фрахтователь несет ответственность за удаление и оплачивает стоимость выгрузки своего подстилочного материала, а время затраченное на эту операцию, учитывается (time to count until dunnage has been removed) как рабочее по обработке основного груза.

В транспортных условиях и в боксе 15 чартера отмечается, будут ли использованы в ходе погрузочно-разгрузочных операций судовые грузовые средства (handlind gear), а в статье 5 части 2 содержится необходимая регламентация правоотношений сторон при их эксплуатации. Грузовые средства предоставляются судовладельцем стивидорам отправителя в исправном состоянии и обеспечиваются судном электроэнергией бесплатно. Время, потерянное в результате выхода из строя грузовых средств судна, не засчитывается ни в «сталию», ни в «демередж», если причиной случившегося была небрежность стивидоров. Так же могут бесплатно предоставляться из числа экипажа крановщики и лебедчики, но их участие в работе относится на риск и ответственность фрахтователя. Являясь членами экипажа, они выступают в качестве служащих стивидоров, но работают всегда под наблюдением капитана. В чартере содержатся также обычные условия ответственности фрахтователя за повреждение любой части судна, нанесенные судну стивидорами, а любое потерянное на ремонт время оплачивается судовладельцу за счет фрахтователя по ставке демереджа.

В транспортных условиях запродажного контракта обязательно должны сторонами согласовываться нормы погрузки (ФОБ) и нормы выгрузки (СИФ), а также порядок расчета сталийного времени. При редактировании этих условий рекомендуют пользоваться терминологией БИМКО, которая приводится в транспортных справочниках.

«Сталийным временем» (laytime, lay days — L.D.) обозначается согласованный сторонами контракта купли продажи в договоре фрахтования (чартере) период времени, в течение которого судовладелец предоставляет фрахтователю судно для погрузки/выгрузки без взыскания дополнительной к фрахту платы. Расчет сталийного времени может предусматриваться в транспортных условиях контракта путем:

- деления всего количества перевозимого груза на согласованную судо-суточную (судо-часовую) норму грузовых работ;
- деления количества груза, перевозимого в наибольшем трюме, на согласованную люко — суточную (люко-часовую) норму грузовых работ;
- согласованием определенного количества дней (часов) для портов погрузки и/или разгрузки, отводимых на обработку судна и груза.

Под «количеством груза» понимается количество единиц, массы или объема груза.

Соответственно применяются следующие термины.

а) «на люк в день» или «на люк в сутки» (per hatch per day). Он означает, что сталийное время исчисляется путем деления количества груза на результат от умножения согласованной на один люк суточной нормы погрузки/выгрузки груза на число судовых рабочих люков:

$$\text{сталийное время} = \frac{\text{количество груза}}{\text{суточная норма} \times \text{число люков}} = \text{дни}$$

Люк, на котором возможна одновременная работа двух бригад, считается за два люка.

б) «на рабочий люк в день» («в сутки») (per working hatch per day) или «на пригодный (доступный) для работы люк в день» («сутки») (per workable hatch). Этим означается исчисление сталийного времени, при котором количество груза в трюме, содержащем наибольшее количество груза, делится на результат умножения согласованной суточной нормы на один рабочий (working) или пригодный для работы (workable) люк, на число люков упомянутого трюма:

$$\text{сталийное время} = \frac{\text{наибольшее количество груза в одном трюме}}{\text{суточная норма на люк} \times \text{число люков упомянутого трюма}} = \text{дни}$$

Люк, на котором возможна одновременная работа двух бригад, считается за два люка.

Выраженная «working hatch (ha)» и «workable hatch (ha)» — синонимы и означают люк, через который можно беспрепятственно производить грузовые операции.

Норма погрузки/выгрузки может определяться как «средняя» (the average rate of... tons). При этом такая норма оговаривается стандартизированным условием «обычная скорость» — customary dispatch, что обязывает грузоотправителя/грузополучателя производить погрузку/выгрузку со всей возможной скоростью (as fast as it is possible) в условиях (in the circumstances), существующих (prevailing) в период погрузки или выгрузки.

В боксе 16 чартера вносится запись о продолжительности сталии с указанием о том, какой вариант учета сталийного времени избран: раздельный (separate) — на погрузку — подпункт (а); и на выгрузку — подпункт (в), или согласовано общее сталийное время на погрузку и

выгрузку (total laytime) — подпункт (с). Такой учет сталийного времени называют иногда «реверсивный» (reversible laytime). В обоих случаях установлено, что груз должен быть погружен в пределах числа непрерывных (последовательных) дней и часов (running days/ hours), как указано в боксе 16, в условиях благоприятной погоды (weather permitting — WP — «если погода позволяет»), исключая воскресенье и праздничные дни (Sundays and holidays excepted- SHEX). Если же погрузка или выгрузка в такие дни производилась, то они засчитываются в сталию.

Начало счета сталийного времени начинается с 13:00 часов того рабочего дня (lay date), в котором нотис о готовности (notice of readiness), оформленный, как правило, на специальном бланке, был подан грузоотправителю, названному в боксе 17, или грузополучателю, указанному в коносаменте, до 12:00 часов этого дня включительно. Если нотис о готовности был вручен в рабочее время, но после 12:00 час, то счет сталийного времени начнется с 06:00 час. следующего рабочего дня. Если грузоотправитель в чартере, а грузополучатель в коносаменте не названы, то нотис о готовности подается фрахтователю или его агенту в порту погрузки, указанному в боксе 18, и агенту в порту выгрузки, указанному в боксе 19.

При фрахтовании по чартеру «Дженкон» судовладелец защищен от убытков по причине простоя судна в случае непредставления ему причала к моменту прибытия под погрузку или выгрузку. Судно вправе подавать нотис о готовности независимого от того, представлено ли ему право свободной практики (free practique) — разрешения портовых властей на поддержание судном и членами его экипажа связи с берегом, и прошло ли оно таможенную и санитарно-карантинную очистку. Время ожидания причала засчитывается в сталию без учета времени, затраченного на переход судна от места ожидания швартовки к причалу погрузки или выгрузки. Если после осмотра судно признано не готовым к погрузке или выгрузке, то время, потерянное после того, как оно было забраковано и до того, когда оно будет готовым к погрузке или выгрузке, в сталию не засчитывается (not count as laytime). Если судно прибыло раньше назначенного времени и стало обрабатываться, то такое использованное время считается сталийным.

В транспортных условиях контракта должна быть предусмотрена сторона, которая назначит стивидоров в портах перегрузки товара, агентов по обслуживанию судов в портах заходов, а также экспедиторов по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузов; подробные оговорки по условиям обработки судна, зафрахтованного продавцом товара, поставляемого на условиях СИФ в порту назначения.

Транспортными условиями и статьями чартера продавец и покупатель связаны в правовом отношении только в пунктах передачи товара от продавца к покупателю. Покупатель, купивший товар на условиях ФОБ, свободен в своих действиях в порту выгрузки груза, а продавец, продавший товар на условиях СИФ, в свою очередь свободен в своих действиях в порту погрузки. Это открывает каждому из них свободу выбора в таких портах агента, стивидора, экспедитора и т. д.

Документами, косвенно оформляющими эти отношения, являются акт стояночного времени и таймшит (time sheet) — ведомость учета стояночного времени судна. В таймшите фиксируются погрузочно—разгрузочные операции и непроизводительные простои за время стоянки судна в порту. Таймшит служит основанием для расчетов по диспачу и демереджу и подписывается капитаном судна и представителем фрахтователя (грузоотправителя, грузополучателя, стивидора).

«Стоимость более чем одной перешвартовки судна относится на счет продавца, а время, затраченное судном на перешвартовку сверх одной перешвартовки, засчитывается в сталийное время» (ФОБ).

«Стоимость более чем одной перешвартовки судна идет за счет покупателя, а время, затраченное судном на перешвартовку сверх одной, считается как сталийное время» (СИФ).

«Все работы по выгрузке груза из судна, независимо от того, куда будет выгружаться груз на берег или на лихтер, производятся силами, средствами и за счет Покупателя груза». (СИФ)

После окончания погрузки груза продавец сообщает покупателю информацию о погруженном на борт судна грузе и времени выхода судна из порта». (ФОБ) При этом продавец должен сообщить покупателю о массе, объеме отгруженного товара и числе оригиналов выписанных «чистых» коносаментов с оговорками в них об уплате фрахта в порту назначения.

«По окончании погрузки продавец сообщает покупателю информацию о количестве погруженного груза и другие согласованные с покупателем данные». (СИФ)

«Покупатель обязан принять грузы в порту выгрузки, по согласованию с капитаном, на борту или у борта судна. Никакие претензии со стороны покупателя по недостаче или повреждению груза после его выгрузки из судна ни продавцом, ни перевозчиком не принимаются». (СИФ)

Сдача товара получателю по условиям СИФ должна быть подтверждена выдачей сдаточной квитанции — деливери ордера и приемосдаточного акта (delivery order, outturn-report) без каких-либо отметок, связанных с количеством и состоянием выгруженного груза.

Вопросы для повторения

1. Как регулируются правоотношения сторон договора фрахтования и внешнеторгового контракта в случае несовпадения условий чартера и транспортных условий контракта?
2. Как исчисляется сталийное время?
3. Как регулируются и оформляются противоречия интересов сторон, возникающие в ходе выполнения условий чартера?

Транспортная терминология

По тексту параграфа с учетом ознакомления с проформой чартера «Дженкон», а также:

Грузоподъемность — load carrying capacity, lifting capacity
Грузовместимость — cargo carrying capacity
Грузовое помещение — cargo compartment; трюм — hold
Грузовое судно — cargoship, freight vessel
«Норма простоя» — free time stipulated for loading / unloading
Канцеллинг — canceling
Капитанская декларация — captain's declaration
Дата наиболее ранней подачи судна — лейдейс — laydays

6.4. Организация и планирование портовых перевалочных операций

Уже говорилось о том, что экспедиторские операции в порту распределяются на основе договора терминального обслуживания между транспортно-экспедиционной конторой (ТЭК) порта и портовым экспедитором, назначенным экспортером / импортером для товара (товаров).

В планировании перевалки груза в порту участвуют конкретные грузоотправитель, получатель и их экспедиторы. Это планирование подтверждается и контролируется федеральными агентствами Минтранса, ФГУП «ЦФТО» и «Росморпорт». Оно включает в себя подтверждение заявки грузоотправителя на подачу вагонов и контейнеров под экспорт, а под импорт — заявки припортовой станции на подачу вагонов. Портовой экспедитор оформляет заказ судовладельцу на порожние контейнеры, который рассматривается им и как поручение на затарку контейнера на его КФС (контейнерной товарной станции) и как предварительная букировка груза, складируемого в портовом складе, в позиции судна по расписании.

Прием экспортного груза портом оформляется приемосдатчиком порта приемным актом и складской распиской. В необходимых случаях составляется коммерческий акт или акт общей формы.

В настоящее время большинство грузов прибывает в порты с оформлением разрешения на экспорт, выданном внутренней таможней. При таможенном оформлении товара в порту оно производится согласно установленной в порту процедуре, с декларированием и оплатой платежей и пошлины.

Портовый экспедитор может и сам заниматься консолидацией грузов (операция LCL — FCL), их сортировкой, пакетированием, ремонтом тары и упаковки. Он оформляет ордера на погрузку, участвует в составлении грузового плана. Если требуется, организует сюрвейерский осмотр груза, подбирает требуемые документы для отправки судовой почтой, держит связи с экспедиторами в стране и в порту назначения, в странах транзита и в пунктах перевалки.

При отправке товара, проданного на условиях FOB, с подачей покупателем судна, зафрахтованного на условиях Free in, экспедитор вместе с судовым агентом обязан обеспечить ему причал в порту, спланировать со стивидором план погрузки, обеспечить готовность судна к приему груза, следить за составлением и подписанием акта стояночного времени, оформить таймшит. Аналогичная работа ведется с отправителем товара, проданного на условиях CFR и CIF, с судовым агентом и с зафрахтованным судном. Экспедитор проверяет правильность оформления товаротранспортных документов: штурманских расписок, коносаментов, накладных и приложений к ним и, если это ему поручено, то и участвует в операции по расчету продавца с покупателем по цене товара по аккредитиву. В ходе этой работы в тесной кооперации с судовым агентом, протектинг-агентом, если он назначен, экспедитор (или они вместе) обязан устранить любые несоответствия, «нестыковки» (например, при несовпадении заявленного и фактического удельного погрузочного объема груза или в расхождении по его массе), исполнить специальные требования, связанные с условиями перевозки груза. Прибывшее судно может до этого пройти ремонт и фактические технические характеристики могут не совпадать со справочными и чартерными. Для принятия правильных и оптимальных по затратам решений могут оказаться полезными и условия чартера о марджине, и наличие в распоряжении экспедитора резервного груза, и возможность отправки «остатка» груза на отходящем из порта линейном судне, затарка груза в контейнеры с размещением их на палубе и пр.

6.5. Поручение на оформление прихода и отхода судна.

Являющиеся предметом агентского соглашения функции агента можно подразделить на общие, по существу постоянные, функции конкретные, связанные с обслуживанием судна, согласно условий дого-

вора с судовладельцем и эпизодические, скажем, с действиями агента в ходе захода судна в порт как в «порт-убежище» в штормовую погоду.

К первой категории относятся сбор и систематизация информации по вопросам судоходства в стране, обычаям и ситуации в порту или в регионе, о деятельности обслуживающих фирм, постоянных и потенциальных грузоотправителей и получателей.

Работу по обслуживанию судна можно разделить на три этапа по времени исполнения: до прихода в порт, в период стоянки в порту и после отхода судна из порта.

Для планирования захода конкретного судна в порт агента информирует об этом судовладелец, независимо от того, что это следует из расписания линии или из графика последовательных рейсов. Сроки подачи такой информации определены в агентском соглашении. Первую, наиболее полную информацию — нотис, капитан судна дает немедленно после отхода судна из предыдущего порта захода. В нем капитан сообщает сведения о судне и рейсе в объеме, необходимом для выполнения агентом предварительных портовых формальностей по заходу, а также дает ему конкретные поручения: по вопросам бункеровки, снабжения, выдачи наличных денег для социального обслуживания экипажа в порту захода и пр. В последующем капитан дает уточняющие нотисы и завершающий нотис о прибытии судна на входной буй, плавучий маяк, место якорной стоянки на рейде, в место приема лоцмана на борт.

Получив информацию от капитана, агент вручает «портовым властям» (центру координации операций — ЦКО, МАП) оформленный на специальном бланке «нотис о прибытии». Одновременно агент извещает о прибытии судна фрахтователя, выполняет предварительные таможенные формальности, согласовывает с грузоотправителем или грузополучателем порядок обработки судна, заказывает лоцмана, буксиры, швартовщиков, обеспечивает судну свободный и безопасный причал. Агент затем обязан проверить, включено ли судно в суточный график движения судов (СГДС), подать заявку для включения в суточный план пограничного контроля и письменную заявку на осмотр в санитарно-карантинный отдел на транспорте (СКО).

Обычно встреча судна осуществляется у причального буя, плавучего маяка или у другого знака. Когда на борт поднимается лоцман, агент или его служащий («ватеркларк» — boarding, water clerk) по радиотеефону информирует о начале движения судна таможню, пограничную службу, СКО, инспекцию по карантину растений, контрольный ветеринарный пункт (в зависимости от вида груза). Операции по выполнению портовых формальностей, в результате которых

судно получает право сношения с «берегом» — «свободную практику», называют кларированием судна.

Для таможенной очистки судна таможне представляются генеральная декларация, грузовые декларации, копии коносаментов, манифеста, декларация о судовых запасах, судовая роль (список) на членов экипажа и другие таможенные документы (о запасах, о наличной валюте и др.). Примерно такие же документы требуются и другим службам. Процедура кларирования включает в себя оформление таможенных формальностей в соответствие с «Положением о порядке таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств» в таможне данного порта. Кларирование производит «комиссия» (по входу), в состав которой входят сотрудники пограничной службы, врач государственного санитарного эпидемиологического контроля на транспорте, сотрудник пограничной Госинспекции по карантину растений, государственной ветеринарной службы и представители других учреждений.

Представителю таможни капитаном и судовым агентом, помимо перечисленных выше документов вручаются: декларация о запасах, подлежащих таможенному контролю (bonded stores declaration), декларация о наличной валюте, «судовая касса» (crew money list). Документация, необходимая для таможенного оформления груза на экспорт, включает в себя свидетельства о юридическом статусе предприятий экспортера, коммерческие документы на оформляемый в таможне товар, документы, подтверждающие расчеты между отправителем и получателем товара и оплату таможенных платежей.

Санитарно-карантинные формальности выполняются в целях профилактики инфекционных и массовых неинфекционных заболеваний населения, вредных воздействий экологического характера; пограничные — обеспечивают иммиграционный контроль; ветеринарные — направлены на предупреждение болезней животных и их лечение, выпуск в страну полноценных и безопасных в ветеринарном отношении продуктов животноводства.

При подаче генеральной декларации от капитана может быть востребовано представление судовых документов, подтверждающих брутто и нетто регистровую вместимость; наибольшую длину судна, ширину борта, высоту борта от киля до главной палубы, наличие ледового класса, свидетельство о праве плавания под флагом (судовой патент, международное свидетельство о грузовой марке).

Если судно трамповое, и совершает рейс по чартеру, агент по прибытии судна вручает фрахтователю нотис о готовности судна к погрузке, выгрузке, а затем организует и систематически контролирует грузовые операции на судне. В том случае, если судно было зафрахто-

вано на условиях «gross terms» или «liner terms», то агент должен постоянно находиться в деловом контакте со стивидорной компанией, организовать и контролировать грузовые работы, проверить и оплатить от имени судовладельца счета за стивидорные, крановые и тальманские операции. При погрузке груза за счет фрахтователя (судно зафрахтовано на условиях Free in — свободно от расходов по погрузке) агент судна только контролирует проведение фрахтователем грузовых операций, ведет с капитаном учет стояночного времени судна с последующим оформлением таймшита и расчетом размера диспача или демереджа.

В ходе стоянки агент круглосуточно поддерживает связь с судном, капитаном. Под руководством последнего решает все вопросы, связанные со стоянкой судна в порту. Это должно касаться и денежных расчетов. Их рекомендуется осуществлять только через агента. Агент всегда должен руководствоваться тем, что он является «агентом судовладельца (принципала)», а капитан — представителем этого принципала в сношениях с агентом. Соответственно, капитану принадлежит право принятия окончательного решения. Но принимая такое решение, капитан должен всегда учитывать деловой опыт агента и хорошее знание им местных условий. Агенту целесообразно поручать организацию постановки судна в ремонт, сдачу и возврат судна из тайм-чартера, госпитализацию членов экипажа и пассажиров, участие в оформлении общей аварии, регулирование последствий столкновения судов и кораблекрушений.

Конечно, судовладелец зачастую принимает у себя и ведет переговоры со стивидорными, тальманскими, буксирными, шипчандлерскими фирмами, но заключает контракт по поручению «принципала» с ними, как правило, генеральный, региональный или портовый агенты, причем они несут ответственность перед судовладельцем за выбор фирмы и качество их работы.

Акт стояночного времени (statement of facts) составляется агентом в порту погрузки и выгрузки и является документом, выражающим собой детальный учет стояночного времени, в котором перечислены все факты и отражено время, касающееся деятельности судна с момента швартовки к причалу (постановки на якорь) и до окончания грузовых операций и оформления грузовых документов. Он детализирует количество погруженного или выгруженного груза ежедневно; рабочие часы и часы остановок работ с указанием причин (плохая погода, забастовка, поломка оборудования и т. д.). Акт подписывается капитаном или судовым агентом, с одной стороны, и представителем фрахтователя/грузоотправителя/грузополучателя или их экспедитором, стивидором, с другой.

Акт содержит только факты. Условия чартера в этом документе сторонами не интерпретируются, а в случае ошибочных записей, спора вносятся соответствующие оговорки. Стандартная форма БИМКО состоит из 21 бокса и 3 запасных. Сведения о ежедневной работе включают дату, день недели, часы работы от и до, остановки от и до, число бригад (No. of gangs), количество груза, характер работ, с разделением на погрузку / выгрузку.

Таймшит (Standard Time sheet) стандартизирован БИМКО в общей и короткой форме; имеется специальный формуляр для танкеров и химовозов. Этот документ учета стояночного времени в ходе погрузки или выгрузки. Он составляется на основе акта стояночного времени, но детализирует сталию и используется для суммирования только сталийного времени, обусловленного условиями чартера, и используется на его основании для расчета суммы причитающегося судовладельцу демереджа или фрахтователю диспача.

Таймшит — двусторонний документ, подписываемый обязательно представителями фрахтовщика (судовладельца) и фрахтователя.

Таймшит ведется при всех случаях погрузки/разгрузки судна, независимо от того, где судно обрабатывается (у причала, элеватора, на рейде и т. д.), какими силами и средствами производится погрузка/выгрузка. В таймшите отражаются простои, вызванные ожиданием причала, груза, транспорта (железнодорожного, автомобильного, лихтеров), кранов, простои из-за непогоды (с уточнением характера непогоды: дождь, снег, ветер в баллах и т. п.). В таймшите должны быть точно указаны часы работы в воскресные и праздничные дни, в субботу и предпраздничные дни после полудня. Всякое несогласие капитана или фрахтователя (грузоотправителя/получателя) должно быть ими оговорено, даже при возражении «другой стороны». Отсутствие оговорок в таймшите практически лишает пострадавшую сторону возможности оспаривать впоследствии какие-либо данные содержащиеся в таймшите.

Итоговое время исчисления фактической «сталии» (laytime computation) сравнивается со временем, предоставленным по рейсовому чартеру (оно указывается в боксе 24-ом — на погрузку — allowed for loading и в боксе 25 — на выгрузку — allowed for discharging), и используется для калькуляции демереджа или диспача.

Всего в проформе 26 боксов, из них 2 запасных. Среди них: бокс 5 — судно отшвартовано (vessel berthed); бокс 6 — погрузка начата (loading commenced), бокс 7 — погрузка закончена (loading completed), боксы 9, 10 — тоже для выгрузки; бокс 8 — груз; бокс 11 — грузовые документы на борту (cargo documents on board); бокс 12 — судно вышло в рейс (vessel sailed); бокс 13 — чартер (используемый); бокс 14 —

часы работы и приема пищи в порту (нормальные, а не фактические); бокс 15— коносаментный вес/количество, бокс 16 — выгруженный вес, количество груза (согласно генерального акта) — Outtorn weight quantity; бокс 17 — судно прибыло на рейд (vessel arrived on roads); бокс 18 — время считается с(time to count from); бокс 19 — нотис о готовности вручен (notice of readiness tendered); бокс 20 — ставка демереджа (rate of demurrage); бокс 21 — ставка диспача (rate of dispatch money); бокс 22 — время ближайшего прилива (next tide available), если его счет предусмотрен в чартере.

Проформа содержит инструкцию по заполнению боксов. Так, например, цифры указываются в порядке: год-месяц-дата-время (бокс 6: погрузка начата 2006-03–15-0800); в боксе «чартер» — нужно вписать название и дату чартера («Дженкон» от 2006-03-01); в разделе «исчисление сталии» в графе «примечания» (Remarks) указываются «все относящиеся к делу» сведения о причинах остановок, таких как непогода, забастовки, выход из строя лебедок/кранов (breakdown of winches/cranes); недостача груза (shortage of cargo) и т. п.; в графу «общие замечания» (general remarks) — все что не вписывается в боксы, например, причины задержки швартовки (reasons for berthing delay).

Может возникнуть вопрос о правовом главенстве документов — акта стояночного времени и таймшита. Исходят из того, что акт стояночного времени — это документ, не связанный с расчетами по фрахту, демереджу и диспачу, а лишь отражающий «картину» стоянки судна в порту. Не случайно его называют еще и «портовым журналом» (Port log). В линейном судоходстве его подписывают капитан и судовой агент. На основе его анализа судовладелец определяет «виновника», например, тех или иных непроизводительных расходов судна в порту и т. п. При расчетах между фрахтователем и судовладельцем по использованию сталийного времени к акту стояночного времени обращаются в случае возникновения спора о виновности конкретной стороны за простой судна, отмеченного в таймшите.

Дисбурсментский счет (Disbursement account) — документ, содержащий перечень понесенных судном расходов (дисбурсментских расходов — disbursements), связанных с его обслуживанием в порту. Посредством предъявления этого счета судовой агент компенсирует суммы, выплаченные им по поручению судовладельца в связи с заходом судна в порт. Дисбурсментский счет со всеми оправдательными документами (vouchers, receipts) заверяется капитаном агентируемого судна. (Приложение № 45)

Дисбурсментский счет имеет дебетовую и кредитовую часть: в первую включаются все расходы по обработке и обслуживанию суд-

на, включая агентское вознаграждение, во вторую — поступления в пользу судовладельца (фрахт, демередж, возврат капитаном агенту наличных, оплата работ, выполненных силами экипажа). К дисбурсментскому счету прилагаются все необходимые оправдательные документы («ваучеры»): оригиналы счетов за работу и услуги, квитанции на оплату портовых сборов, акт учета стояночного времени, таймшит и т. д.

Преамбула счета включает боксы для внесения основных данных, касающихся захода судна в порт. В бокс первый вносится наименование фирмы, агентировавшей (обслуживавшей) судно — shipagent. Судовладельцев (бокс второй) требуется подразделять в зависимости от их статуса на: а) владельцев судов — owners; б) владельцев, согласно чартеру — chartered owners; в) на судовладельцев, которые контролируют коммерческую эксплуатацию судна и отвечают за решение вопросов захода в порт и перевозок грузов — диспонентных владельцев —disponent owners. Остальные данные проформы касаются непосредственно захода конкретного судна: порт; дата; название; №рейса; «прибыло из» (arrived from); дата/часы; НРТ и БРТ; «вышло в» (sailed for); дедвейт (TDW); наибольшая длина (LOA); погружено груза; выгружено груза; ремонт или другие цели (repairs or other); бункеровка (bunkering).

Все расходы распределяются на три категории: портовые расходы (port charges); грузовые расходы (cargo charges); судовые расходы (ship charges) с определением баланса (statement) в расчетах сторон, т. е. в кредет счета судовладельца (credit to owners' Account) или агента — «в нашу агента/вашу судовладельца пользу» (balance due us/you).

Стандартизация коснулась и классификации расходов. Они подразделяются: на портовые сборы (Harbour Dues) — сборы, взыскиваемые портовыми властями за пользование судном порта, как инфраструктурой; маячные сборы (Light Dues) — на содержание маяков; за лоцманскую проводку (Pilotage),оплата за использование услуг буксиров (Towage); сбор за ошвартовку/отшвартовку (mooring/unmooring); сбор за перешвартовку (Shifting) и не только с одного причала на другой, но и с якорной стоянки к причалу; таможенные сборы (Customs Charges); услуги в виде предоставления в распоряжение судна катера/автотранспорта (Launch/Car Hire); агентское вознаграждение (Agency Remuneration); почтово-телеграфные расходы (telex, postage, telegrams); с выводом итога (total) расходов.

В ряде портов к разряду портовых сборов также относятся: корабельный сбор (tonnage dues); доковый сбор (dock dues) — плата за стоянку в доке; ледовый сбор (ice dues) — сбор за ледокольную провод-

ку; якорный сбор (anchorage dues) — сбор за постановку и снятие с якоря; канальный сбор (canal dues) — сбор за прохождение судна по каналу; причальный сбор (berth dues) — сбор за пользование причалом; карантинные сборы (quarantine dues) — сборы, взыскиваемые карантинными властями; санитарные сборы (sanitary dues) — сборы, взыскиваемые санитарными властями; консульские сборы (consular fees) — например, за легализацию манифестов; противопожарные сборы (fire guard).

Категория «грузовых расходов» включает: грузовые сборы, если взыскиваются с судна, стивидорные расходы (stevedoring expenses); оплата лебедчиков/за работу кранов (winchmen cranage); тальманские расходы/счет груза (tally); заказанные судном сверхурочные работы (overtime); с выводом итога расходов. Судовые расходы включают статьи: наличные капитану (cash to Master); оплату за снабжение пресной водой (water); расходы за приобретенные судном запасы/провизию (stores/ provisions); любые расходы экипажа (crew expences); оплату ремонта (repairs), с выводом итога.

Особо в дисбурсментском счете выделяется общая сумма расходов по счету: Total.

Дисбурсментские (по счету) расходы учитываются при распределении расходов общей аварии и, также, иногда судовладельцем, как и фрахт, страхуются.

Готовность судна к выходу в море проверяется Инспекцией Государственного надзора Морской Администрации.

Отход судна оформляется на борту судна у причала, на рейде или в Центральном посту Инспекции Госнадзора порта с учетом окончания грузовых операций, готовности всех грузовых документов, проверенных и подтвержденных таможней. Капитан подтверждает действительную готовность судна к выходу в рейс.

После отхода судна агент извещает об отходе судовладельца и агента в следующем порту захода, рассылает по адресам грузовые документы, завершает расчеты по судну и оформляет окончательный дисбурсментский счет.

Вопросы для повторения

1. Перечислите операции, которые выполняет агент по прибытию судна в порт.
2. Как организуются погрузо-разгрузочные операции с трамповым судном?
3. Дайте характеристику документов: а) акта стояночного времени; б) таймшита; в) дисбурсментского счета.

Транспортная терминология: по тексту параграфа и содержанию проформ БИМКО: акта стояночного времени, таймшита, дисбурсментского счета.

6.6. Выполнение поручения на организацию погрузки груза и оформлению требуемой транспортной документации

Поручение на отправку груза на морском судне и на оформление договора перевозки выполняется через вручение отправителем груза судовладельцу или его агенту погрузочного ордера, который в различных портах и странах имеет разную форму, с некоторыми образцами которых мы уже знакомились. Это — проформа ММФ СССР 1990г., «Поручение на отгрузку экспортного груза при полном использовании вместимости контейнера» — ECSI (в портах Западной Европы — B/L Instruction), при отправке сборного контейнера — Standard Shipping Note (SSN) и др. (Приложение № 46)

В США при этом используется доковая расписка (Dock Receipt), которая выдается грузоотправителю после получения груза на пирсе (причале) судоходной компанией. Более того, если доставка груза в порт осуществлялась на автомобиле (на контейнерном шасси автотягача) морского перевозчика, то она, кроме расписки в приеме груза на складе отправителя, выполняет также функцию автотранспортной накладной.

Отдельно оформляется приемосдаточный акт на приемку контейнера. (Доковая расписка вместе со штурманской распиской возвращается перевозчику в обмен на коносамент / накладную). Порядок организации отправок грузов и контейнеров рекомендуется отражать в договоре об организации перевозок (процедура бронирования / букировки, планирование завоза, выдача ордеров, оформление приема-сдачи, временного хранения).

В портах Западной Европы доковую расписку называют «рецеписсой», и ей придается значение складского варранта (dock warrants), т. е. товарораспорядительного документа. Такую же функцию выполняет и штурманская расписка. Более того, банки иногда даже соглашаются принимать ее к расчетам по цене товара («cash against mate's receipt).

За рубежом«ECSI/SSN (ордер)» представляет собой комплект документов из 6 листов-бланков (оригинал белого цвета и 5 копий). Печатание их по одной матрице делается так, что адресные данные лицевой части коносамента содержатся только на оригинале. Данные о грузе содержатся на всех бланках. Если фрахт на данный груз, согласно тарифа калькулируется на базе ставки за перевозку 1 кбм объе-

ма груза (а не 1 т веса), то судовой агент на всех копиях ордера проставляет штамп предупреждения о том, что груз «подлежит обмеру перед погрузкой» (to be measured).

Первая копия, как и оригинал, тоже белого цвета, является основной. Заверенная судовым агентом она возвращается грузовладельцу или его портовому экспедитору, который вручает ее на причале стивидору в качестве разрешения судового агента на погрузку груза. Перед погрузкой эта копия стивидором передается администрации судна и остается на борту судна. Остальные копии, кроме пятой, сам агент доставляет на терминал.

Вторая копия ордера под названием «Штурманская расписка» (Mate's Receipt), розового цвета, является документом, который выдает после приема груза на борт судна капитан судна или грузовой помощник. Для судового агента этот документ является письменным подтверждением факта погрузки груза в судно или приема его к морской перевозке. Эта копия ордера будет постоянно храниться в конторе агента в «пароходном деле» судна, согласно номеру «конкретного рейса». В ряде портов второй экземпляр штурманской расписки выдается грузоотправителю в обмен на рецеписсу или доковую расписку. (Приложение № 47)

В третью копию ордера, которую называют «обмерным бланком» (measurement slip), тальман вносит уточненные и дополнительные данные о размерах каждого места и другие сведения о грузе, полученные в ходе «обмера груза» (measuring goods), поскольку отправитель официально в ордере сообщает только стандартные размеры для общей ориентировки перевозчика и владельца склада, тальман также вносит отметку о месте расположения груза в конкретном грузовом помещении — в трюме или на палубе судна.

Четвертая копия, которая носит название «обслуживание на причале» (Service quai) используется таможней. При этом в ордер могут вноситься закодированные сведения, необходимые для таможенных органов (например, таможенный код экспедитора, код лицензии и др.). Груз, разрешенный к отправке всеми «властями», определяется термином «груз свободный во всех отношениях» (free all kind, FAK) или «груз, товар законный» (lawful cargo, merchandize), т. е. не являющийся запрещенным — контрабандным.

Агент производит сверку окончательных данных с 5-ой копией ордера в деле и с учетом внесенных исправлений выдает (по просьбе грузоотправителя) официальную «расписку на принятый груз» и «штурманскую расписку». Такие расписки могут потребоваться экспедитору в качестве подтверждения выполнения своих обязательств перед грузоотправителем, в том числе, если груз доставлялся с выдачей «Экспедиторской транспортной накладной доставки груза» (на терминал) — FCT или Surface Consignment Note. (Этот документ используется, когда пункт отправки груза удален от порта для ускорения производства расчетов по цене товара).

Штурманская расписка не может заменять коносамент. Поэтому, в том случае, если судно выйдет в рейс, а штурманская расписка была выдана, и коносамент будет досылаться авиапочтой, то, чтобы не ввести в заблуждение грузополучателя и банк, агент обязан проследить за тем, чтобы не было допущено какого-либо несовпадения данных, содержащихся в штурманской расписке и в коносаменте.

Администрация судна и терминала не должны оставлять без внимания случаи каких-либо расхождений в листах счета грузовых мест у тальманов терминала и у тальманов судна. Если фактическое расхождение («в споре: больше или меньше» — «in dispute: more or less») на причале не устранено, капитану судна рекомендуется вручить судовому агенту специальное письменное заявление об имеющем место факте расхождения для вскрытия причин такого расхождения.

Когда у администрации судна нет возможности проверить массу погруженного на судно груза, или имеется основание подозревать, что масса груза определена не точно, то капитан обязан сделать заявление терминалу о внесении в коносамент оговорки «вес на ответственности грузоотправителя» («said to weight»), которая отменит ранее внесенную оговорку — «вес отгруженный», «вес отгрузочный» («shipped weight»), если она уже была сделана.

Экспедитору рекомендуется при получении оригинала коносамента после оплаты фрахта и всех причитающихся платежей, также сверить данные коносамента с данными возвращаемой им штурманской расписки в обмен на коносамент (до этого он производил такую же сверку штурманской расписки с доковой распиской или с рецеписсой).

Экспедитор должен связаться с грузополучателем и его экспедитором и получить действующие на момент отгрузки его требования о перечне товаросопроводительных документов и числе их экземпляров (например, в начале 80-х годов при экспорте в Боливию требовалось 7 копий счетов-фактур и одна консульская фактура).

Ответственным требованием для экспедитора-грузоотправителя является внесение в коносамент информации о лице, фигурирующем в графе коносамента — «адрес для уведомления» — «Notify Address». По этому адресу экспедитор информирует об отгрузке груза с тем, чтобы грузополучатель смог своевременно подготовиться к его получению, начать таможенное оформление импорта. Эта информация требуется и агенту в порту назначения для связи с грузополучателем.

Кроме таких товаросопроводительных документов при экспортной отправке груза как коносамент, счет-фактура, спецификации, ветеринарное и санитарное свидетельство, сертификат качества и др., в порту отправления оформляются следующие транспортные и товаросопроводительные документы.

Грузовой манифест (Cargo manifest) — транспортный документ, составленный по каждому порту в отдельности и содержащий данные о грузе и перечень коносаментов по каждому грузу, а также по портам назначения. Манифест вручается представителям судовой администрации и таможенным органам, рассылается агентам и стивидорам в портах выгрузки, судовладельцу и, если требуется, промежуточному агенту, например, агенту в Суэцком канале. В манифест по порту назначения включаются обычно следующие данные: наименование судна, номер рейса, фамилия капитана, порт погрузки, дата отхода, направление: «восточное» — East bound, «север-ное» — North bound, «южное» — South bound, «западное» — West bound, номера коносаментов, наименование, масса, объем и количество груза, маркировка груза. Манифест, содержащий, кроме этих данных, также сведения о ставках и суммах фрахта, называется **фрахтовым манифестом** (Freight manifest). В нем, кроме сведений, содержащихся в грузовом манифесте, вносятся также сведения о фрахте (количество фрахтовых тонн, ставка и др.), месте оплаты фрахта: payment at the loading port — в порту погрузки, payment at the port of destination — в порту назначения; payment elsewhere — в другом месте (Лондон, Базель, Цюрих). (Приложение № 48)

Количество экземпляров манифеста, выписанных на бланках стандартной формы, сроки и порядок их предъявления определяется правилами-обычаями портов отправления и назначения. Законодательство ряда стран предусматривает необходимость легализации манифестов консульством страны порта назначения груза (to be legalized, т. е. манифест должен быть заверен).

Любые изменения в грузовом и фрахтовом манифесте должны оформляться на бланке «исправление манифеста» (Corrector of manifest), с указанием причины исправления, например, «ошибка служащего» — «clerical error» и т. д.

В портах России и СНГ. Поручение на отгрузку не только является предложением отправителя к перевозчику оформить договор морской перевозки груза на определенном судне. Ордер является основанием для взаиморасчетов между портом и экспедитором, инструкцией при составлении предварительного грузового плана (совместно с грузовым списком и поручениями на другие партии груза), а также предварительной инструкцией по оформлению коносаментов в точном соответствии с грузовой таможенной декларацией (ГТД).

На основании копий поручений, каргоплановая группа терминала составляет предварительный грузовой план размещения партий в грузовых помещениях судна, которые до начала погрузки визируются капитаном судна.

На основании договора между портом и внутрипортовым экспедитором порт принимает конкретные виды грузов экспедитора на определенные терминалы, причалы порта (грузовые районы) в соответствии с месячными планами завоза экспортных грузов в порт, организует их хранение, включая сопутствующие услуги — сортировку, маркировку, подработку и т. п., и погрузку на морское судно.

Судовой агент должен подавать нотис о готовности судна к погрузке: в главную диспетчерскую порта (Центр координации операций), на терминал (грузовой район), экспедитору судовой партии груза.

Главная диспетчерская порта планирует постановку судна только по получению подтверждения в приеме судна от терминала (грузового района).

Терминал подтверждает прием обычно при наличии на складах выпущенного в пограничной таможне поручения на отгрузку экспортного груза данным судном. Экспедитор совместно со стивидором и представителем судовой администрации должен осмотреть грузовые помещения судна, предназначенные для приема груза. Если выявляется непригодность грузовых помещений к погрузке данной партии груза, составляется акт общей формы с указанием рекомендуемых мероприятий по приведению грузовых помещений судна в состояние, пригодное для приема груза. Погрузка производится в соответствии со сменно-суточным планом. Груз размещается в судне согласно каргоплану. Количество погружаемого груза на борт судна подтверждается гальманскими расписками, а использованное для погрузки время фиксируется актом учета стояночного времени.

По окончании погрузки очередной партии груза на борт судна склад порта передает судовой адмиистрации экземпляр поручения — ордера на отгрузку экспортного груза. Подписанное судовой администрации поручение на отгрузку экспортного груза является «штурманской распиской». Агент доставляет на судно коносаменты и морские накладные на погруженные партии груза и манифест, который подписывается капитаном.

Внутрипортовой экспедитор, владея контейнерной товарной станцией (КФС), занимается арендой у судовладельцев контейнеров и формированием сборных контейнеров из малых партий грузов нескольких отправителей, следующих на один пункт назначения в адрес одного или нескольких получателей. Консолидация грузов по схеме **LCL — FCL** обеспечивает снижение транспортных расходов за счет оплаты

поконтейнерного тарифа (FAK) на морскую перевозку вместо более высоких потоварных ставок. При этом экспедитор уделяет внимание совместимости грузов, затариваемых в один сборный контейнер и особенностям режима перевозки каждого груза.

По заявке клиента экспедитор обеспечивает сортировку груза, формирование судовых коносаментных партий, оформляет, если требуется временное складирование груза, пакетирование и паллетизацию отправок, маркировку грузовых мест, производит ремонт тары, осуществляет затарку груза в контейнеры.

Экспедитор обеспечивает передачу на терминал всех документов, необходимых для отправки груза на экспорт и выписывает поручение — ордер на отгрузку груза в соответствии с инструкциями клиента. Экспедитор участвует вместе со стивидором в формировании терминалом судовой партии груза и составлении каргоплана. Зачастую требуется организовать для защиты интересов клиента, в соответствии с условиями запродажного контракта, сюрвейерский осмотр грузов. Экспедитором передаются агенту судна инструкции по выписки коносаментов и других необходимых клиенту документов. Экспедиторы формируют пакет документов для отправки судовой почтой получателю или направляет инструкцию агенту судна в порту назначения о порядке сдачи груза в случае неприбытия оригинала коносамента в срок в порт назначения, а также при варианте прибытия груза по сборному коносаменту или сдачи груза по деливери-ордеру. При отправке товара, проданного на условиях FOB, и фрахтовании судна на условиях Free in экспедитор должен обеспечить причал для постановки судна, убедиться в готовности судна к приему груза. Экспедитор или стивидор подписывает акт стояночного времени, непосредственно контролирует качество грузовых работ. Экспедитор проверяет правильность товаротранспортных документов, штурманских расписок, коносаментов, приложений к коносаменту, морских накладных, упаковочных листов и др. В максимально короткий срок отправляется клиенту полный набор документов, необходимых для расчета продавца с покупателем по аккредитивной форме, если эта операция не была поручена экспедитору.

Всегда учитывается, что значительную часть экспедиционного обслуживания принимает на себя порт. Объем и состав этих услуг предусматривается в терминальном договоре.

Транспортная терминология

Платежи в валюте в иностранном порту:
— маячный сбор — light dues
— якорный сбор — anchorage dues

— навигационный сбор — navigation dues
— тоннажный или корабельный сбор — tonnage or ship's dues
— портовый сбор — harbor dues
— причальный сбор — berth / wharf / quay dues (berthage, wharfage)
— доковый сбор — dock dues
— ледовый сбор — ice dues
— речной сбор — river dues
— шлюзовой сбор — lock dues
— лоцманский сбор — pilotage dues (tax)
— лоцманское вознаграждение — pilotage fee

6.7. Поручение на получение от порта импортного груза и его отправление по назначению

В зарубежном порту. Начало транспортно-экспедиторской операции, связанной с доставкой груза в морской порт назначения, технически связано с завершением экспедиции этого груза в порту отправления.

Судовой агент немедленно после отхода судна из порта отправления направляет судовому агенту в порту назначения транспортные документы на все отправленные грузы: грузовой и фрахтовый манифест судна, копии коносаментов, каргоплан, люковые записки, спецификации на опасные грузы, документацию на грузы в контейнерах.

Термин «направляет» еще недавно сопровождался уточнениями: «капитанской почтой», «авиапочтой». В настоящее время все шире практикуется использование международной межкомпьютерной связи для передачи сведений, содержащихся в грузовом манифесте и в других документах, что обеспечивает автоматический переход процесса экспедиции отправления груза в экспедицию прибытия. Это касается также и корреспонденции таможенных органов государств.

Получив отправительские документы, судовой агент в порту назначения приступает к документальному оформлению прибывающего судна, к подготовке приемо-сдаточных операций с грузом.

Одновременно аппарат агентской фирмы связывается с потенциальными получателями грузов. Для этого он, прежде всего, руководствуется адресом грузополучателя на именном коносаменте, а в случае коносамента ордерного (to order) или бланкового — на предъявителя, то указанным в коносаменте или только в грузовом манифесте — адресом уведомителя (notify address) или, на портовом жаргоне, «нотифаем».

По условиям коносаментов агент не отвечает за то, что он «не нашел» грузополучателя: товар может быть продан и перепродан, но практически агент делает все возможное для того, чтобы найти полу-

чателя, поскольку для агента является важным еще до прихода судна знать: по какому варианту, т. е. по «прямому» или через склад терминала будет выдаваться груз, с тем, чтобы вместе со стивидором составить реальный план разгрузки судна. При этом выгрузку груза в порту с судна, стоящего у причала, в лихтер, баржу (overside delivery, direct discharge overside) не следует обобщать с операцией по выгрузке груза на рейде (on the road). В портах Западной Европы, расположенных в устьях полноводных рек, первая — удешевляет и ускоряет грузовые операции, т. к. используются одновременно береговые (на причал), судовые и плавучие краны (в лихтер), а прибывший груз по речной системе отправляется в глубь страны, а также транзитом в Чехию — по Эльбе, в Швейцарию — по Рейну.

После телефонной, факсимильной и межкомпьютерной связи с грузополучателем ему направляется в одних портах письменное «Извещение о предполагаемом прибытии груза (Advice of Expected arrival of cargo или Arrival Notification Form — ANF)», в других — «Предварительное извещение (Advice Note, Arrival Notice)». В нем содержатся основные реквизиты коносамента, ожидаемое время прибытия, а также твердое предложение судового агента на поручение ему экспедирования груза на тот случай, если получатель еще не назначил своего экспедитора. (Приложение № 49)

Получатель груза обязан без задержки сообщить агенту: имеются ли у него какие-либо изменения в требованиях по доставке груза или о переходе имущественного владения грузом. Судовой агент может самостоятельно осуществлять таможенную очистку. Для этого грузополучатель направляет ему заполненную таможенную форму о стоимости груза и декларацию, сертификат происхождения товара, счета-фактуры поставщиков, импортную лицензию, упаковочные листы, санитарные сертификаты, сертификаты на льготные таможенные пошлины и т. д.

Для составления плана разгрузки судна стивидору передается копия грузового манифеста и каргоплан (stowage plan) в виде схемы продольного сечения судна с указанием на ней трюмов и расположения в них грузов, погруженных в разных портах, отмеченных маркером разной окраски в соответствии с назначением в определенный порт выгрузки, например, груз в Антверпен — синей, Роттердам — зеленой, в Гамбург — красной. Обычно к каргоплану прилагаются так называемые люковые записки (hatch list), в которых указываются количество и точное расположение грузовых мест в каждом трюме с целью облегчения поиска размещенных в трюмах грузов и правильной, поконосаментной их выгрузки в порту назначения. Важным элементом разработки плана разгрузки судна является определение об-

шего числа докеров, бригадосмен (shifts), расчета стояночного времени, использования береговых кранов и т. д., прямо влияющих на размер транспортных издержек. Если выгрузка оплачивается получателем, то в этих расчетах участвует экспедитор, который, если судно не линейное, может привлечь для обработки судна своего стивидора. Очередность, вариант выгрузки каждого конкретного груза содержится в разгрузочном списке (discharging list).

Основанием для выдачи агентом груза получателю является предъявление (producing) последним ему одного, а если это особо предусмотрено, то и полного комплекта коносаментов. По разным причинам это оказывается не всегда возможным.

Рассмотрим ряд ситуаций и примеров их разрешения агентами:

1) предъявляется не полный комплект коносаментов, но если получатель известен, то агент обычно выдает ему груз под письменное обязательство получателя представить недостающие оригиналы; если же получатель агенту не известен, то груз выдается после предъявления банковской или другой гарантии (в трамповом судоходстве, как правило, принимается во внимание только банковская гарантия); в Роттердаме часто гарантию выдает Ассоциация брокеров и агентов;
2) получатель не имеет на руках ни одного оригинала коносамента — агент выдает груз только под поручительство банка, а иногда требует дополнительную гарантию местной ассоциации брокеров и агентов;
3) выдано было два оригинала; они в наличии, но находятся у разных получателей: агент признает полномочным грузополучателем первого предъявителя, при этом агент руководствуется текстом условия коносамента (на оборотной стороне); «В доказательство того, что капитаном или агентом судна подписано... копий оригиналов коносаментов, все одного содержания и датированные одной и той же датой, то в том случае, если одна копия оригинала подтверждает окончание договора перевозки, то другие копии оригинала признаются недействительными».

Остановимся подробнее на проблеме банковской гарантии, а также гарантийного письма (letter of guarantee) поручителя, гаранта, тем более, что они используются в самых различных операциях транспортной экспедиции.

В банковской гарантии — банк, а в гарантийном письме — поручитель, заявляют судовладельцу от имени грузополучателя о том, что они гарантируют судовому агенту освобождение ответственности от всех возможных негативных последствий, связанных с выдачей груза без предъявления оригинала коносамента, включая возможное лише-

ние права агента на защиту своих интересов по договору страхования. Гарантия банка должна иметь неограниченный срок действия (в Англии — 6 лет).

Судовой агент должен удостовериться в том, что банк, выдавший гарантию, является первоклассным и что поручительство грузовладельцу не содержит никаких оговорок. Если поручительство было выдано иностранным банком, или если в нем есть оговорки в отношении периода его действия, касающиеся стоимости груза, то судовой агент обычно не выдает груз до получения разрешения на это от судовладельца.

Если имеется свидетельство в том, что отсутствие оригинала коносамента связано с трансферной передачей документов от одного покупателя к другому, то даже при предъявлении гарантии агенту не лишне обратиться с запросом ко всем прошлым держателям коносамента в отношении оставшихся неурегулированных претензий, связанных с расчетами за товар.

Как правило, судовой агент возвращает банковское поручительство по получению от грузополучателя оригинала коносамента. При этом действует оговорка в поручительстве о том, что обязанностью грузополучателя по получению является немедленная доставка оригинала коносамента судовому агенту. Поскольку банковское поручительство является ценным документом, то агенту рекомендуется хранить его в сейфе до получения оригинала коносамента.

Факт предъявления оригинала коносамента отражается в специальной книге агента — production book.

Выдача грузоотправителю коносамента выполняет функцию расписки судовладельца в приеме груза к перевозке. Предъявление полного комплекта оригиналов коносамента судовладельцу подтверждает наличие у предъявителя права имущественного владения выгруженным грузом (товаром). Функцию расписки получателя в получении груза от судовладельца или от его имени от порта, терминала, со склада порта выполняет транспортный документ, называемый деливери ордером (delivery order) или сдаточной ведомостью (они выдаются получателю в обмен на предъявленный коносамент).

Деливери-ордер является письменным приказом перевозчика портовому складу выдать получателю груз и доказательством морского перевозчика наличия договора перевозки сборного груза, оформленного сборным коносаментом — collective B/L и судовым деливери-ордером — ship's delivery order. (Приложение № 50)

В деливери-ордере содержатся не только данные о грузе и судне его доставившем, согласно коносаменту, но указывается также место хранения груза на причале, складе, терминале и место приема-сдачи

груза. В зависимости от положения дел с оплатой фрахта в деливери ордере содержится отметка о том, что «фрахт оплачен» или «фрахт подлежит оплате». В последнем случае груз будет выдан портом, складом только после оплаты не только расходов по выгрузке грузов и хранению, но и фрахта.

Деливери-ордер служит также документом, подтверждающим прием-сдачу товара, поставляемого на базисных условиях DES и DEQ.

Выдача такого документа предусматривается в случаях, когда в распоряжении продавца имеется один коносамент на целую партию (collective B/L) товара, но продавцу требуется реализовать товар небольшими частями (parcels) отдельным покупателям. Для этого используется бланк Ship's delivery order.

В том случае, когда получатель решит не получать товар по именному коносаменту или накладной со склада порта или терминала, а продать товар и может быть даже не одному, а нескольким покупателям, то деливери-ордер будет иметь другой вид и называться сдаточной распиской (delivery receipt), которая является товарораспорядительным документом (delivery warrant). Если в ней содержится подтверждение склада о нахождении груза на его ответственном хранении, то подобная расписка используется в качестве товарораспорядительного документа по аналогии со складской распиской.

В случае выдачи груза нескольким получателям неоплаченный фрахт исчисляется и вписывается в деливери ордера для оплаты пропорционально доле (в тоннах, кубометрах, единицах, штуках) каждого покупателя товара, перевозившегося по одному коносаменту.

Весь процесс экспедиции прибытия совершается параллельно с процессом таможенной очистки импортером товара. На всех этапах обработки груза на терминале он находится под контролем таможенных чиновников. В процессе таможенного оформления участвуют служащие агентской фирмы, экспедиторы грузов и складские работники.

По окончании выгрузки агент совместно с администрацией судна оформляют **генеральный акт** выгрузки груза из судна, содержащий окончательные сведения о фактически выгруженном грузе. На Западе он называется **аутторнрипорт** (outturn report). Перечень грузов, прибывших с недостачей, повреждениями, порчей вносится в «Донесение о порче груза» (**damaged cargo report**), подписываемый грузовым помощником капитана. (Приложение № 51)

При сравнении данных грузового манифеста и аутторнрипорта иногда оказывается, что из некоторых партий груза были выгружены лишние грузовые места или, наоборот, некоторые грузовые места были не выгружены.

Все эти данные вносятся в документ розыска грузов — карготрейсер (cargotracer).

Агент высылает карготрейсеры о розыске груза во все предыдущие и последующие порты выгрузки, а также судовладельцу и капитану судна, т. е. всем заинтересованным сторонам. Невостребованный груз по истечении положенного времени продается или уничтожается, если потерял стоимость. Эта операция осуществляется только с согласия судовладельца после надлежащего таможенного оформления операции.

Разрешение таможни на выход судна из порта называется **«клиренсом» (port clearance)**. Оно подтверждает, что положенный груз выгружен и все таможенные формальности судовой администрацией выполнены. Обычно клиренс предъявляется в следующем порту захода.

В портах России и стран СНГ. Как правило, экспедиция прибытия и экспедиция отправления объединяются в договоре в единый комплекс правоотношений, взаимных обязательств сторон, т. е. грузоотправителя и получателя в одном лице и терминального оператора (порта), выполняющего определенные экспедиторские функции для грузовладельца и часть функций портового судового агента. (Как правило, заключается единый договор по обработке импортных и экспортных грузов).

Более конкретно экспедиция прибытия состоит в применении к индивидуализированному грузу в организации его таможенной, фитосанитарной, карантинной и другой «очистки», производства выгрузки груза из судна, приема груза от судна портом, сдачей портом груза на месте получателю, хранения груза на складе порта, отправления груза по назначению сухопутным и/или водными видами транспорта. В ряде случаев возникает необходимость перевески, рассортировки и перемаркировки прибывшего груза, оформления перехода права собственности и риска с продавца на покупателя (при поставках CFR, GIF, DES), расчетов по импорту.

Экспедиция отправления / прибытия при прямом варианте погрузки / выгрузки («борт-вагон», «борт-автомобиль», «борт-борт») отличается от экспедиции с перевалкой груза через склад.

Соответственно в договоре должны быть предусмотрены следующие обязательства и функции каждой из сторон:

Грузополучатель принимает на себя обязательство информации порта о прибытии судна с грузом в соответствии с действующим в порту «Положением об организации обработки сухогрузного флота в оптимальном режиме на основе сводного месячного плана-графика работы Порта (СМГ) и оперативного плана-графика работы Порта (ОПГРП)», а также предоставления порту заблаговременно судовых и транспортных документов (по прибытию: в 5 экз. манифестов и коносаментов, 3 экз. грузового плана и люковых записок, 2 экз. ветеринарных, санитарных, карантинных и прочих свидетельств и документов). Зачастую в портах России документы передаются только по прибытии судна с доставкой так называемой «капитанской почтой».

Порт назначает место (причал) разгрузки судна, составляет план размещения выгружаемого груза по складам или план выгрузки по прямому варианту и знакомит с этими планами грузополучателя.

Грузополучатель (его экспедитор) в принятый в порту срок (24 часа, 48 часов, 72 часа до прибытия судна) обязуется выдавать порту «Разнарядку на отгрузку из порта импортного, транзитного (или снятого с экспорта) груза» или на складирование а портовом складе, с указанием реквизитов и с приложением документов, необходимых для подготовки грузов к отправке, а также для составления отгрузочной документации.

Разнарядка должна учитывать статическую норму загрузки железнодорожного вагона и контейнера или их вместимость; иметь визу (штамп) таможни с разрешением (или запрещением) выпуска груза на склад временного хранения в порту, на выпуск из порта в глубь страны или с отметкой таможни о его выпуске внутренней таможней («груз таможенный»).

При выдаче разнарядки экспедитору нужно руководствоваться железнодорожной, речной тарифной номенклатурой грузов, приведенной в тарифном руководстве ОАО РЖД, и приводить наименование, под которым груз был обозначен в коносаменте. При направлении груза на подъездной путь получателя к разнарядке требуется приложить справку о наличии у получателя такого пути. Соответственно в железнодорожной накладной в графе «Станция назначения» должно быть указано: «С подачей на... (наименование) подъездной путь и на склад...(наименование получателя)».

Грузополучатель и его портовой экспедитор организует таможенную очистку прибывшего груза. Если груз растаможивается непосредственно в порту, то оформляется грузовая таможенная декларация (ГТД); если груз растаможивается в пункте назначения — составляется декларация контроля доставки (ДКД) в режиме внутреннего таможенного транзита — ВТТ. ДКД часто считается внутренней таможенной декларацией (ВТД). При помещении груза на «склад временного хранения — ВВХ» в порту— оформляется сначала впуск груза со склада в порт, а затем осуществляется отправка груза из порта, согласно разнарядке.

Порт обязуется принимать грузы по коносаментам на борту или у борта судна согласно наружному осмотру с двусторонним тальманским счетом (судна и порта) количества грузовых мест, с проверкой маркировки.

Договор должен предусматривать порядок проверки массы прибывшего груза: по стандартной или трафаретной массе, указанной на грузовых местах; выборочной; контрольной; со сплошной перевеской; с участием независимых экспертов; без взвешивания, но с определением массы груза по изменению осадки судна; с взвешиванием при отправке из порта на железнодорожных и автомобильных весах и т. д.

При выборе требования о взвешивании экспедитору целесообразно руководствоваться действующими государственными требованиями в части обязательной перевески ряда импортных товаров (зерно, мясо, свежие фрукты и др.).

Выгрузка, приемка и складирование грузов производится портом «попароходно» и «поконосаментно».

Груз может прибыть в порт на судне в смешанном состоянии, т. е. с непоконосаментной погрузкой в иностранном порту. Необходимо иметь в виду, что не всегда это может быть результатом невнимания администрации судна или некачественной погрузки стивидором, когда расходы по рассортировке относятся на судовладельца. Иногда это может быть связано с общей ситуацией в иностранном порту или, когда сам грузоотправитель по другим причинам окажется вынужденным отправить груз в смешанном состоянии и, соответственно, принять на себя расходы по рассортировке груза в порту назначения. Указания сторон на этот счет должны содержаться в договоре.

Точно также регулируются вопросы перетаривания, исправления и ремонта тары и упаковки, поскольку груз может быть отправлен в слабой таре и исправление тары и т. д. должно оплачиваться получателем. Порт должен быть обязан произвести ремонт тары и упаковки, поврежденной в процессе грузовых работ по неосторожности работников, участвующих в этих работах.

По грузам с обнаруженными в процессе выгрузки дефектами (недостача или излишек грузовых мест или массы груза; поврежденные груз, тара или упаковка; следы хищения; недостача содержимого в поврежденных грузовых местах; груз, прибывший без сопроводительной документации или с оговоркой в коносаментах «в споре» и др.) портом совместно с судовой администрацией и таможней составляется «акт-извещение» (statement-notice) по установленной форме. В договоре целесообразно оговорить необходимость четкости записей и полноты описания в акте-извещении всех обстоятельств, связанных с дефектом груза,

поскольку этот документ служит основанием для компенсации ущерба виновной стороной или страховщиком. (Приложение № 52)

В отдельных случаях в договоре с портом необходимо предусматривать привлечение грузополучателем экспертов независимых сюрвейерных компаний для определения причин, характера и степени повреждений или порчи тары и груза.

После выгрузки всех грузов с судна порт совместно с судовой администрацией и при участии таможни оформляет генеральный акт о выгрузке и приемке грузов с указанием номеров составленных актов-извещений по отдельным коносаментным партиям грузов; эти акты-извещения прилагают к генеральному акту. Генеральный акт передается грузополучателю или его экспедитору не позднее 72 часов после окончания приема груза от судна. Генеральный акт и акты-извещения являются документами, определяющими количество грузовых мест и массу выгруженного груза (если вес груза принят со взвешиванием), за которые порт несет ответственность с момента его приемки от судна до момента выдачи получателю или передачи по разнарядке импортера железной дороге, либо другому виду транспорта.

Порт и грузополучатель обязаны в договоре, в соответствии с узловым соглашением, предусмотреть порядок планирования отгрузок импортных грузов из порта, в том числе выделения для этого вагонов согласно (длительной, месячной, декадной) заявок порта и порядка ведения учетных карточек.

Порт, в принципе, обязан как можно быстрее отгружать грузы (как правило, не позднее, чем через 10 суток после даты окончания приема груза от судна и в течение 10 суток после даты получения разнарядки, если таковая не была вручена порту в срок), но в договоре целесообразно указать согласо-ванные между сторонами сроки отправок.

В договоре должен быть указан вид транспорта и порядок вывоза груза из порта, процедура оформления выдачи груза на месте с оформлением «расходной накладной» («деливери ордера»).

Порт должен отгружать оборудование комплектно.

Должен быть предусмотрен порядок переадресовки судна в другой порт бассейна в случаях сложной обстановки в порту (скопление судов и пр.), в т.ч. обязанность порта переслать разнарядки в новый порт назначения.

О каждой произведенной железной дорогой или другим видом транспорта отгрузке или выдаче груза на месте (после закрытия расходного ордера) ТЭК порта составляет «Извещение об отгрузке».

Извещение, в качестве документа о произведенной отгрузке или о выдаче на месте импортного (и снятого с экспорта) груза, составляется портом с указанием соответствующих реквизитов.

В дополнение к тому, где говорилось об ответственности сторон при отправке экспортных грузов, стороны несут ответственность при производстве операций по импорту:

Порты:

— за невыполнение заявки на погрузку вагонов;
— за порчу груза, вызванную нарушением портом очередности отгрузки, указанной в разнарядках;
— за недостачу груза, выгруженного из судна в поврежденной таре и упаковке, если эти случаи портом не оформлены актами-извещениями;
— за повреждение тары и груза, происшедшие по вине порта при перевалке и хранении груза в порту;
— за смешение и засорение посторонними примесями различных сортов навалочных и насыпных грузов по вине порта.

Грузополучатели:

— за неиспользованные вагоны, предусмотренные заявкой для погрузки импортных и транзитных грузов, в случаях когда: в порту не окажется заявленных грузов; получатель не предоставил разнарядок на отгрузку; груз был не принят железнодорожной дорогой по причине неисправности тары; не были переданы сопроводительные документы; не прибыли проводники, которые должны сопровождать груз;
— за несоблюдение технических и коммерческих норм использования грузоподъемности и вместимости вагонов по причинам специфических особенностей импортного груза (неплотность прессовки и др.);
— за порчу грузов по причине того, что порту не были сообщены специальные инструкции по их хранению и перевалке.

При перевалке грузов в контейнерах действуют упрощенные правила. В идеале контейнер перегружается с судна на специализированные платформы или трейлер по внешнему наружному осмотру контейнера и проверки целостности пломб грузоотправителя.

Вопросы для повторения

1. Изложите функции агента, связанные с заходом в порт по трем временным этапам их исполнения.
2. Какие операции включает в себя кларирование судна?
3. Перечислите обязанности судового агента, связанные с обработкой в порту трампового судна.
4. Дайте характеристику документа — Дисбурсментский счет.

5. Как выполняются поручения на организацию погрузки груза и оформление документации по судну и грузу в зарубежном порту и в порту России?
6. Дайте определение документов: «грузовой манифест», «фрахтовый манифест», «исправление манифеста».

Транспортная терминология

Расчет («наличными») против представления штурманской расписки — cash against mate's receipt

Размеры для общей ориентировки — guiding dimensions

Таможенный код экспедитора — customs assigned number — CAN

Груз «свободный во всех отношениях» — free all kinds, FAK

Товар законный — any lawful cargo, merchandise

Вес на ответственности грузоотправителя — said to weight

Вес отгрузочный — shipped weight

Бездокументный груз — astray freight, unascertained goods, undeliverable cargo

Груз невостребованный — unclaimed freight

Груз, отказанный в получении — refused cargo

Засылка груза — misdelivery, misrouting of shipment

6.8. Агентское поручение, связанное с оформлением морского протеста

В случае, если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие (шторм, посадка на мель, ледовая обстановка, сжатие, столкновение, общая авария, загрязнение акватории нефтью и пр.), которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, капитан судна в целях обеспечения доказательств должен сделать заявление о морском протесте.

Морской протест имеет целью обеспечить, насколько это возможно, полную информацию относительно обстоятельств «происшествия» и причин, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и о принятых по предотвращению или уменьшению ущерба мерах (ст. 394 КТМ РФ).

Заявляя морской протест, капитан может исходить не только из факта ущерба, но и его вероятности и не только ущерба судовладельцу, но и другому лицу — юридическому или физическому (грузовладельцу, другой судоходной компании, фрахтователю и др.).

Сложились традиционные редакции вступительной части морского протеста:

«Мною и моим экипажем были приняты все меры для сохранения груза, рекомендуемые хорошей морской практикой, однако, опасаясь

повреждения груза от действия непреодолимой силы, я протестую против возможных претензий как ко мне, так и к судовладельцу»;

или «Опасаясь того, что грузу причинен ущерб...»;

или «Предполагая, что груз поврежден...».

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельства происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.

Учитывается, что капитану законом (а законодательство о морских протестах существует с конца 19 века) дается право опротестовать имущественные требования к судовладельцу, если из свидетельских показаний очевидцев, выписок из судового (log book) и машинного журнала и др. явствует, что причиненный ущерб явился следствием обстоятельств, за которые судно, принявшее все зависящие от него меры, не может нести ответственности.

Согласно ст. 395 КТМ РФ, заявление о морском протесте делается в порту РФ нотариусу, в иностранном порту — консулу РФ или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства.

Морской протест не обладает абсолютной доказательной силой, он дает лишь определенное толкование фактических обстоятельств.

Соответственно, нотариус, принимая протест, а затем составляя акт о морском протесте, не обязан проверять и оценивать материалы, лежащие в его основе.

Окончательное решение принимает судебно-арбитражный орган.

Заявление о морском протесте делается, если происшествие произошло во время плавания судна, в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия; а если оно имело место в порту, то в течение 24 часов с момента происшествия.

Быстрота оформления морского протеста — одна из гарантий его точности и достоверности. Если окажется невозможным заявить протест в установленный срок, то причины этого факта должны быть указаны в заявлении, но с другой стороны, разрешается делать заявление и не в первом порту в целях избежания потерь времени и расходов.

При наличии оснований полагать, что имевшее место происшествие причинило вред находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка груза до заявления морского протеста может быть начата лишь в случае крайней необходимости.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением, либо в срок

не более семи дней с момента своего прибытия или прибытия судна в порт, или с момента происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или консулу РФ, либо компетентному должностному лицу иностранного государства для ознакомления судовой журнал и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.

Нотариус или консул, либо должностное лицо иностранного государства на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и, в случае необходимости, других членов экипажа составляет **акт о морском протесте** и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

Акт о морском протесте содержит: дату составления акта; фамилию и инициалы, должность лица, составившего акт; данные о времени поступления заявления о происшествии; название судна, его принадлежность; фамилию, имя, отчество капитана, его гражданство и местожительство; содержание заявления капитана; фамилии, имена, отчества, должностное (служебное) положение и место жительства опрошенных свидетелей, а также содержание их показаний; данные о размере взысканного государственного сбора и комиссии нотариуса.

Оформление морского протеста не освобождает капитана или судовладельца от ответственности за ущерб, нанесенный судну или грузу, а лишь служит основанием для доказательства вины другой стороны или последствий действий других обстоятельств. Соответственно, в случае заявления капитаном морского протеста, грузовладелец и его экспедитор не должны занимать пассивную или выжидательную позицию, а представить свои доказательства для их сопоставления с обстоятельствами, содержащимися в морском протесте, в суде или в арбитраже.

Представим такой случай: судовладелец снимает с себя ответственность за подмочку груза, так как о ее причине было заявлено в морском протесте в связи с перенесенным судном штормом.

Является ли это заявление достаточным для арбитражного и судебного решения? Конечно, нет. Грузополучатель, со своей стороны может представить доводы о том, что подмочка груза произошла вследствие пропуска воды через брезенты, которыми были задраены люки, и поэтому, потребовать решения о возмещении убытка судовладельцем в связи с тем, что последний не снабдил судно доброкачественными брезентами, т. е. апеллировать к факту немореходности судна.

Роль агента в оформлении морского протеста косвенная, но ни в коем случае не пассивная: от его оперативности зависит избежание возможного простоя судна для проведения экспертизы, он обязан обеспечить капитана транспортом, подобрать опытного нотариуса и т. д.

6.9. Экспедиторское и агентское поручения, связанные с распределением ущербов общей аварии

Аварией принято считать происшествие (посадку судна на мель, пожар и т. п.), повлекшее за собой человеческие жертвы, повреждение транспортного средства, оборудования и т. д.

В морском праве понятием «аварии» юристы оперируют для обозначения убытков, причиненных владельцам «имущества», участвующего в морской перевозке. Это имущество называют «морским предприятием». Оно, в совокупности, объединяет в себе судно, груз и фрахт. Термин «судно» может относиться и к составу из буксира с баржами.

Убытки или ущербы морского предприятия должны разделяться на две категории.

Убытки, причиненные в результате намеренных, разумных волевых действий конкретного физического лица, создавшего аварийную ситуацию, руководствуясь житейским принципом, исходя из того, что «жертвуя меньшим — спаси большее» — относятся к категории «общей аварии» (general average). Все прочие убытки, кроме общеаварийных, считаются убытками «частной аварии» (particular average). Понесенные в ходе общей аварии убытки надлежит распределять, между судном, грузом и фрахтом — участниками морского предприятия. Убытки же частной аварии несет тот, кто их потерпел: грузовладелец, если у него количество груза уменьшилось в результате подмочки, и судовладелец, если у него тот же груз повредился из-за того, что он его плохо закрепил в трюме. Село случайно судно на мель — ущерб частной аварии: расходы по его снятию с мели распределяются между грузом; судном и фрахтом, поскольку считаются общеаварийными. Но вот, в ходе снятия с мели, потребовалось весь груз выбросить за борт — авария частная, так как грузовладельцу компенсировать убытки судовладельца по снятию с мели уже не с чего.

Для того, чтобы определить действительно ли в данном случае аварии имеет место общая или частная авария и установить, какие именно расходы и убытки судовладельца или грузовладельца могут быть общеаварийными, пользуются Йорк-Антверпенскими правилами об общей аварии, которые не являются международным договором, конвенцией, а лишь кодифицированными единообразными обычаями международного мореплавания.

Первая редакция Правил была разработана в Йорке (Англия) в 1864 г. и пересмотрена в Антверпене, откуда и произошло их название. Впоследствии Правила пересматривались еще несколько раз. В настоящее время они применяются в основном в редакции 1994 г. Согласно этим Правилам к общей аварии могут быть отнесены лишь

те расходы, при понесении которых одновременно имели место четыре условия: общая опасность, преднамеренность, разумность, чрезвычайность.

На практике почти все проформы коносаментов и чартеров, употребляемые в международном торговом мореплавании, содержат условие применения Йорк-Антверпенских правил для регулирования убытков общей аварии. Основные положения этих Правил и процедура распределения общей аварии содержатся в главе XVI КТМ РФ. На них ссылаются во всех случаях, когда общая авария, в соответствии с законом или соглашением заинтересованных сторон, подлежит распределению в Российской Федерации. Осуществляется распределение общей аварии специалистами — диспашерами, состоящими при Торгово-Промышленной Палате РФ и объединенными в Ассоциацию. Порядок составления диспаш содержится в «Положении об ассоциации диспашеров», утвержденном решением Президиума ТПП СССР от 18 января 1990 г.

Какова роль судовладельца, капитана и агента судна, грузовладельца и его экспедитора в определении размера убытков Общей аварии? Какова процедура их действий в случае Общей аварии?

- Капитан, исполнивший действия, подпадающие под определение общей аварии, обязан немедленно информировать судовладельца об общей аварии и по прибытию в первый порт (в большинстве случаев — это порт-убежище) заявить морской протест и получить акт о морском протесте.
- Судовладелец информирует об общей аварии всех агентов в портах выгрузки.
- Согласно грузовому манифесту агент в каждом из портов назначения информирует каждого грузополучателя об общей аварии и направляет ему для заполнения аварийную подписку (average bond) и оценочный формуляр (valuation form).
- Грузовладелец, на риске которого лежат риски ущерба по грузу, контейнерам и фрахту совместно со своим экспедитором в порту назначения груза должны представить полную документацию о стоимости груза и контейнеров в порту отправления, а также определить точную массу и стоимость груза и контейнеров в порту назначения с приглашением в случае необходимости экспертов — сюрвейеров для независимой оценки состояния груза и контейнеров. Эти же действия осуществляют страховщик, если груз и контейнеры были застрахованы у него от риска убытка по общей аварии.

При этом понимается, что «спасти фрахт» физически, как судно и груз нельзя. Но, поскольку по условиям договора перевозки фрахт

находится на риске перевозчика (оплата фрахта в порту назначения), либо грузовладельца — получателя (товар куплен на условиях СИФ), спасение груза влечет и спасение фрахта (или права на его получение) для одной из сторон договора перевозки.

По своему юридическому смыслу аварийная подписка и оценочный формуляр в совокупности представляет собой одностороннее заявление грузополучателя, в котором он берет на себя обязательство уплатить долю по общей аварии, которая с него будет причитаться в соответствии с диспашей (statement of general average, average adjustment, average statement) — расчетом убытков по общей аварии и их распределением между участниками перевозки соразмерно стоимости груза, судна и фрахта.

- При отказе получателя выдать аварийную подписку агент от имени капитана действует исходя из предоставленного перевозчику залогового права на груз, в том числе принимает груз на свое ответственное хранение до возможной реализации.
- Грузополучатель (а если груз застрахован, то его страховщик) вручает агенту подписанную им аварийную подписку и оценочный формуляр.
- Помимо аварийных подписок агент при опасении неплатежеспособности грузополучателей или страховщиков обязан потребовать от них представления соответствующих банковских гарантий обеспечения будущих платежей по общей аварии в размере ориентировочной доли убытка.
- Принцип общей аварии стимулирует руководствоваться не частными интересами перевозчика или грузовладельца, страховщика, а общими интересами всех участников перевозки.
- Судовой агент должен учитывать, что, согласно Правилам, все расходы; связи, относящиеся к действиям, связанными с общей аварией, такие как телефаксные, телеграфные и телефонные расходы, оплата экспертов и сюрвейеров, дополнительные операции по укладке, переукладке, сортировке груза и т. д., расходы на такси, сверхурочные и др., должны быть документально оформлены, проведены по бухгалтерским счетам в конторе агента и представлены судовладельцу к их возмещению как расходы общей аварии.

Диспашеры Ассоциации диспашеров при Торгово-Промышленной Палате РФ являются официальными экспертами. Поэтому с учетом этого положения диспаша представляет собой не только средство доказывания изложенных в ней обстоятельств и расчетов, но и документ, приобретающий в упрощенном порядке силу исполнительного документа (исполнительного листа).

Согласно ст. 308 КТМ РФ, «Лица, между которыми распределена общая авария, могут оспорить диспашу в суде в течение шести месяцев со дня получения диспаши или аддендума к ней, с обязательным извещением об этом диспашера посредством направления ему копии искового заявления».

6.10. Экспедиция отправления и прибытия груза на железнодорожном транспорте

Транспортно-экспедиторская работа на железнодорожной станции выполняется товарной конторой, а также другими подразделениями инфраструктуры железных дорог по обслуживанию грузоотправителей и получателей. К совмещению услуг перевозочных с экспедиторскими железнодорожный транспорт приступил одновременно с началом грузового движения в первой четверти XIX века.

Преследуя сохранность и своевременную доставку груза по назначению, железнодорожный транспорт создавал логистическую цепочку связанных между собой технологий, которые были подразделены на несколько групп: прием груза к перевозке; хранение груза перевозчиком; документальное оформление перевозки и взимание провозных плат; экспедиция в пути следования; погрузка в вагоны (контейнеры) и отправление груза по назначению; выгрузка и сдача груза.

Отправка грузов производится на местах общего пользования, принадлежащих конкретной железной дороге, и на местах необщего пользования, принадлежащих грузовладельцам, автомобильным или экспедиторским предприятиям — компаниям, акционерным обществам, товариществам и др. На железнодорожных станциях предусмотрена специализация погрузочно-разгрузочных площадок по роду грузов, а также требуемое их хранение.

В правовом отношении экспедиция на местах общего пользования является агентской по отношению к железной дороге и экспедиторской по отношению к грузовладельцу, а на местах необщего пользования — только экспедиторской.

Перед отправкой груза необходимо уточнить, услуги каких владельцев железнодорожных инфраструктур, кроме ОАО «РЖД» придется использовать, на каких участках общей транспортировки будут задействованы «пути общего» и «необщего пользования», как будет распределяться грузопоток по доставке, исходя из требований Правил перевозок по режимам «скорости», особым требованиям по доставке специальных грузов и т. д.

Ст.19 УЖТ РФ предупреждает грузоотправителей об ответственности и о возмещении убытков в связи с возникшими по их вине ава-

рийными ситуациями, загрязнениями окружающей среды, перерывами в движении поездов и т. д. С другой стороны, ст.20 УЖТ РФ предупреждает и перевозчика об обязанности подачи пригодного подвижного состава, но и одновременно дает ему определенную льготу — возможность сообщать отправителю о подаче вагонов, контейнеров на места необщего пользования даже за 2ч. до начала операции.

При предъявлении груза к перевозке отправитель, как правило, не позднее, чем за сутки до даты погрузки, указанной в согласованной заявке на перевозку груза, предъявляет в товарную контору станции отправления полный комплект перевозочных документов с указанием в накладной массы, а при предъявлении тарных и штучных грузов — количества грузовых мест. Чтобы не превысить норму допустимой грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров производится, согласно ст.26 УЖТ РФ, их взвешивание — брутто на вагонных весах за договорную плату. Ст. 27 УЖТ РФ дает право перевозчику проверять достоверность информации, включая наименование, особые свойства грузов, создающие угрозу безопасности движения и эксплуатации. Контора проверяет правильность заполнения документов, уточняет возможность выполнения перевозки по указанному в них назначению и согласовывает с отправителем дату или даты погрузки груза в вагон или его завоза на станцию.

После проверки и согласований документы возвращаются отправителю с соответствующими визами перевозчика.

Такое же разрешение требуется и при погрузке груза с места необщего пользования (со склада или подъездного пути грузоотправителя или его экспедитора).

Прием грузов по каждому отправителю регулируется декадным приказом-заданием (развернутым планом), который устанавливается отделением дороги для каждой станции. При централизованном завозе завизированный комплект перевозочных документов отправителей передается диспетчеру автокомбината, обеспечивающему завоз и вывоз грузов на/из грузового двора, и через компьютер составляется наряд на доставку груза для последующего его вручения шоферу-экспедитору.

Погрузка и выгрузка грузов осуществляется железной дорогой в местах общего пользования только с согласия грузоотправителей, грузополучателей, а контейнеров — как в местах общего, так и необщего пользования (крытых и открытых складах, специальных участках и др.) с оплатой работ по соглашению сторон. Опасные и скоропортящиеся грузы; сырые продукты животного происхождения, которые перевозятся в крытом вагоне; грузы, масса одного места которых превышает 0,5т; негабаритные грузы; грузы, перевозимые наливом, на-

сыпью и навалом в специализированном подвижном составе, а также транспортируемые в сопровождении представителей отправителей или получателей, грузятся и выгружаются силами и средствами отправителей или получателей.

Грузоотправители, получатели возмещают расходы, связанные с подачей вагонов, контейнеров; с погрузкой, выгрузкой и хранением грузов; выдачей санитарных паспортов; за использование вагонов и контейнеров для недвиженческих операций, в т.ч. проводимых по инициативе или по указанию таможенных и надзорных органов.

Тип вагона, контейнера выбирается отправителем из перечня, содержащегося в Правилах перевозок. Соответственно, им подбираются материалы и средства крепления, пакетирования, в т.ч. специальные (решетки, щиты, печи для обогрева и др.). Зачастую ими обеспечивает отправителя перевозчик за плату. Пригодность конкретного вагона, контейнера для перевозки конкретного груза, нормы загрузки по каждому виду груза определяются с учетом требований Правил перевозок и Технических условий погрузки и крепления грузов.

Грузоотправители производят погрузку в местах необщего пользования, а контейнеров как в местах общего, так и необщего пользования (крытых и открытых складов, специальных участков и др.).

После завершения погрузки грузоотправитель вносит сведения о погрузке в накладную и в другие документы и уведомляет железную дорогу об окончании грузовых операций.

Приемосдатчик железной дороги при приеме груженного вагона проверяет соответствие предъявленного груза (число мест, род упаковки и др.) данным накладной, а также исправность упаковки и правильность отправительской маркировки на грузовых местах, в т.ч. манипуляционные знаки — изображения, указывающие на способы обращения с грузом, оформляет памятку приемосдатчика об окончании грузовой операции, которая подписывается приемосдатчиком и отправителем. Весовщик, если это предусмотрено Правилами, взвешивает груз, причем заносит в книгу приема грузов к отправлению каждый отдельный отвес (например, вес отдельного вагона с грузом и без груза или с весом вагона по трафарету), наносит на груз транспортную маркировку (в числителе — порядковый номер по книге приема грузов к отправлению и через тире — число мест, а в знаменателе — код станции отправления согласно Тарифному руководству №4 (книга 2). Все записи в книге должны точно соответствовать накладной.

На станциях с большим объемом работ по отправлению грузов весовщик в подтверждение приема груза к перевозке заполняет и выдает отправителю приемную марку.

Обработка документов на компьютере в товарной конторе включает таксировку, составление дорожной ведомости, расчет с отправителями по сборам и провозной плате (франкирование), выдачу грузовой квитанции, подбор документов к вагонным листам и пересылка их в техническую контору.

На основании сведений в накладной приемосдатчик оформляет вагонный лист, в котором подтверждается прием груза к перевозке железной дорогой. Эти документы затем передаются в товарную контору для окончательного оформления перевозочных документов.

Операция по погрузке может включать в себя хранение груза на складе, но если его нет, то после подготовительных операций, связанных с ознакомлением бригады грузчиков с порядком погрузки, предварительного составления вагонного листа весовщиком, подачи и расстановки вагонов, производится погрузка груза в вагон, пломбирование вагона и разметка.

Осторожно должны грузиться в вагоны грузовые места, на которых имеются предупредительные надписи: «Осторожно», «Не бросать», «Стекло», «Верх», «Не кантовать» и т. п. Такие места размещаются в вагоне так, чтобы при погрузке в один вагон более тяжелые грузы укладывались внизу, а более легкие — наверху.

Укладка тарно-упаковочных и штучных грузов в междверном пространстве проводится с отступлением от дверей на 25 см.

Запрещается погрузка в один вагон таких грузов, которые по своим свойствам могут повредить или испортить другие грузы.

Размещение и крепление грузов в крытых вагонах проводится в соответствии с Техническими условиями и правилами перевозок отдельных видов грузов.

Наряд и накладная передаются в товарную контору станции на оформление. Товарная контора завершает оформление накладной, дорожной ведомости, вагонного листа, производит расчет провозных платежей, присваивает номер отправки. Сроком внесения платежа на станцию (наличными деньгами, расчетными чеками банков и акцептованными банками поручениями и др.) является дата приема груза к перевозке. Время приема груза к перевозке удостоверяется наложением календарного штемпеля станции в графе 7 оборотной стороны накладной.

Оформленная накладная и выданная на ее основании грузоотправителю под роспись в графе корешка дорожной ведомости квитанция в приеме груза, подтверждают заключение договора перевозки груза. Подтверждение приема груза к перевозке фиксируется также проставлением в накладной, дорожной ведомости, корешке дорожной ведомости и квитанции о приеме груза календарного штемпеля.

Составленный и подписываемый весовщиком вагонный лист содержит опись всех грузовых отправок, загруженных в данный вагон, а также сведения о наложенных на вагон пломбах лицом, обеспечивающим погрузку, с указанием станции, наложившей пломбы, о числе пломб и их контрольных знаках. (Вскрытие вагонов, контейнеров для таможенного контроля и других видов надзора подтверждается опломбированием новым запорно-пломбировочным устройством).

В товарной конторе подбирают к вагонному листу перевозочные документы (накладные и дорожные ведомости и др.).

После формирования поезда документы на включенные в поезд груженные вагоны передаются машинисту локомотива по особому документу, который называется натурным листом.

Перевозчики, согласно ст.33 УЖТ РФ обязаны доставлять грузы по назначению в сроки, установленные органами транспорта и экономики, но отправителям, получателям и перевозчикам предоставлено право в договорах об организации перевозок предусматривать иные сроки. Исчисление срока доставки начинается с 24ч. дня приема грузов для перевозки. Дата приема и дата истечения срока доставки указываются в накладной и в квитанции о приеме груза. Доставка в срок фиксируется датами обеспечения перевозчиком выгрузки и подачи вагона под выгрузку грузополучателем. За несоблюдение срока доставки, за исключением случаев, указанных в ст.29 (обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокада, эпидемии и т. п.), перевозчик уплачивает пенни в размере, согласно ст.97 УЖТ РФ.

На железнодорожном транспорте уделяется большое внимание обеспечению предварительной информации о подходе поездов и грузов к грузовой станции для организации маневровой и грузовой работы, составления плана расформирования поездов, определения очередности подачи вагонов под выгрузку, в том числе на подъездные пути клиентуры, где такая информация несет также логистическую функцию для планирования технологических процессов, подготовки необходимых для выгрузки грузов рабочей силы и механизмов.

Информация носит обязательный характер.

Уведомление грузополучателя о прибытии в его адрес груза Устав в ст. 34 относит к категории обязанности перевозчика. Таким образом, исполнение договора перевозки включает в себя также ряд подготовительных действий, необходимых для того, чтобы грузополучатель имел возможность своевременно принять груз.

Порядок объявления и способа уведомления о прибытии груза устанавливается по соглашению сторон. Уведомление о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки получателем

должно быть послано в день прибытия груза, но не позднее, чем в 12 ч. дня, следующего за днем прибытия грузов. (Передача уведомления регистрируется в «Книге уведомлений» и указывается в накладной и дорожной ведомости).

Если перевозчик не уведомит о прибытии грузов, то грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами и контейнерами и от платы за хранение грузов до получения уведомления о прибытии грузов. Обязательство уведомления о прибытии грузов, находящихся под таможенным контролем, распространяется не только на грузополучателя, но и на таможенный орган.

Если выгрузку груза осуществляет получатель, то станция обязана известить его не позднее, чем за 2 часа до объявленного ею времени подачи вагонов, контейнеров под выгрузку, если иное не предусмотрено в договоре.

Современная транспортная логистика требует слежения за продвижением товара от места его производства до места потребления. Перевозчик может участвовать с использованием в этом процессе своих ВЦ (вычислительных центров) на условиях, включаемых в договор об организации перевозок.

Груженые вагоны и документы на станции назначения принимаются по натурному листу с тщательной проверкой вагонов, дверных запоров, наличия и исправности пломб, состояния грузов на открытом подвижном составе.

После осмотра и расформирования состава груженые вагоны подаются под выгрузку на места общего или необщего пользования.

Перевозочные документы проверяются оператором технической конторы, который на всех дорожных ведомостях и вагонных листах проставляет штемпель с указанием номера поезда, даты и времени прибытия его на станцию. Документы записывают в «Книгу сдачи» в товарной конторе по каждой отправке, указывая номер вагона и номер накладной. Дорожные ведомости и накладные передаются в товарную контору, а вагонные листы — на грузовой двор или в пункты выгрузки на местах необщего пользования.

После регистрации в товарной конторе в «Книге прибытия грузов» накладные и дорожные ведомости передаются товарному кассиру для оформления выдачи груза и окончательных расчетов с грузополучателем за перевозку. По мере выдачи грузов в Книгу вносятся соответствующие отметки.

После расчета за перевозку грузополучателю выдается накладная под расписку в дорожной ведомости с указанием в последней даты выдачи груза, номера и даты доверенности, а также номера расчетного счета и наименования отделения банка, которые могут быть проштемпелеваны станцией. Подпись грузополучателя в дорожной ведомости является подтверждением выдачи груза.

На железнодорожном транспорте, согласно п.4 ст. 790 ГК РФ и ст.35 УЖТ РФ, используется залоговое право удержания груза в обеспечение причитающейся перевозчику провозной платы в течение 4 суток после получения грузополучателем уведомления распорядиться грузом.

Устав расширяет нормы ГК РФ по обеспечению имущественных интересов «кредитора», предоставляя перевозчику право самостоятельно реализовать продовольственные и скоропортящиеся грузы, а по остальным — следовать порядку, предусмотренному ГК РФ.

Реализация груза осуществляется уполномоченными на то государственными органами с перечислением ими причитающихся железной дороге платежей в первоочередном порядке.

Выгрузка грузов на местах общего пользования выполняется средствами дороги и грузополучателей. За погрузочно-разгрузочные работы взыскивают платежи по соглашению сторон.

На основе отметок приемосдатчика в вагонном листе о выгрузке и месте расположения груза на складе в товарной конторе делают соответствующие отметки в накладных и в дорожных ведомостях и накладывают календарный штемпель времени выгрузки. Грузы хранятся на железнодорожной станции назначения бесплатно в течение 24 часов после окончания срока доставки.

Получатель, в адрес которого прибыл груз, обязан принять и вывезти со станции груз в «сроки хранения грузов», установленные «Правилами перевозок грузов». Грузы выдаются их получателям под руководством приемосдатчиков. При выгрузке на местах необщего пользования весовщик проверяет наличие и исправность пломб, сдает вагоны получателю, оформляя время подачи и приема в памятке. Весовщик присутствует при выгрузке лишь в тех случаях, когда по действующим условиям должна производиться проверка количества и состояния груза.

Порядок и место передачи вагонов на подъездной путь определяются договором на его эксплуатацию или договором на подачу и уборку вагонов. Время передачи оформляется в памятке подписями весовщика и грузополучателя. После снятия пломб получатель приступает к выгрузке. По окончании выгрузки весовщик принимает разгруженный вагон, проверяет при этом очищен ли он, закрыты ли двери, люки и борта и отмечает время окончания выгрузки в вагонном листе.

Согласно ст. 35 Устава грузы на станции назначения выдаются получателю, указанному в накладной (при предъявлении доверенности, подписанной руководителем и главным бухгалтером и заверенной

печатью; частным лицам грузы выдаются по документам, удостоверяющим их личность). Грузы выдаются их получателям под руководством приемосдатчиков.

Если груз перевозился с оплатой провозной платы и причитающихся железной дороге платежей на станции назначения, то действует порядок, предусмотренный ст. 36, Устава, т. е. в принципе, аналогичный применяемому при оплате провозной платы на станции отправления.

Если груз прибыл в адрес действующего получателя, он всегда должен принять груз.

Отказ от приема груза может иметь место лишь в том случае, если качество груза вследствие повреждения или порчи, или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность частичного или полного использования таких грузов по назначению.

Рекомендуется такую «вину», степень имущественной ответственности за нее подтверждать заключением ответственной экспертизы. Это касается и экспертизы, подтверждающей непригодность груза для использования по назначению.

Под экспертизой понимается специальное исследование, проводимое для получения обоснованного заключения по конкретному вопросу.

Если груз выгружен средствами железной дороги, но в течение 24ч. грузополучателем не вывезен, то за его хранение сверх указанного срока взыскивается плата по соглашению сторон. Хранение грузов железной дорогой, независимо от того, является ли оно бесплатным или платным, является ответственным, т. е. таким, в котором железная дорога выступает по отношению к грузовому складу — хранителю в качестве «товаровладельца» («покладодержателя»), с правами и обязанностями сторон согласно гл. 47 ГК РФ и Правил перевозок грузов.

Если выгрузка груза осуществляет грузополучатель, то у него возникает «двоякая» ответственность: за просрочку выгрузки из вагона, контейнера, за их задержку с возвратом и за просрочку вывоза груза. Первая компенсируется взысканием железной дорогой почасовой платы за пользование вагоном, контейнером, вторая — оплатой хранения груза.

Товарный кассир на оборотной стороне накладной в соответствующей графе проставляет календарный штемпель — время оформления выдачи груза с грузового двора. Для получения и вывоза грузов со станции получатель предъявляет приемосдатчику накладную, а в соответствующих случаях и пропуск. При централизованном вывозе вместо пропуска предъявляется наряд на вывоз груза.

Расписка грузополучателя в дорожной ведомости не означает, что груз действительно получен. Это лишь оформление получения груза по документам или, как его называют, «раскредитование документов». Моментом фактической выдачи груза должна считаться дата вывоза груза с железнодорожной станции при его выгрузке средствами железной дороги или дата подачи вагона под выгрузку груза средствами грузополучателя в месте общего или необщего пользования (на подъездном пути, в складе получателя, имеющего подъездной путь и т. д.), с соответствующим отметками приемосдатчика перевозчика в графе накладной «Вывоз груза».

В договорах на организацию перевозок грузов с ограниченными сроками хранения необходимо предоставлять железной дороге право (и предусматривать порядок его применения) реализации груза в пути или на станции назначения при обнаружении признаков порчи груза.

Проверка массы и состояния груза производится с разными требованиями к различным грузам. Груз, погруженный средствами дороги или выгруженный железной дорогой в месте общего пользования, выдается с обязательной проверкой веса, количества мест и состояния, даже если он прибыл без признаков несохранности. Это обусловлено тем, что груз может быть утрачен или поврежден в процессе погрузки, выгрузки или хранения его на складах станций.

Предусмотрена обязательность таких проверок при прибытии грузов в неисправных вагонах и контейнерах, а также в вагонах и контейнерах с поврежденными запорно-пломбировочными устройствами или под пломбами попутных станций.

Тарные штучные грузы выдаются с проверкой веса и состояния груза только по их прибытию в поврежденной таре или упаковке.

Проверка состояния массы и количества грузов при перевозке на открытом подвижном составе производится при прибытии груза с признаками недостачи либо повреждения.

Перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель должны предусматривать в договорах порядок проверки массы груза; с идентичностью способов определения массы груза на станциях отправления и назначения, осуществлять согласованные действия сторон при отсутствии вагонных весов; устанавливать единые нормы понижения высоты штабеля и уплотнения при перевозке; производить обязательную проверку массы в случае нарушения температурного режима при перевозке скоропортящихся грузов; производить экспертную оценку расхождений при использовании разного типа весов; пользоваться нормами естественной убыли Ростстандарта по весу брутто (в таре и упаковке) или нетто (без тары и упаковки); предусматривать нормы возможной погрешности весов и др.

За проверку массы груза и тары на весах дороги или на весах грузовладельца дорогой взимается особые сборы за каждую операцию.

Наличие на вагоне исправного запорно-пломбировочного устройства таможенного органа не требует проверки массы и количества груза при его выдаче. Однако, в настоящее время практикуется составление акта общей формы (ФГУ 23) на станциях, где проводился таможенный контроль. При отсутствии такого акта грузоотправители требуют проверки массы и количества прибывшего груза.

Проверка массы опасного груза производится на складе грузополучателя в присутствии представителя перевозчика.

Железная дорога по просьбе грузополучателя может принимать в соответствии с договором участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест, т. е. выступать, по существу, в роли независимого свидетеля. Если при этом будет обнаружена недостача, повреждение (порча) груза, железная дорога, в соответствии со статьями 42 и 119 Устава должна составить и выдать грузополучателю коммерческий акт.

УЖТ РФ обязывает не грузополучателя, а перевозчика определять размер фактической недостачи и размер повреждения (порчи) груза, если при проверке на железнодорожной станции назначения состояния прибывшего груза, его массы, количества мест будут обнаружены указанные выше дефекты, либо они уже были установлены коммерческим актом, составленным в пути следования груза.

Устав определяет единственную документальную форму оформления факта и размера недостачи, повреждения (порчи) груза — обязательное составление железной дорогой и выдача грузополучателю коммерческого акта.

При возникновении необходимости проведения экспертизы железная дорога по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов либо соответствующих специалистов для определения точного размера и характера дефектов.

Экспедитор при выполнении поручения клиента на участие в составлении и оформлении коммерческого акта действует в соответствии с правовыми нормами агентского договора (гл. 52 ГК РФ).

Неприбытие груза в установленный срок доставки станция назначения обязана удостоверить отметкой на предъявленной грузоотправителем квитанции «Груз не прибыл» и календарным штемпелем станции назначения. Она же по требованию получателя производит розыск груза, не прибывшего по назначению в установленный срок доставки.

Перевозчик имеет право не принимать от грузополучателей после выгрузки или слива вагоны, цистерны, контейнеры, если они не приведены в надлежащее состояние со взиманием платы за пользование вагонами, контейнерами за время их задержки.

Грузы выдаются после внесения грузополучателем перевозчику платы за перевозку грузов и иных платежей, если они не были внесены отправителем. В Правилах содержится порядок оформления выдачи грузов. При оформлении выдачи грузополучателю выдается оригинал накладной под подпись в дорожной ведомости с указанием сведений, содержащихся в доверенности. Для выдачи груза перевозчиком уполномоченное лицо грузополучателя представляет доверенность на право его получения.

Факт выдачи грузов и контейнеров, выгруженных перевозчиком в местах общего пользования, подтверждается приемосдаточным актом, подписанным представителями перевозчика и грузополучателя, и составленным в двух экземплярах. Если вагон разгружает грузополучатель, то подтверждением фактической выгрузки грузов являются подписи перевозчика и грузополучателя в памятке приемосдатчика в графе «вагон сдал», «вагон принял». Также оформляется выдача грузов без проверки. Ответственность за охрану груза (в т.ч. контейнеров) от момента передачи вагонов на выставочные пути до момента подачи к месту выгрузки несет владелец железнодорожных путей необщего пользования. Выгрузка контейнеров из вагона (с платформы) осуществляется грузополучателем с обязательным участием представителя перевозчика.

До уплаты платежей перевозчик имеет право удерживать грузы, а получатель обязан распорядиться грузами. Если грузы и далее им не востребуются, перевозчик имеет право самостоятельно реализовать удерживаемые продовольственные и скоропортящиеся грузы, а иные реализовать в порядке, предусмотренном гражданским законодательством. Не подлежать реализации грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено. Причитающиеся перевозчику платежи перечисляются за счет средств, полученных от реализации грузов, в первоочередном порядке. Грузополучатель может отказаться от принятия грузов в тех случаях, если качество грузов вследствие повреждения, порчи или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность частичного или полного использования таких грузов по назначению. (Ст.36 УЖТ РФ). Если грузы находятся под таможенным контролем, то согласно ст.37 Устава они, в принципе, должны быть также своевременно выгружены грузополучателем по согласованию с таможенными органами. Однако, перевозчик в целях освобождения транспортных средств обеспечивает по согласованию с таможенным органом выгрузку груза на склад временного хранения и в зоны таможенного

контроля с обеспечением условий, необходимых для сохранности таких грузов.

При своевременном уведомлении о прибытии прибывшие грузы, контейнеры, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся на железнодорожной станции назначения бесплатно в течении 24 часов после окончания сроков доставки. Указанный срок исчисляется с 24ч. дня прибытия грузов на места общего пользования и с 24ч. дня подачи вагонов на места необщего пользования. Расходы перевозчика, возникающие после окончания срока доставки в связи с хранением грузов на железнодорожной станции, оплачиваются грузополучателем по соглашению сторон. Сроки и порядок хранения грузов на железнодорожной станции назначения устанавливается Правилами (ст.38 УЖТ РФ).

Ст.39 УЖТ РФ регулирует вопрос платы перевозчику за время задержки вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от получателей; в тех случаях, когда в операциях участвуют локомотивы владельцев подъездных путей, а также когда в операциях были задействованы вагоны и контейнеры, не принадлежащие перевозчикам, задержки вагонов и контейнеров в местах необщего пользования, на промежуточных станциях и др. Размер платы за пользование вагонами и контейнерами определяется договором, а время использования исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки, выгрузки до момента получения перевозчиком уведомлений о готовности вагонов к уборке. По контейнерам это время исчисляется с момента выдачи контейнеров с грузами получателям для выгрузки или передачи грузоотправителям порожних контейнеров для их загрузки, до момента возврата контейнеров на железнодорожную станцию. Расчет платы за пользование вагонами рефрижераторных секций и вагонами в составе сцепов производится исходя из времени окончания погрузки грузов в последний вагон и выгрузки грузов из него. Освобождение от платы имеет место, когда действуют причины особого порядка (непреодолимая сила и пр.).

Вопросы ответственности за ненадлежащее исполнение договора перевозки. Ст.41 УЖТ обязывает перевозчика осуществлять проверку состояния массы и количества мест груза в следующих случаях:

— прибытие груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными запорно-пломбировочными устройствами или поставленными на попутных железнодорожных станциях;
— прибытие груза с коммерческим актом, составленным на промежуточной станции;

- прибытие груза с признаками недостачи, либо повреждения или порчи при перевозке груза в открытом подвижном составе;
- прибытие скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или с нарушением температурного режима при перевозке груза в рефрижераторном вагоне;
- прибытие груза, погрузка которого обеспечивалась перевозчиком в местах общего пользования;
- прибытие груза, выгрузка которого обеспечивалась перевозчиком в местах общего пользования.

Перевозчик при выдаче проверяет состояние и массу тарных и штучных грузов, находящихся в поврежденных таре и / или в упаковке.

Масса груза считается правильной, если разница между массой груза, определенной на станции отправления и массой, определенной на станции назначения, не превышает значения предельного расхождения в результатах определения массы нетто такого груза с учетом нормы естественной убыли его массы.

Согласно ст.42 УЖТ РФ, если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза, его массы, количества мест обнаружена недостача, повреждение, порча груза или такие обстоятельства уже были зафиксированы в составленном пути следования коммерческом акте, перевозчик обязан определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи груза) и выдать грузополучателю коммерческий акт. При необходимости экспертизы перевозчик сам или по требованию грузополучателя приглашает экспертов и / или специалистов в соответствующей области, которые составляют акт по установленной форме. Результаты экспертизы, проведенной без участия перевозчика или грузополучателя (подчеркивается в Уставе) являются недействительными. Если та или другая сторона конфликта уклоняется от вызова эксперта или специалиста или вообще от своего участия в проведении экспертизы, то заинтересованная в экспертизе сторона имеет право провести ее без участия уклоняющейся стороны, но она должна будет предварительно ее уведомить в письменной форме о проведении экспертизы. (Соответственно, лучше всего в договоре об организации перевозок заранее на этот счет предусмотреть о таком предупреждении). Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза. (Приложение №№ 53, 54, 55)

Ст.119 УЖТ РФ устанавливает значение коммерческого акта, акта общей формы и иных актов в качестве удостоверения обстоятельств, являющихся основанием для возникновения ответственности

перевозчика, грузоотправителя, отправителя, грузополучателя, других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, а также пассажира при осуществлении перевозок.

Коммерческий акт составляется для удостоверения обстоятельств:

— несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в перевозочном документе;
— повреждения груза и возможные причины такого повреждения;
— обнаружение груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;
— возвращение перевозчику похищенного груза;
— непередача перевозчиком груза на путь необщего пользования в течение 24ч. после оформления документов о выдаче груза (акт составляется по требованию получателя).

Коммерческий акт составляется:

— при выгрузке груза в месте общего пользования — в день выгрузки груза, а в необходимых случаях — в день выдачи груза получателю;
— при выгрузке груза в месте необщего пользования — в день выгрузки;
— в пути следования груза — в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению актом.

Коммерческий акт составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений.

В коммерческом акте должны содержаться:

— точное и подробное описание состояния груза и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность груза;
— данные о том, правильно ли погружен, размещен и закреплен груз, а также имеется ли защитная маркировка груза, перевозимого в открытом подвижном составе. В случае каких-либо нарушений указывается, какое нарушение допущено.

При составлении коммерческого акта о порче продовольственного и скоропортящегося грузов к нему прикладывается выписка из рабочего журнала о температурном режиме изотермических вагонов, контейнеров.

Лица, составившие или подписавшие коммерческий акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законодательством.

Коммерческий акт подписывает перевозчик, а также грузополучатель, если он участвует в проверке груза.

По требованию грузополучателя перевозчик обязан в течение 3-х дней выдать коммерческий акт.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта грузополучатель обязан подать заявление перевозчику в письменной

форме в течение 3-х суток, а перевозчик обязан дать в тот же срок получателю мотивированный ответ.

Для удостоверения иных непредусмотренных настоящей статьей обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты. Порядок составления актов определяется Правилами перевозок грузов.

Ответственность перевозчика за несохранность груза определена нормами и исключениями, содержащимися в ст. 95,96 УЖТ РФ. Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза в размере стоимости утраченного или недостающего груза или в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза. При перевозке груза с объявлением его ценности — в размере объявленной стоимости. Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца, или исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Грузоотправитель и перевозчик несут ответственность за невыполнение принятой заявки в форме штрафа, в размерах, предусмотренных ст.94 УЖТ РФ. Ст.97 УЖТ предусматривает санкции за просрочку доставки грузов. Другие санкции содержатся в ст. 99, 100, 101, 102 и др. УЖТ РФ.

До предъявления к перевозчику иска, связанного с осуществлением перевозок груза, к перевозчику обязательно предъявляется претензия (ст.120 УЖТ РФ). К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные заявителем требования. Эти документы представляются в подлиннике или в форме надлежащим образом заверенной копии. Право на предъявление к перевозчику претензии представляется также страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю, получателю в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке в аналогичном, предусмотренном для грузовладельца порядке.

Подпись грузополучателя в дорожной ведомости не лишает права грузополучателя предъявить претензию железной дороге по существу исполнения договора (в пересчете провозной платы, за просрочку доставки груза и др.). Однако, если грузополучатель не удостоверит в установленном порядке факт недостачи, повреждения или порчи груза, он лишается права на удовлетворение связанных с этим претензий.

Перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результате ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня получения претензии (ст.124 УЖТ РФ).

В случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию, ему может быть предъявлен иск (ст.125 УЖТ). Указанные иски предъявляются в течение года со дня наступления собы-

тий, послуживших основанием для предъявления претензий. Такими же правами предъявления исков в связи с осуществлением перевозок имеют перевозчики по отношению к грузоотправителям, получателям (ст. 126 УЖТ РФ).

Груз считается утраченным, если он не выдан грузополучателю по истечению 30 дней со дня истечения срока доставки или по истечению 4 месяцев со дня приема груза в прямом смешанном сообщении. Если удовлетворена претензия по неполученному грузу, а он прибыл, грузополучатель может его получить при условии возврата суммы, полученной при удовлетворении претензии. На решение отводится 4 дня.

Мы подробно рассмотрели служебные операции, связанные с отправлением и прибытием грузов на железнодорожном транспорте. Большинство действий экспедитора при отправке и получении грузов на других видах транспорта по требованиям и по следствиям идентичны. Об отличиях говорится в кодексах, уставах и правилах перевозок.

Вопросы для повторения

1. По каким факторам дифференцируется транспортно-экспедиторское обслуживание на железнодорожном транспорте?
2. Дайте определение «Правил перевозок» и «Правил технической эксплуатации».
3. Как распределяются обязанности отправления грузов между грузоотправителем и железной дорогой?
4. Какие операции отправления грузов выполняют грузовой двор и товарная контора станции?
5. Что вы знаете о системе фирменного транспортного обслуживания ОАО РЖД?
6. Какие требования предъявляются к обеспечению перевозчиком и грузополучателем приемосдаточной операции?
7. Как на железнодорожном транспорте регулируются вопросы сроков доставки грузов, информации перевозчиком об их прибытии?
8. Какие требования содержит УЖТ РФ, связанные с обязательствами перевозчика и получателя при оформлении приемосдаточных операций?
9. В каких случаях требуется осуществлять проверку состояния, массы и количества мест груза?
10. Что вы знаете о требованиях УЖТ РФ в части оформления коммерческого акта?
11. Какие санкции предусматриваются УЖТ РФ в части возмещения убытков на железнодорожном транспорте, связанных с невыполнением договора перевозки и уставных требований в части организации перевозок?

Транспортная терминология

Железнодорожная накладная — railwaybill
Контрейлерная перевозка — piggyback, trailer-on-flatcar
Маневровая работа — shunting
Маршрутный поезд — unit train
Грузовой вагон — freight car (амер.), wagon (евр.)
Сборный вагон (из мелких отправок) — pool car
Сборный контейнер в адрес получателя — multiple consignee container
Договор на эксплуатацию подъездного пути — sidetrack agreement
Групповая отправка (более одного вагона, но менее маршрута) — multiple car shipment
Движенческая операция — movement operation
Собственная масса вагона (масса тары) — deadweight
Железнодорожный терминал — rail freight terminal
Грузовой двор — freight station

6.11. Терминальная экспедиция грузов, перевозимых автомобильным, речным и авиационным транспортом

Для выполнения транспортно-экспедиторских работ на региональных уровнях в транспортных узлах действуют специализированные автотранспортные предприятия и фирмы: автотранспортные и автоэкспедиционные терминалы, грузовые автостанции, узловые транспортно-экспедиционные предприятия (УТЭП), транспортно-экспедиционные конторы (ТЭК), агентства автотранспорта.

Централизация экспедиторского обслуживания основана на совмещении агентского обслуживания автомобильного транспорта в целях обеспечения его бесперебойной перевозочной работы и оптимальной загрузки транспортных средств с экспедированием грузовладельцев, что позволяет:

- внедрять компьютерные системы при изготовлении и передачи транспортно-распределительной и сопроводительной документации;
- сокращать штатную численность экспедиторов и грузчиков;
- формировать сборные вагоны и контейнеры для перевозок в смешанных сообщениях;
- улучшать показатели использования подвижного состава смежных отраслей транспорта;
- организовывать и развивать пакетированные перевозки грузов;
- обеспечивать складское обслуживание на принципах услуг общего пользования.
- совмещать функцию водителя автомобиля с обязанностями экспедитора при централизованных перевозках грузов.

Кодекс внутреннего водного транспорта, формируя требования к грузоотправителям, связанные с предъявлением и приемом грузов к перевозке, фактически создает поле деятельности для экспедиторских фирм, связанное с подготовкой грузов к перевозке, обеспечивающей безопасность транспортировки, сохранность груза, судна и контейнеров, рациональное использование грузоподъемности и вместимости судов и контейнеров. Такие же задачи выполняют экспедиторские фирмы на своих аэропортовых базах, одновременно решая задачи не только обеспечения сохранности груза и максимального использования вместимости грузовых помещений самолета, но и возможностей снижения стоимости воздушной перевозки путем умелого использования тарифных структур авиатранспорта.

На обоих видах транспорта экспедиторы работают над проблемами конструкции и материалов тары и упаковки, разработки стандартов и технических условий, требуют от клиентуры на каждом виде транспорта специфические удостоверения о качестве грузов и сроков транспортабельности. Большое внимание на авиатранспорте уделяется точности определения массы груза. На внутреннем водном транспорте, наоборот, используются технические приемы, методы расчета массы груза по обмеру, осадке судна, условно и т. д.

Подача судна на реке под загрузку в состоянии, непригодном для перевозки предъявляемого груза, приравнивается к неподаче судна.

Все экспедиторские операции в международных аэропортах следуют сложившимся производственным алгоритмам. При этом учитываются специфические требования обеспечения сохранности грузов и воздушных судов: сопрягаемости габаритов грузовых мест и грузовых отсеков, центровки массы, изменения температуры, атмосферного давления и т. п. с учетом того, что на долю штучных грузов приходится 85% и до 15% доли специальных грузов в общем грузообороте.

Алгоритм прибытия

1. Выдача службой организации почтово-грузовых перевозок задания бригаде грузчиков на погрузо-разгрузочные операции.
2. Сверка агентом перевозчика сведений в авианакладных с записями в грузовом манифесте; осуществление с бригадиром грузчиков внешнего осмотра прибывших грузов в самолете.
3. Прием бригадиром грузчиков груза от самолета под расписку в грузовом манифесте. Прием у бригадира грузчиков груза приемосдатчиком склада прибытия под расписку в грузовом манифесте.
4. Передача перевозочной документации коммерческому агенту по выдаче груза для регистрации прибытия груза и информации получателя. В аэропорт отправления передается информация о прибытии трансферного груза. В авианакладные вносится информация о прибытии и месте складирования конкретного груза.
5. Оформление приема-сдачи прибывших грузов.

Алгоритм отправления для конкретного груза

1. Бронирование вместимости.
2. Предварительная оплата перевозки.
3. Согласование сроков доставки в аэропорт.
4. Завоз груза на склад.
5. Оформление грузовой накладной.
6. Таможенное оформление.
7. Вручение приемо-сдатчику аэропорта грузовой накладной.
8. Снятие груза с автомобиля доставки и укладка груза на складские поддоны.
9. Наклейка ярлыков.
10. Взвешивание груза.
11. Проверка состояния груза.
12. Внесение в авианакладную данных о фактической массе и объеме груза, количестве мест, даты и времени приема груза.
13. Складирование груза в ожидании отправки.
14. Получение в таможне резолюции «выпуск разрешен».
15. Выдача оригинала «3» авианакладной грузоотправителю.
16. Регистрация, комплектация коммерческой загрузки рейса.
17. Погрузка на транспортное средство доставки к самолету.
18. Транспортировка от склада до места стоянки воздушного судна.
19. Погрузка на воздушное судно.
20. Укладка («швартовка») груза в самолете.

ГЛАВА 7
Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в пути следования

В ходе движения грузов по транспортно-логистическим цепочкам доставки экспедитор и агент (последующего перевозчика) следят с использованием современных средств передачи информации за движением транспортного средства с грузом.

Такие операции имеют место уже сегодня в перевозках грузов железнодорожным, морским и речным транспортом. С полным оснащением автопоездов спутниковой телефонной и факсимильной связью они безусловно получат конкретное специфическое использование и на автомобильном транспорте.

Что касается скоростных авиаперевозок грузов, то они могут иметь весьма ограниченный, по существу, сугубо разовый характер (например, в операциях МЧС РФ).

Однако, в какой-то мере к разряду поручений на ТЭО в пути следования грузов можно отнести вопросы контроля за соблюдением перевозчиками сроков доставки грузов и слежения за движением вагонов, автомобилей и контейнеров, согласно нормам Правил перевозок или принятых обязательств в договорах об организации перевозок.

Общим принципом обеспечения транспортной скорости являются «движение со всей возможной скоростью» (with all convenient speed and with all possible dispatch), «возможной по времени доставкой» или доставкой «в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом» (ст. 152 КТМ РФ). Эти требования не лишне вносить в договоры, поскольку они выражают формальное обязательство перевозчика доставить груз в пункт назначения без необоснованных задержек.

Что касается выполнения поручений на слежение за движением транспортных средств и контейнеров, то они реализуются посредством заключения экспедиторами и перевозчиками договоров со специализированными фирмами и организациями, имеющими для этого техническое оснащение, например, с ГВЦ ОАО РЖД, с дочерним предприятием ОАО «Совфрахт» — «Трансглоб», Гамбург и др.

Уместно остановиться на вопросе момента перехода рисков с «продавца» на «покупателя» в пути следования товара.

Несмотря на то, что этот вопрос подробно освещен в гл.2, необходимо заметить, что «живут» и «обычаи» в решении этого вопроса. В основе их лежит документ, последняя редакция которого содержится в постановлении СМ СССР 1988г.

В этом документе предусматривались следующие моменты перехода риска с продавца на покупателя в экспорте:

- принятие товара иностранной железной дорогой от советской;
- принятие товара портом от «органов транспорта»;
- принятие товара судном;
- принятие товара предприятием воздушного транспорта, т. е. аэропортом;
- проследование товара на автотранспорте через госграницу (СССР);
- накат вагона с товаром на паром (переходный мост паромного судна);
- прохождение товаром замерного устройства трубопровода в пункте сдачи-приемки товара;
- подписание приемо-сдаточного акта при сдаче судов в месте, указанном в договоре.

Извещение об отправке товара необходимо было направлять не позднее двух рабочих дней после отгрузки товара с приложением платежного требования и требуемой товарной документации.

В импорте, соответственно, дата:

- штемпеля о прибытии товара в советский порт, пристань, на железнодорожную станцию;
- штемпеля на новой железнодорожной накладной, если груз следовал в адрес заказчика — внешнеторгового объединения;
- принятия товара советской железной дорогой от иностранной или от паромного комплекса;
- поступления товара во «входной» советский порт;
- приемки почтовым ведомством «товара» в пункте отправления;
- подписания приемо-сдаточного акта о принятии товара от иностранного поставщика на территории СССР.

К другим экспедиторским и агентским операциям, выполняемым в пути следования грузов относятся следующие:

А. Транспортно-экспедиционные:

1. Условиями ряда чартеров при их подписании может предусматриваться порядок ордерования судов путем указания группы портов или границ побережья, в пределах которых могут быть назначены впоследствии фрахтователем один или несколько портов погрузки и выгрузки. Такое распоряжение производится по пути следования в порт погрузки или выгрузки и называется «ордерова-

ем». Так, например, в чартере может быть предусмотрено, что в момент прохождения порта Гибралтар фрахтователь «номинирует» один порт погрузки или выгрузки из ренджа портов от Гавра до Гамбурга включительно (Le Havre — Hamburg inclusive). Им может оказаться, скажем, Антверпен и др.

Следует отметить, что практика фрахтования с условием «для ордерования» не редка и имеет огромное преимущество для фрахтователей, отгружающих, например, еще не проданные товары или не знающих в момент фрахтования, особенно при заблаговременных фрахтованиях, точной товарной массы в портах погрузки. Особенно она распространена в хлебной торговле, когда в отдельных типовых «зерновых» чартерах предусмотрен весьма широкий географический рендж портов погрузки зерна (например, «порты Великих Озер, реки Св.Лаврентия и Гудзонова залива»).

2. В обычаях линейного судоходства предусмотрена возможность выписки специального коносамента с опционом выбора грузоотправителем порта выгрузки (Option Bill of Lading) из числа обязательных в расписании базисных портов захода (например, в портах Японии может быть выписан коносамент с опционом порта выгрузки из базовых: Антверпен, Роттердам, Бремерхафен, Гамбург). Такой груз на судне укладывается так, чтобы в каждом из указанных в опционе портов он мог бы быть готовым к выгрузке, другими словами, легко доступным.

При назначении получателем, согласно опциону порта выгрузки, в коносамент вводится запись «опцион объявлен... (название порта выгрузки — option declared...)», которая подписывается судовым агентом, принявшим опцион в промежуточном по пути следования порту захода.

3. В договорах перевозки может, согласно ст. 149 КТМ РФ, содержаться право отправителя: обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна; при остановке в пути перевозки груза; выдача груза в промежуточном порту и изменение в коносаменте, накладной получателя; право на указание капитану вернуться в порт отправления (если, например, покупатель окажется не в состоянии оплатить товар или возникнут какие-либо непредвиденные расходы, связанные с грузом). При этом грузоотправитель обязан будет представить все выданные ему оригиналы коносаментов и компенсировать перевозчику понесенные расходы.
4. Железнодорожная транспортная накладная (ТЖДН) не является товарораспорядительным документом. Однако, в коммерческой практике может возникнуть ситуация, когда перевозится еще не проданный товар в адрес представителя продавца в пункте назначения. Но реализация товара в пути повлечет за собой необходимость переадресовки перевозимого груза с изменением грузополучателя и/или железнодорожной станции назначения. Необходимость переадресовки может быть вызвана также потребностями внутриотраслевой кооперации и перераспределения материальных резервов.

Ст.31УЖТ РФ разрешает переадресовку груза. Она может быть осуществлена путем заявления в письменной форме об изменении грузополучателя и адреса назначения груза с оплатой сбора, согласно договору с железной дорогой.

Если груз экспортный или импортный и находится под таможенным контролем, то переадресовка проводится при наличии согласия на нее соответствующего таможенного органа.

Перевозчик сам, если дальнейшее осуществление перевозки угрожает здоровью и жизни граждан, безопасности движения, экологической безопасности, осуществляет переадресовку (изменение пункта назначения) груза, в том числе и находящегося под таможенным контролем с последующим уведомлением об этом соответствующего таможенного органа, грузоотправителя и грузополучателя.

Однако, если при этом переадресовка осуществляется с целью предотвращения угрозы здоровью и жизни людей, безопасности движения, экологической безопасности, железная дорога осуществляет переадресовку груза, находящегося под таможенным контролем с уведомлением об этом соответствующего таможенного органа.

Переадресовка груза до заключения договора перевозки является изменением заявки на перевозку. Переадресовка после заключения договора перевозки является изменением договора перевозки, но не заключением нового договора. Поэтому она производится по заявлению клиента с приложением грузовой квитанции. Если невозможно представить эту квитанцию, отправитель обязан предъявить копию письменного или телеграфного уведомления в адрес первоначального грузополучателя о переадресовке груза. Дальнейшая перевозка груза, как правило, оформляется новой накладной. Станция, оформляющая переадресовку груза, должна сообщить об этом по телеграфу станцию первоначального назначения.

За переадресовку груза, нарушающую нормальный режим перевозки, замедляющую скорость доставки грузов, взыскивается сбор, а если имели место простои вагонов, контейнеров на станции первоначального назначения — взимается соответствующая плата. Переадресовка грузов, следующих в международных железнодорожных сообщениях, производится в порядке, установленном соответствующими соглашениями. Переадресовка импортного груза производится по

первоначальным перевозочным документам с отметкой о переадресовке на дубликате накладной при его предъявлении железнодорожной станции.

Выполнение поручения по переадресовке груза на промежуточной железнодорожной станции по пути следования может быть выдано местной экспедиторской фирме. При этом поручителю необходимо оформить экспедитору надлежащую доверенность и наделить его средствами для расчета с железной дорогой.

Переадресовка (ст. 32УЖТ РФ), в большинстве случаев, изменяет договор перевозки в отношении грузополучателя.

Всю ответственность за последствия и все расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузополучателем и фактическим грузополучателем обязана урегулировать сторона, по заявлению которой проведена переадресовка груза.

5. Изменение порта назначения на морском транспорте обусловлено возможностью перепродажи товара путем индоссирования ордерного коносамента на нового владельца, которому окажется целесообразным изменить порт назначения судна или выгрузить груз в другом попутном порту.

Судовому агенту, перед тем как дать согласие на просьбу об изменении места доставки груза, необходимо проконсультироваться с судовладельцем, а если возможно, то и с капитаном судна. Он также должен навести справки о технической возможности выгрузки груза в новом порту назначения.

Во многих случаях изменение порта назначения влечет за собой дополнительные расходы, в частности за переукладку грузов. Они подлежат оплате стороной, потребовавшей изменение порта выгрузки (например, новым покупателем), в виде согласованного, а иногда и твердого тарифного сбора — «доплаты за изменение порта назначения».

Агент в порту первоначального назначения груза, согласно коносаменту, извещает агента в новом порту назначения о планируемом прибытии груза, а первоначальный грузополучатель (или его экспедитор) должен выслать в новый порт выгрузки новому получателю полный комплект оригиналов коносамента, а если имеется неполный комплект, то направить письменную гарантию о досылке.

Изменение порта назначения отмечается судовым агентом на оригиналах коносамента штампом с подписью агента или его доверенного лица.

Б. Агентские операции:

6. Агент судовладельца, который осуществляет доставку груза в фидерно-океанском сообщении по сквозному коносаменту океанского перевозчика, производит в порту перевалки следующие операции: прием груза от фидерного судна, доставку груза с причала фидерного судна на склад или причал океанского и сдачу груза океанскому судну (и в обратном направлении, т. е. начиная с приема перевалочного груза от океанского судна до погрузки на борт фидерного).

7. На железнодорожном транспорте в пунктах передачи вагонов с грузом с дороги на дорогу, а также в пунктах перевалки груза с железнодорожного на другой вид транспорта требующиеся операции детально регламентированы в Правилах перевозок и в межотраслевых соглашениях.

В целях разграничения ответственности между дорогами за сохранность груза передача груженых вагонов с дороги на дорогу осуществляется в пунктах перехода по натурным листам, а время перехода фиксируется наложением календарного штемпеля станции в дорожной ведомости.

8. Передача грузов и вагонов с дороги на дорогу на пограничных станциях производится на станции страны, принимающей груз. Сдающая сопредельная сторона составляет на грузы передаточную ведомость в шести экземплярах, по три для каждой из сторон, с оформлением ее в порядке, предусмотренном пограничными железнодорожными соглашениями железнодорожных ведомств сопредельных стран.

Каждая сопредельная сторона один экземпляр передаточной ведомости передает в таможенные учреждения своей стороны, второй экземпляр оставляет в конторе передачи пограничной станции, а третий представляет в управление своей дороги.

К передаточной ведомости прилагаются все перевозочные документы: накладная, дорожные ведомости, вагонные листы и сопроводительная документация (спецификации, сертификаты и т. д.). Передаточная ведомость является документом, который удостоверяет сдачу-приемку грузов с одной дороги на другую и, кроме того, служит документом учета движения внешнеторговых грузов за границу.

Наряду с передаточной ведомостью выписывается вагонная ведомость, которая используется для учета вагонов, находящихся за границей, и для расчетов за пользование вагонами.

Прием груза на пограничных станциях производится с натурной проверкой их на открытом подвижном составе и сличением пломб на крытых вагонах с данными о пломбах, указанными в передаточной ведомости.

При натурной приемке производится определение веса, подсчет мест и внешний осмотр груза. Приемка груза по пломбам является символической, что предполагает целостность и сохранность груза в

вагоне под пломбой. Если пломбы повреждены или сорваны, груз принимается с проверкой числа мест и веса.

В случае недостачи мест, повреждения тары, несоответствия веса при проверке с тем, что указано в накладной, и выявлении других недостатков составляется коммерческий акт, который подписывается представителями обеих сторон. Три экземпляра такого акта остаются у сдающей дороги, а три — у принимающей. Коммерческий акт выписывается в случае, если в процессе перегрузки груза принимающей стороной в вагонах, находившихся под пломбами, обнаруживается расхождение в количестве мест или веса. Такой акт подписывается представителями железной дороги, производившей перегрузку груза, и на основе взаимного доверия между железными дорогами имеет одинаковую силу, как и акт, имеющий двустороннюю подпись. На основании коммерческих актов ответственность за недостающий или поврежденный груз несет отправитель или железная дорога отправления в зависимости от условий, существующих на дороге отправления. Моментом сдачи груза принимающей дороге является время, когда ее представитель поставил свою подпись на передаточной ведомости.

Для того, чтобы экспортеры или импортеры имели информацию о движении своих товаров, на пограничных станциях выписываются и отправляются в их адрес экспортные и импортные извещения. Экспортное извещение информирует продавца об отправлении экспортных грузов за границу. Импортное извещение служит свидетельством об отправке поступившего из-за границы импортного груза получателю в СНГ. Подготовкой и рассылкой этих документов занимаются транспортно-экспедиторские конторы станций.

Данные о товаре, а также время передачи груза на пограничной станции, указанные в экспортном или импортном извещении, являются документальным подтверждением выполнения продавцом товара базисного условия поставки «франко-граница» по контракту купли-продажи.

При перевалке грузов, следующих в прямых железнодорожно-водных сообщениях, действуют нормы УЖТ и КВВТ с оформлением передаточных ведомостей.

Перегрузка и проверка грузов в пути. Досылка грузов

В пути следования из-за нарушения правил погрузки, производства маневров и по другим причинам случаются «расстройство перевозки», повреждение вагона или груза, что требует перегрузки груза в другой вагон. Перегружают грузы, как правило, если дальнейшее следование вагона угрожает безопасности движения и может привести к утрате, порче или повреждению груза, а исправить положение без разгрузки невозможно. При этом станция обязана проверить наличие груза согласно документам. Обнаружив, недостачу или порчу груза, составляют коммерческий акт, о чем делается отметка в накладной и дорожной ведомости. Копию акта прилагают к накладной. О неисправности вагона составляют, кроме того, технический акт.

В накладной и дорожной ведомости перечеркивают первоначальный номер вагона и над ним вписывают новый. Исправление заверяют подписью приемосдатчика и штемпелем станции. Вагонный лист составляют новый, а первоначальный прилагают к первому экземпляру коммерческого акта.

Если последний не составляли, первоначальный вагонный лист остается на станции перегрузки и на нем делается отметка о причине ее и указывается номер вагона, в который перегружен груз.

Досылкой считается часть груза, которая досылается отдельно по досылочной накладной на имя начальника станции назначения к основной партии груза. Причинами досылки могут быть: невозможность загрузить в один вагон всю партию груза из-за недостаточной грузоподъемности или вместимости вагона; погрузка в два или в три вагона груза, следующего по одной накладной, в случаях перегрузки груза из вагона широкой колеи в вагоны узкой, при перевалках с одного вида транспорта на другой.

Возникновение досылочной отправки оформляется коммерческим актом, в котором указываются обстоятельства, вызвавшие досылку, число мест, масса досылки и номер досылочной ведомости. О составленном коммерческом акте делается отметка на обороте накладной и дорожной ведомости основной отправки (в графе «Отметки железной дороги»). Копия акта прилагается к этим документам.

В дорожной ведомости на досылку в графе «Наименование груза» делается отметка следующего содержания: «Груз досылается к основной отправке... (указываются станции отправления и назначения), №_ для выдачи получателю...(указывается получатель и его адрес согласно накладной на основную отправку).

Прибывший на станцию назначения по основной отправке груз выдается получателю под расписку в дорожной ведомости с расчетом платежей за перевозку всего груза. Вместе с грузом получателю выдается накладная и копия коммерческого акта.

Прибывшая досылка выдается получателю по предъявлении им подлинной накладной на основную отправку и копии коммерческого акта о досылке под расписку получателя в досылочной ведомости.

По тем же причинам, но связанным с особенностями морских, речных и авиационных перевозок, имеют место досылочные отправки.

Они оформляются самими портами по отдельным перевозочным документам.

Транспортно-экспедиторское обслуживание на пограничной и припортовой станциях организуется так, чтобы оно было идентичным как для экспортных, так и импортных операций. Передающая пограничная станция выступает в качестве экспедитора железных дорог, осуществивших доставку груза до границы, агента — по отношению к зарубежным железным дорогам. При поставках на условиях «франко-граница» — DAF первые являются экспедиторами продавца, вторые — покупателя.

Таможенные или другие органы государственного контроля могут задержать экспортный груз на пограничной и припортовой станции в случае нарушения грузоотправителем требований, установленных для экспорта конкретного товара. Устав предусматривает компенсацию убытков перевозчика за такие задержки: за каждый вагон или контейнер по причине невозможности их передачи на морской, речной транспорт или иностранным железным дорогам.

В целях повышения эффективности внешнеторговых операций рекомендуется поручать транспортно-экспедиторское обслуживание внешнеторговых грузов специализированным предприятиям, центрам фирменного обслуживания приграничных железных дорог, ТЭКам морских и речных портов. Отправку экспортного груза на припортовую железнодорожную станцию необходимо осуществлять только при наличии подтверждения от порта полученной им от грузоотправителя заявки на завоз конкретного груза в порт.

ОАО РЖД применяет единый порядок расчетов в валюте за перевозки грузов железнодорожным транспортом, когда в них, согласно базисным условиям поставки, полностью (транзит) или частично участвуют иностранный покупатель или продавец. Практически, эти операции с расчетами в рублях, с учетом индексации и всех действующих скидок выполняет его экспедитор — плательщик, аккредитованный в РФ.

Выходная пограничная станция страны отправления или транзитной страны отбирает дополнительный экземпляр дорожной ведомости (при экспорте), а станция страны назначения — дорожную ведомость (при импорте) и направляет их в технологический центр обработки перевозочных документов отделения дороги (Тех ПД) на доходный счет отправления с проставлением денежной суммы в гр.74 накладной СМГС или в соответствующих графах других перевозочных документов международных сообщений. Экспедитор рассчитывается по тарифу согласно условию своего договора с ЦФТО.

Необходимо знать технику переоформления накладных СМГС на накладные другого транспортного права и в обратном направлении.

Оно производится железной дорогой, которая участвует как в СМГС (или «применяет положения СМГС» — Венгрия, Словакия), так и в другом праве (ЦИМ / КОТИФ).

Переоформление осуществляется на входной пограничной станции для следования грузов в страну окончательного назначения.

В гр.8 накладной СМГС «Дорога и станция назначения» грузоотправитель указывает сокращенное наименование транзитной железной дороги, переоформляющей перевозочные документы (Румынии — ЧФР, Венгрии — МАВ, Словакии — ЖСР, Польши — ПКП) и наименование входной пограничной станции этой дальнейшей дороги. В этой же графе указывается: «Для дальнейшей перевозки на станцию…» (указывается станция и железная дорога окончательного назначения). В гр.5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает «Начальник станции». В гр.6 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес. На основании других сведений, содержащихся в накладной СМГС, входная переоформляющая станция транзитной железной дороги в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения. За переоформление каждой накладной взыскивается сбор (7шв. франков).

В накладной ЦИМ в гр.10 «Отправитель (имя, адрес)» переоформляющая станция указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального направления.

В гр. «Календарный штемпель станции отправления» новой накладной (ЦИМ) переоформляющая станция ставит свой календарный штемпель.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка «Приложена накладная СМГС нр… от …. дата…».

По требованию грузоотправителя (через его экспедитора) станция переоформления высылает в его адрес или выдает на руки подлинник дубликата накладной ЦИМ.

Перевозка импорта оформляется процедурой обратного порядка: накладная ЦИМ до соответствующей «выходной» пограничной станции, на которой должно производиться переоформление отправки (на накладную СМГС и др.) в страну окончательного назначения (Россия, Украина, Казахстан и др.).

Перевозка транзитом по венгерским железным дорогам оформляется на накладной СМГС до входной пограничной станции Захонь,

МАВ (Украина — ст. Чоп) в адрес экспедиторской организации, находящейся на этой станции.

Станциями переоформления являются железнодорожные станции: в Польше — ст. Бранево (Россия — ст. Мамоново); Гломно (Россия — ст. Багратионовск); Скандава (Россия — ст. Железнодорожный); на границе Польши и Белоруссии соответственно: Кузница Белостоцка (ст. Лососна); Зубки (ст. Берестовца); Семяновка (ст. Свислоч); Черемха (ст. Высоко-Литовск); Малашевиче (ст. Брест); на границе Польши и Украины: Дорохуск (ст. Ягодин); Верхарта (ст. Рава-Русская); Медыка (ст. Матиска); Кросценко (ст. Старжава); Пшемышль (ст. Нитарховицы). На границе Словакии и Украины соответственно: Чиерна над Тиссоу (ст. Чоп); Матевцы (ст. Ужгород). На границе Финляндии с Россией — «Советско-Финляндское сообщение»: Кивиярви (ст. Брусничная); Сювяоро (ст. Святогорск). На границе Румынии с Украиной: Галац (ст. Рени); Халмеу (ст. Дьяково); Дорнешти (ст. Вадул-Сирет); с Республикой Молдова: Сокола (ст. Унгены); Фэлгиу (ст. Прут). На границе Литвы и Польши с переходами: ст. Моцкава (ЛГ) и Тракишки (ПКП) переоформление выполняется на ст. Шяштокай, Литва (ЛГ).

В прямых международных смешанных сообщениях участвуют паромные переправы: «Клайпеда — Мукран» с переоформлением накладных СМГС и ЦИМ на ст. Мукран Германской железной дороги (DBAG) и «Ильичевск — Варна» с переоформлением накладных СМГС и ЦИМ в сообщении с Турцией и Грецией на ст. Свиленград и с Грецией — на ст. Кулата Болгарской железной дороги (БДЖ).

Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Китайскую Народную Республику с экспедитором в качестве получателя грузов с перегрузкой для дальнейшего следования автомобильным транспортом осуществляется на станциях Сары — Озек, Аягуз, Жангиз — Тобе (КЗХ — Казахстан), ст. Рыбачья (КРГ — Кыргызстан), а в Монголию через ст. Бийск и Култук (РЖД — Россия).

При перевозке грузов через припортовые станции в накладные вписывается ее название с указанием в качестве получателя — экспедитора на этой станции и с отметками: «для вывоза водным транспортом в ...» (указывается страна назначения) и «ввезен водным транспортом из...» (указывается страна первоначального отправления).

Корреспондируются между собой в перегрузочных операциях в сообщении СМГС станция Достык / Дружба (Казахстан) и Алашанькоу (КНР), Забайкальск (РФ) и Маньчжурия (КНР), Гродеково (РФ) и Суйфынхэ (КНР), Хасан (РФ) и Туманган (КНДР).

Насчитывается около 80 возможных пограничных переходов между Россией, Украиной, Белоруссией, Латвией, Эстонией, Финляндией, Норвегией, Азербайджаном, Грузией, действуют погранпереходы между Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Афганистаном, Ираном, Азербайджаном и Ираном (ст. Астара). Можно надеяться, что со временем возобновится прямое железнодорожное сообщение с Ираном через ст. Джульфа (доходило до 3 млн. т) и ст. Ахурян (Армения) — ст. Догу-Каны (Турция).

Вопросы для повторения

1. Как на транспорте калькулируют сроки доставки грузов?
2. Какие транспортные операции относят к разрядам «ордерования» и «опциона порта выгрузки»?
3. Как вопросы «переадресовки груза», «изменения грузополучателя» решаются на железнодорожном транспорте?
4. Изложите процедуру пограничных операций с грузом на пограничных станциях.

Транспортная терминология

Со всей возможной скоростью — with all convenient speed
С возможной по времени отправкой — with all possible dispatch
Ордерование судна — ordering of vessel
Условие для «ордерование» — condition «for orders»
Приостановка перевозки груза в пути — stoppage in transit
Коммерческий осмотр в пути — inspection in transit
Коммерческий акт — carrier's statement, freight claim
В пути — afloat (afloat Rotterdam — товар находится на пути в Ротгердам)
Досылка — installment shipment, split delivery, staggered delivery
Указание о маршруте следования — routing, requested routing
Географический опцион — geographical option
Груз «входной» — inbound cargo, inward
Груз «выходной» — outbound cargo, outward
Груз «попутный» («факультативный») — optional cargo, way cargo
Груз «перевалочный» («трансферный») — transfer cargo

ГЛАВА 8
Транспортно-экспедиционное обслуживание интермодальных сообщений и грузов, перевозимых на особых условиях

К этой категории транспортных услуг относятся технологии консолидации и деконсолидации грузовой массы и услуги транспортно-экспедиционного обслуживания, требующие:

- особого порядка погрузки, выгрузки; использования для их перевозки специального подвижного состава, морского или речного тоннажа, контейнеров; переоборудования и дополнительного оснащения обыкновенных транспортных средств;
- соблюдения для предохранения грузов от порчи и гибели дополнительных к традиционным мерам в целях обеспечения личной, имущественной и экологической безопасности;
- специального надзора и соблюдения правил государственного фитосанитарного (карантинного), ветеринарного и медико-санитарного контроля;
- неукоснительного следования нормам международного и внутреннего законодательства, отраслевых правил перевозок и «особых условий» доставки.

Особенностями транспортно-экспедиционного обслуживания таких технологий и грузов являются:

- большая чем при обычных перевозках ответственность грузовладельца за предоставление перевозчику качественной и органической характеристики груза, а также за всестороннее инспектирование предоставляемых перевозчиком транспортных средств и оборудования, за качественное выполнение погрузо-разгрузочных работ;
- необходимость привлечения для выполнения операций, связанных с транспортировкой грузов, инженеров-технологов, инженеров-механиков, товароведов готовых изделий, сырья и полуфабрикатов легкой и пищевой промышленности;

- применение отличительных знаков в транспортной документации: так, например, бланки для опасных грузов окрашивают в бледно-красный или розовый цвет, а для грузов охлажденных и рефрижераторных используются бланки зеленого цвета и т. д.
- наличие парка специализированных контейнеров и транспортных средств.

Транспортная терминология

Грузовой автомобиль — lorry (англ.), truck

Грузовой летательный аппарат — air freighter, cargo aircraft, freight aircraft

Груз дедвейтный, весовой (с уд. погр. об. до 1т / 1кбм, 40 кбфт) — deadweight cargo

Груз объемный (более 1кбм, 40 кбфт / 1т) — measurement cargo

Груз тяжеловесный (на море — более 5т; на реке — более 1т; на возд. — более — 80кг) — heavy cargo / load

Груз длинномерный — out-of-length load, overlength load, long load

Груз легковесный — light load

Груз негабаритный — awkward load, offgauge load, oversized load

Груз катко-бочковый — barrel cargo, rollable cargo

Груз тарно-штучный — package freight

Груз наливной — liquid cargo

Груз опасный — dangerous goods (англ.), hazardous materials (амер.)

Груз с объявленной ценностью — declared valuables, согласно ценовой шкале — valuation scale

Груз дорогостоящий — valuable cargo

Груз обратный — backhaul load, return cargo

Груз палубный — on-deck cargo

Груз парцельный — parcels

Груз скоропортящийся — perishable goods

8.1. Грузы, доставляемые в укрупненных грузовых единицах (УЛД — ULD)

Контейнерные перевозки. В транспортных условиях контрактов должны быть согласованы не только типоразмеры контейнеров, но и включены требования, связанные с их международной и внутренней стандартизацией (ISO, ГОСТ 20260), с требованиями международных контейнерных конвенций. Требуется также сопровождать отправляемые груженые контейнеры транспортной документацией, определенной отраслевыми уставами и правилами перевозок грузов в контейнерах, в т.ч. с учетом рекомендаций в отношении размещения грузов в контейнере. Об всем этом говорилось в гл.2 учебника.

Здесь мы остановимся на сложившейся в мире общей технологии терминальной обработки как груженых, так и порожних контейнеров, что связано с тем, что операторами перевозок контейнеров в интермодальных сообщениях являются крупные экспедиторы, терминальные корпорации, а также судовладельцы, связанные между собой обязательствами по слот-чартеру и взаимному обмену контейнерами.

В зарубежных портах сложилась традиционная процедура взаимоотношений сторон при организации контейнерных перевозок:

А) в экспорте:

— запрос к судоходной компании (отправителя, экспедитора, автопредприятия) на выдачу порожнего контейнера;

— согласие судоходной компании с запросом, оформленное выдачей заказчику бланков «приказа на доставку оборудования» — Equipment Dispatch Order — EDO;

— вручение экспедитором оформленного EDO контейнерному терминалу (CT) или контейнерной площадке (container yard) — CY на получение порожнего контейнера;

— получение порожнего контейнера в месте, на котором выдаются порожние контейнеры и квитанции на осуществленную выдачу (container delivery slip) с оформлением «маршрутной карточки (equipment interchange receipt) — IR с выдачей отправителю бланков погрузочных ордеров, упаковочных листов, а также пломб;

— доставка порожнего контейнера на склад грузоотправителя (dispatching warehouse) или на фабрику с карточкой, бланками и пломбами; на IR делается отметка о состоянии контейнера с применением условных обозначений;

— сдача контейнера с грузом и набором отгрузочной документации с оформлением маршрутной карточки на контейнер с грузом в месте, где принимаются груженые контейнеры на терминале.

Б) в импорте:

Указанная для экспорта технология действует в обратном порядке (с использованием delivery orders) и завершается «закрытием» маршрутной карточки и EDO на сданный порожний контейнер.

Транспортные средства для перевозки контейнеров непрерывно совершенствуются по линии увеличения контейнеровместимости. На железнодорожном транспорте на европейских железных дорогах она проявляется в удлинении платформ до 4 дфэ, в США — в маршрутной доставке контейнеров — с использованием двухъярусных платформ (double stack trains). Контейнеровместимость океанских контейнеровозов превысила 8 тыс. дфэ. Наиболее распространенным размером морского контейнеровоза является судно на 1200–2000 дфэ, из которых около 300 дфэ размещаются на палубе, а для рефрижераторных предусмотрено около 250 разъемов для подключения к судовому энергоснабжению. Скорости контейнеровозов высокие (до 30 узлов).

В транспортных условиях контрактов выбор типа специализированного судна, платформы, автоприцепа, как правило, не оговаривается.

Доставка товара в УЛД в соответствии с таможенным законодательством может рассматриваться как временный ввоз иностранного контейнера или трейлера. Временный ввоз предполагает последующий вывоз с освобождением от уплаты за сам контейнер или трейлер таможенных пошлин и сборов. Соблюдение продавцом и покупателем таможенного режима страны экспорта, импорта и транзита в отношении каждого вида ULD должно быть специально включено в контракт купли-продажи в специальном разделе.

Ролкерные перевозки. В торговле со сложной структурой товарооборота и рассредоточенностью перевозок между большим числом портов, терминалов и разными условиями технической оснащенности мест доставки наиболее эффективными технологиями укрупнения грузовой массы является использование автоприцепов — трейлеров, съемных кузовов, автотранспортеров для тяжеловесных грузов и др.

Перевозятся эти ULD на специализированных железнодорожных платформах, а на морском и речном транспорте — на судах с горизонтальным способом погрузки и разгрузки — ролкерах, которые могут выполнять грузовые операции при любых метеорологических условиях, обслуживать, по существу, любые порты, имея в виду, что строительство погрузочно-разгрузочных рамп для них не требует больших капиталовложений.

С учетом того, что все перечисленные ULD отвечают требованиям дорожных стандартов, особого предварительного согласования их типов, кроме транспортеров, в транспортных условиях контрактов не требуется. Если же для доставки груза предусматривается перевозка на ролкере (пароме) автомобиля, то в транспортных условиях должна быть обусловлена заправка его топливом (обычно 5л. для легковых и 12л. для грузовиков), зарядка аккумуляторов и заливка антифризом (при температуре воздуха ниже + 4є С).

Составление плана загрузки контейнеровоза производится на компьютере. Во входном составе информации, вводимой в компьютер, помимо данных о типоразмере каждого контейнера и его специализации, вводятся данные о его весе брутто, которые вносятся грузоотправителем в качестве приложения к экспедиторскому поручению на отгрузку.

Транспортная терминология

Контейнерный терминал — container terminal (CT)

Контейнерная площадка (до 75 тыс. кв.м. для причала — 250 м) — container yard (CY). (Термин CY противоположен CFS, на CFS — грузовой товарной станции контейнер загружается или разгружается, включая консолидацию (LCL — FCL) и деконсолидацию (FCL — LCL) мелких отправок).

Мостовой кран на контейнерном пирсе — причале для погрузки на крупные суда — super postpanamax cranes, на обычные — gantry

Контейнерный причал, пирс (шириной 20–30м) — apron

Сортировочная площадка контейнерного терминала — marshalling yard (обеспечение манипуляций с контейнерами в ходе погрузки / выгрузки с учетом очередности размещения в судне и последовательности использования резервной площади на терминале; расчерчена на слоты, разграниченные линиями соответственно размерам контейнеров).

На сортировочной площадке используются краны штабелеры (стэкеры) — staker cranes, крановые автопогрузчики (стрэдлкэриерс) — straddle carriers, осуществляющие развоз контейнеров — drayage, local delivery для подготовки контейнерных отправок — container-sized lots.

Переход ответственности сторон логистической цепочки доставки (interface), связанный с транспортировкой и перевалкой контейнеров с грузом и без груза начинается и оканчивается на воротах (gates) контейнерного терминала. Официально они выражают понятие «пункта», «места отправления» — origin, starting point и альтернативного пункта (места) доставки — alternative delivery point (ADP).

На «воротах» регистрируется состояние таможенных пломб — state of customs seals; вес контейнера брутто, документов, оформляющих прием/сдачу контейнеризированных грузов — documents requisite for the interchange of containerized cargo.

Планирование загрузки контейнеровоза включает составление судовладельцем инструкции — loading instruction; грузового плана — loading plan; размещение по ячейкам — schematic plan; плана последовательности операций — handling sequence plan; крепление палубных контейнеров — stowage plan; списка контейнеров с опасными и др.спец. грузами — dangerous cargo list etc.

План размещения контейнеров на терминале — yard location plan включает: план последовательности отправок — sequence check list; перебросски — rehandling list.

Поручение на отправку включает: ship's name, B/L N, container No, consignee, forwarder, destination, details. Общая суточная и другая отчетность — throughput total list

На воротах «оформляется» квитанция — gate slip (ship's name, container No, shipper, forwarder, type, destination, customs clearance, weight, yard location) с приложением плана размещения грузов в контейнере — stuffing plan.

Установка контейнера на шасси — vanning

Сухопутная перевозка с/на терминал — the overland trip

Технология перевозки грузов в малотоннажных контейнерах (в т.ч. 2,55м Ч 2,55м, длиной 2,535м, вес тары — 935 кг, г/п — 5,056т, дверной проем 2,41м Ч 2,143м) — minimodal

Перевозочная способность ролкера в погонных метрах, полосах, рядах — freight capacity of lane meters

Контейнерная платформа со стояками, упорами — flat racks, с закрепленными — fixed end flat racks, с разбирающимися — collapsible flat racks, плоскими, сгибающимися — flush folding combination, с потолком на стояках — artificial tweendeck, open side container.

8.2. Парцелльные перевозки

К парцелльным операциям относится доставка товарных и нетоварных грузов мелкими партиями — отправками (образцы товаров, рекламные материалы, штучный груз в упаковке, подарки и т. п.) (parcels). В линейном судоходстве к ним относят грузы, стоимость которых не превышает определенного максимума, что оговаривается в специальном разделе условий транспортного сервиса.

При перевозке таких грузов на морском транспорте вместо коносамента и накладной используется специальный транспортный документ — парцелльная квитанция (parcel receipt, parcel ticket) в которую вносится стоимость посылки. Погрузка / выгрузка, перевозка парцелльного груза осуществляется по особой ставке линейного тарифа, причем для выставочных грузов и рекламных материалов они, как правило, являются пониженными.

Парцелльная квитанция — именная. Соответственно она не может быть передана другому лицу путем нанесения на нее передаточной надписи. Расписку получателя в приеме посылки от перевозчика называют парцелльной распиской, но на английском бланке она тоже названа parcel receipt. Парцелльные отправки не нужно отождествлять с перевозками грузов с объявленной ценностью (valuable cargoes). Этим грузам будет посвящен последний параграф этой главы.

Перевозки грузов мелкими отправками железнодорожным транспортом. К этой категории грузов относятся небольшие партии грузов, не требующие по объему и массе предоставления отдельного вагона.

Вагоны, в которых перевозят мелкие отправки, называются сборными и в зависимости от назначения груза делятся на следующие категории:

- прямые, следующие на одну станцию выгрузки; при хорошем использовании грузоподъемности они наиболее эффективны, так как обеспечивают доставку мелких отправок со скоростью повагонных без сортировки в пути;

— прямые участковые, загружаемые мелкими отправками, назначением на станции одного сортировочного участка (лежащие между двумя соседними грузосортировочными станциями); мелкие отправки при этом сортируются только один раз и затем доставляются на станцию назначения в прямых или сборно-раздаточных вагонах;
— перегрузочные, в которых перевозят мелкие отправки назначением на станции нескольких сортировочных участков; они следуют до установленных планом формирования грузосортировочных станций, откуда после сортировки грузы направляют на станции назначения;
— сборно-раздаточные, секционные вагоны и платформы с закрепленными на них контейнерами курсируют между грузосортировочными станциями одного участка и предназначены для сбора и развоза мелких отправок по промежуточным станциям.

Все железнодорожные линии разбиты на сортировочные участки, на границах которых расположены грузосортировочные станции: сетевые (основные), перерабатывающие сетевой грузопоток мелких отправок, и местные (вспомогательные) для внутридорожного грузопотока.

На основании анализа грузопотоков мелких отправок составляют план формирования сборных вагонов, устанавливающий порядок совместной загрузки в вагоны мелких отправок в зависимости от их назначения. При этом стараются обеспечить отправление возможно большего количества прямых сборных вагонов. Однако, когда количество груза недостаточно, предусматривают формирование прямых участковых и перегрузочных сборных вагонов. В эти вагоны нужно загружать лишь те отправки, которых недостаточно для формирования прямых вагонов, а подгруппировывать их по назначениям следует так, чтобы обеспечить минимальное число переработок на попутных грузосортировочных станциях.

Общесетевой план формирования сборных вагонов разрабатывают только для сетевых грузосортировочных станций, которые расположены на направлениях, где разветвляются наиболее мощные грузопотоки мелких отправок, и имеют сортировочные платформы с достаточными фронтами и оснащением. Так как более половины мелких отправок перевозят в пределах одной или смежных дорог, то сетевой план дополняется дорожным, предусматривающим порядок формирования сборных вагонов на станциях, не включенных в сетевой план.

Чтобы быстро подгруппировать мелкие отправки в складах станций по назначению в соответствии с сетевым и дорожным планами формирования сборных вагонов и своевременно отправить, нужно

принимать грузы к перевозке в соответствии с календарным расписанием погрузки по направлениям. Все отправители должны предъявлять грузы определенного направления в установленные дни. Календарное расписание утверждает начальник отделения дороги с учетом приема груза в каждый пункт назначения не реже одного раза в 5 дней. С разрешения начальника станции отправитель предварительно завозит мелкие отправки на грузовой двор. В этом случае погрузка назначается на ближайший день по календарному расписанию для данного направления, о чем делается отметка в накладной. В складах мелких отправок выделяются отдельные специализированные секции для накопления грузов назначением на определенные станции и грузосортировочные участки. Этим секциям присваиваются номера станции назначения прямых вагонов или грузосортировочных станций, на которые формируются перегрузочные вагоны.

При перевозках штучных грузов широко используются поддоны, облегчающие их механизацию; особые правила применяются к перевозкам домашних вещей в целях обеспечения их сохранности и повышения имущественной ответственности транспорта и клиентуры.

Парцелльные перевозки в автомобильно-воздушных сообщениях

Технология перевозок грузов в режиме «канбан / точно в срок» с одного сборочного контейнера на другую сборочную линию; бандеролей; посылок из конструкторского или проектного бюро на стройку и т. д.; доставка нетоварных грузов: рекламных материалов, подарков и пр. в мультимодальных автомобильно-авиационных сообщениях превратились в особый вид транспортных услуг с огромным объемом посылочной / парцелльной массы. В настоящее время только в Западной Европе осуществляется ежегодно около 4 млрд. отправлений.

Если в 1980-е годы 90% авиагрузов приходились на традиционный вариант доставки «аэропорт-аэропорт», то в настоящее время основная масса посылочных грузов доставляется специализированными компаниями — интеграторами, предоставляющими клиентуре обслуживание по варианту «от двери до двери». Этот вид предпринимательства почти полностью интегрирован транснациональными транспортными корпорациями — ТНТК, которые совместно с транснациональными корпорациями (ТНК) — автомобилестроительной, электротехнической, фармацевтической и медицинской промышленностью и др. создали свои собственные варианты применения на практике технологии производственной кооперации и ее транспортного обслуживания (business-to-business, B/2B).

Общим в таких технологиях является использование стандартной необоротной парцелльной квитанции, наличие распределительных центров отправления и назначения и представительств ТНТК по всему земному шару, создание отраслевой информационной системы, обеспечение гарантированной доставки срочных посылок, включая товары, проданные на условии DDP, т. е. с обязательством оплаты ввозной пошлины в стране назначения. Применяются системы: «gold priority express» с доставкой за 2–3 дня; «same day service», курьерской службы и т. д.

Операторами таких перевозок являются владельцы не только складских емкостей, но и огромных парков грузовых автомобилей и самолетов. В последнее время их стали называть «интеграторами». Интегратор UPS (United Postal Service) занимает первое место среди международных экспедиторов и второе место среди авиакомпаний как по общей грузоподъемности самолетов, так и по массе доставленных грузов. Второе место среди экспедиторов и первое место среди грузовых авиакомпаний принадлежит интегратору Fed Ex (Federal Express).

Ситуацию в парцелльных перевозках изменило разгосударствление (либерализация) посылочной почты в целом ряде стран. Инвестируя накопленные государственные средства через процедуры приобретений и слияний сначала в частный посылочный бизнес, а затем в общее логистическое провайдерство — операторство общего распределения, бывшие государственные национальные почтовые предприятия Германии, Франции, Голландии, Сингапура, Великобритании трансформировались в ТНТК.

Германское почтовое ведомство Deutsche Post приобрело международного экспедитора Danzas, зарегистрированного в Швейцарии, американского посылочника DHL, несколько других экспедиторских фирм и превратилось в крупнейшее в мире транспортное предприятие с более чем 100 тыс. сотрудников, работающих в 228 странах, в т.ч. в России.

Деятельность интеграторских фирм соредотачивается вокруг эксплуатации региональных центров логистического распределения мелкопартионных грузов, включая централизацию межконтинентальных грузопотоков. Международный экспедитор Schenker консолидирует весь свой парцелльный европейский грузооборот в Роттердаме в 40-фуовые контейнеры назначением в региональные центры и CFS для деконсолидации и развоза грузов получателям. Центр в Сингапуре, в районе аэропорта Чанги, располагает складскими емкостями около 20 тыс. кбм. Ежегодно обрабатываются более 50 тыс. экспедиторских поручений, производится упаковка для более чем 150 тыс. отправок клиентуре в Сингапуре, Малайзии и Индонезии. Складские операции

пополняются отдельными технологиями для регулярного обслуживания заказчиков фотоматериалов, медикаментов, сантехники, обуви.

Deutsche Post одновременно осуществляет кредитование транспортных операций собственным банком (Deutschepostbank).

8.3. Агентирование контейнерного и трейлерного парка

В ходе контейнеризации перевозок имеет место концентрация агентского обслуживания контейнеров на терминалах, независимо от их имущественной принадлежности.

Этот процесс вызван необходимостью четкой организации всех основных и вспомогательных операций, обеспечивающих быструю и качественную обработку многих тысяч единиц контейнеров и контейнерного оборудования (шасси, трейлеров) на терминалах и внутренних депо, передвижения по автодорогам и рекам от склада отправителя до склада получателя, обеспечения отправителей порожними контейнерами в соответствии с объемами грузов, предъявляемых к перевозке каждым отдельным отправителем, своевременной сдачи из аренды контейнеров после их разгрузки, поддержания постоянного запаса контейнеров на складах крупной клиентуры, где формируются грузовые партии (shipper's pool).

Агент обеспечивает приемку-сдачу (interchange) каждой единицы оборудования между транспортными средствами (судном, железнодорожным терминалом и т. д.) и многочисленными третьими лицами (стивидорными, автотранспортными, железнодорожными операторами, контейнерными депо, ремонтными мастерскими и др.).

Контейнерный агент занимается оперативным мелким текущим ремонтом силами собственных специалистов с использованием передвижных мастерских и организацией капитальных ремонтов на специализированных предприятиях.

Организация контроля и слежения за парком оборудования, его специальное обслуживание поручается одной специализированной «контейнерной» фирме. К ней поступает информация от агентов с мест о состоянии собственного и арендованного транспортным предприятием или объединением контейнерного и ролл-трейлерного оборудования как по отдельным терминалам, по ренджу каждой линии, так и по всей схеме обслуживания в целом. Такая фирма разрабатывает диспетчерские рекомендации каждому перевозчику, контролирует их исполнение и осуществляет работу по приему оборудования в аренду и возврату его из аренды (терминирование). Она ведет централизованные расчеты от имени перевозчика по арендным операциям. (Таким агентом для всех пароходств в бывшем СССР являлась совмест-

ная компания «Трансглоб», созданная «Совфрахтом» в 1976 г. в Гамбурге).

Поступающая от такого агента отчетность, в соответствии с заключенными соглашениями о слежении и контроле об эксплуатации оборудования («equipment tracing and control agreement» и «equipment operations agreement»), включает разделы:

equipment status report — сводка о статусе оборудования, характеризующая каждую единицу оборудования по ее состоянию на конкретную дату (с грузом, в балласте, с экспортом, импортом и т. д.);

equipment inventory report — сводка инвентарного учета оборудования;

equipment interchange report — сводка о взаимообмене оборудованием;

equipment demand and supply — сводка о заявках и подачах оборудования;

equipment turnaround statistics — информация о достигнутом среднем времени оборота оборудования по каждому порту;

equipment turnaround per line — сводка о среднем времени оборота оборудования на линии;

equipment detention list — сводка о простоях оборудования;

equipment lost report — сводка об утерянном оборудовании;

equipment repair history — сводка о ремонте оборудования;

equipment leasing report — сводка об аренде оборудования;

equipment dead heading statistics — сводка о транспортировке порожнего оборудования.

Эта отчетность позволяет перевозчику постоянно иметь обшее представление о положении с оборудованием на линии; определять концентрацию оборудования в каждом транспортном пункте (порту), прогнозировать потребность и наличие оборудования, предотвращать дисбалансы наличия оборудования в различных пунктах и регионах, располагать информацией о наличии неисправного оборудования. Все это дает возможность перевозчику в случае необходимости принимать оперативные меры по исправлению создавшегося положения: в частности, решать вопросы о дополнительной аренде недостающих типов оборудования, о взаимообмене с другими операторами, о сдаче излишков оборудования в субаренду, доставке порожнего оборудования в пункты, где наблюдается дефицит оборудования, об организации ремонта на месте либо перевозке неисправного оборудования в базовый пункт ремонта, создании новых линий на базе крупных излишков оборудования.

Контейнерный агент обязан обеспечить удовлетворительное техническое состояние парка оборудования, находящегося под его контролем. Оборудование должно быть всегда годным для безопасной эксплуатации и надлежащего использования под различные грузы. С этой целью агент организует очистку, мойку, дезинфекцию, фумигацию оборудования, смазку шасси, замену и ремонт скатов, габаритных огней, тормозных устройств, ремонт конструктивных повреждений контейнеров, трейлеров и другого оборудования. Все это необходимо для поддержания оборудования в надлежащем эксплуатационном состоянии и, кроме того, для получения разрешения автоинспекции на выпуск шасси и трейлеров за пределы порта, речной инспекции — для выпуска лихтеров в рейс.

Весьма важной функцией агента является установление виновников поломки оборудования. Для этой цели всякое изменение статуса оборудования (вывоз его с территории порта, контейнерного депо, приятие на терминал и т. д.) фиксируется приемо-сдаточной распиской. Сравнивая эти документы, агент может определить сторону, виновную в поломке оборудования и степень повреждения, после чего остается предъявить этой стороне счет на оплату необходимого ремонта. Выписка счетов клиентуре за поломку оборудования осуществляется на компьютере, в который заложена специальная программа по возмещению расходов за поломку оборудования с третьих лиц (third party recovery program). Сумма возмещений частично компенсирует убытки владельца оборудования. Кроме того, сам процесс предъявления клиентуре счетов за поломку оборудования является важным психологическим фактором, дисциплинирующим клиентуру, заставляющим ее бережнее относиться к контейнерам, лихтерам, трейлерам и т. п.

Операторы контейнерного парка принимают различные меры к снижению уровня расходов на ремонт оборудования, одной из них является выработка единых стандартов технического состояния оборудования. Международный институт контейнерных арендодателей периодически издает стандарты технического состояния оборудования (damage and repair standards). В этих документах содержится подробное описание всех возможных повреждений контейнеров. Особо выделены повреждения, которые относятся к нормальному износу и ремонту не подлежат. Комитет арендаторов выпустил собственный стандарт — CLS/SOIC — standards (Container lessees committee/ Steamship operators intermodal committee).

8.4. Генеральные грузы

Термин «генеральные грузы» произошел от английского слова general (общий). К генеральным грузам относят товары, упакованные в ящики, кипы, тюки, бочки, барабаны, мешки, бидоны, бутыли, кор-

зины и т. д. Они классифицируются по массе отдельного грузового места, его линейным размерам, режимам хранения, способу перевозки и перегрузки, физико-химическим свойствам и т. д.

Перевозка генеральных грузов осуществляется согласно Правил перевозки, на морском транспорте — тарифного руководства «4-М». На некоторые виды генеральных грузов разработаны отдельные правила перевозки, например, металлопродукцию, железобетонные изделия, тяжеловесные и крупногабаритные грузы, натуральный каучук, тарно-штучные грузы и др.

Особенностью перевозки генеральных грузов является то обстоятельство, что в одно грузовое помещение необходимо разместить десятки, а иногда и более сотни наименований грузов с разными свойствами, что должно учитываться при составлении грузового плана и размещения грузов в транспортном средстве.

К числу свойств, которые приходится учитывать при перевозке генеральных грузов, относятся: высота штабелирования, возможность смещения, частичная потеря качества, необходимость обеспечения определенных температурных, влажностных и вентиляционных режимов и т. д.

Соответственно, в транспортных документах, а до их выписки — в транспортных условиях должен быть предусмотрен порядок приема и сдачи таких грузов по счету мест. Особое внимание должно быть уделено требованиям к таре, упаковке и маркировке, а также к грузам, которые перевозятся без тары и упаковки (трубы, подвижная техника, металлоконструкции), длинномерные, тяжеловесные.

В транспортных условиях требуется вносить обязательство по выбору сторонами тоннажа. Это должно быть не просто условие о подаче универсального сухогрузного судна шелтердечного типа (shelter-deck — защитная, навесная палуба) или твиндечного судна (tween — между, deck — палуба), но и указание на высоту трюмов и междупалубных пространств, грузоподъемности кранов, скорости в узлах.

В международном морском судоходстве установилась практика проверки готовности груза к перевозке независимыми сюрвейерами, имеющими лицензию на право проведения экспертиз. Составляемый сюрвейером «Акт сюрвейерского осмотра» является доказательством добросовестного выполнения обязательств, взятых на себя сторонами договора морской перевозки и запродажного контракта.

8.5. Навалочные и насыпные грузы

Транспортные условия контрактов базируются на условиях проформ чартеров, которые учитывают не только транспортную специфику доставки каждого груза (опасность смещения, самовозгорание,

концентрация взрывоопасных газов, понижение содержания кислорода в трюмном воздухе и др.), но и особенности торговли и перевалочных работ в том или ином регионе производства и потребления товара. Так, например, металлургия Чехии, базирующаяся в том числе на использование индийской руды, формулирует транспортные условия контрактов на условиях FOB индийский порт, а фрахтует суда не только с учетом перевозки индийской руды по чартеру «Ore 7» на порты Средиземного и Черного морей, но и специфику ее перевалки в портах Адриатики, в портах Констанца и в устье Дуная, содержащуюся в окончательной редакции, согласно текста проформы «Чехофрахт».

Независимо от заключения сделок на условиях FOB или CIF в чартерах и в контрактах содержатся условия обеспечения информацией о подаваемом под погрузку тоннаже, о максимальной осадке судов, о подходе и прибытии судов под погрузку, о счете сталийного времени, оплате перешвартовок, размере диспача и демереджа.

Чартера на перевозку зерна отличаются друг от друга условием погрузки в портах Атлантического и Тихоокеанского побережий Северной Америки, реки Ла-Плата, Австралии и др. а также учитывают национальные правила безопасной перевозки зерна. Сдача навалочных и насыпных грузов производится согласно весу, указанному в коносаменте в порту погрузки с правом покупателя произвести контрольную проверку веса товара при его выгрузки в порту назначения путем взвешивания порожних и груженых вагонов на вагонных весах, на автоматических грейферных и крановых весах под контролем «нейтрального весовщика». По многим товарам требуется указывать в контракте предоставление сертификатов качества, процентного содержания основного вещества, сертификата влажности, отбора проб.

Прежде всего, грузоотправителю, получателю и их экспедиторам требуется детально разработать порядок определения массы перевозимого навалочного груза.

Их взвешивают на грейферных, бункерных и вагонных весах. Уточнение массы грузов на вагонных весах, как правило, проводится без расцепки вагонов, но с остановкой на весовой площадке. Лишь пищевые грузы (соль и др.) взвешивают с обязательной расцепкой вагонов, с отдельным взвешиваем тары вагона.

При перевозках массовых грузов в постоянных направлениях по железной дороге допускается составление одной накладной на группы вагонов или на целый маршрут. При этом составляется также один вагонный лист. На морском транспорте выписывается один коносамент на судовую партию, на речном — одна накладная. На автомобильном транспорте такие перевозки выполняются на основании до-

говора между грузоотправителем и автотранспортным предприятием по заказ-нарядам с отметкой в путевых листах водителей.

Перевозка грузов по одной накладной ускоряет оформление перевозочных документов, сокращает объем работы товарных и грузовых служб.

Большое значение в этих перевозах придается возврату порожнего подвижного состава («вертушек»). На железнодорожном транспорте для этого грузополучателем составляются пересылочные накладные по форме ГУ–27 СП. Корешок пересылочной накладной остается на станции отправления порожнего вагона. Обратная сторона накладной заполняется на станции новой погрузки этого вагона.

Специфические особенности перевозок насыпных грузов (различного рода зерна и семян) связаны с их транспортными качествами — текучестью и возможностью перегрева при повышенной влажности и заражения вредителями.

Соответственно, Правилами перевозок на железнодорожном транспорте предусматривается их перевозка как в специальных, так и в обычных крытых вагонах, но снабженных съемными и несъемными хлебными щитами. Условиями «зерновых» чартеров (например «Зернокон») при перевозке насыпных грузов в судах для перевозки сухогрузов фрахтователи обязываются предоставить необходимые маты для подстилки и сепарации, а судовладельцы — устанавливать в трюмах судов продольные и поперечные деревянные перегородки — шифтинг — бордсы с целью предотвращения перемещения насыпного груза в ходе рейса.

Хлебные грузы, семена масличных и бобовых культур принимают к перевозке только по предъявлении отправителем сертификата Государственной Хлебной Инспекции (ГХИ) или сертификата соответствия качеству. В портах в ходе перевалки зерновых грузов представители ГХИ проводят инспектирование порожних вагонов и судов. Их загрузка начинается только после получения перевозчиками от грузоотправителей соответствующих разрешений ГХИ.

Правила перевозок грузов насыпью содержат не только перечень наименований грузов, но и род вагонов, предназначенных для каждого груза.

8.6. Наливные грузы

Особенности перевозок наливных грузов морским и речным тоннажом освещены в гл.4.

Наливные грузы на железнодорожном транспорте перевозятся в специализированном подвижном составе (вагонах-цистернах различной конструкции), в бункерных полувагонах, в контейнерах-цистернах («танкконтейнерах») и регулируются Правилами, разрабатываемыми и утверждаемыми федеральными органами Минтранса РФ.

Вагоны-цистерны принадлежат железным дорогам, грузовладельцам, а также могут находиться в аренде у отправителей и получателей.

Цистерны клиентуры приписываются к определенной станции отправления и назначения с нанесением трафарета:

«Срочный возврат на станцию _____»

(указывается станция и дорога приписки).

Статья 20 УЖТ РФ обязывает грузоотправителя проверить техническую исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн. С учетом того, что толкование понятия арматура весьма широкое, проверка пригодности цистерн к перевозке должно быть многосторонним и тщательным.

Согласно «Правилам» отправитель нефтепродукта должен к накладной приложить качественный паспорт Инспекции «Роснефть» (при перевозке маршрутом — не менее, чем в пяти экземплярах, которые могут быть использованы при отцепке отдельных цистерн по каким-либо причинам).

Вес груза, в зависимости от рода продукта, определяет отправитель путем взвешивания, замера или иным способом. Налив и слив грузов, перевозимых в вагонах-цистернах производится на местах необщего пользования.

Возврат порожних вагонов-цистерн производится по аналогии с возвратом порожняка после выгрузки навалочных грузов.

При обнаружении на станциях слива цистерн с остатками не дослитых нефтепродуктов или с неочищенной наружной поверхностью, такие цистерны возвращаются грузополучателю и с него взыскивается плата за простой цистерн под очисткой. Если недослив обнаружится на промывно-пропарочной станции, то по факту недослива составляется акт общей формы, который вместе с пересылочной накладной направляется на дорогу слива для расследования и привлечения виновных к ответственности и взыскания с них неустоек.

Перевозка наливных грузов — жидких, полужидких в автоцистернах регулируются договорами между автопредприятиями и клиентурой. Их перевозка в отдельных случаях может относится к категории опасных.

8.7. Лесные грузы

Лесные грузы делятся на пиломатериалы, лес круглый (round wood), лес тесаный и колотый, фанера, технологическая щепа.

Пиломатериалы, в зависимости от их размеров в метрах, сантиметрах подразделяются на толстые, тонкие, широкие и узкие доски. Короткие доски до 3,5 м называют «пиловочником». (В печатных изданиях можно встретить английские типоразмеры: дилсы, батенсы, бордсы, эндсы. Их значения приводятся в справочниках).

Круглый лес разделяется на длинномерный, средний и коротномерные кряжи деревьев тропических пород, балансы Лесные грузы перевозятся на лесовозах, имеющих специальную лесную грузовую марку, позволяющую иметь меньший надводный борт за счет учета плавучести палубного груза — леса.

Наиболее распространенными базисными условиями поставки для пиломатериалов являются условия CIF free out по согласованной сторонами спецификации набора сортов товара для каждого судна — стокноту (stock-note) с термином около (about) количества кубометров. «Маржа — около» (margin — about) понимается как +/- 10% по общему количеству и +/- по отдельным размерам и сортам. Согласно лесным чартерам разрешается отправка по нескольким коносаментам, но оговаривается, что коносаментная партия не должна быть менее, чем 200 кбм.

В контракте оговаривается обязательство покупателя выгружать товар своими стивидорами за свой счет по средним нормам числа кбм при выгрузке груза россыпью и в пакетах на люк или на судно в «рабочий погожий день». Покупатель называет 1–2 безопасных порта. Судно бесплатно предоставляет лебедки, электроэнергию и освещение на борту для ночных работ, если это требуется. В портах выгрузки судно должно обслуживаться агентами судовладельца. Продавец извещает покупателя о дате выхода судна из порта погрузки и о количестве погруженного товара.

Условия перевозки экспортных грузов определяются одним из согласованных типовых чартеров: «Руссвуд», «Блэксивуд» и др. Грузоотправитель, как правило, обязан подать груз к борту судна. Прием грузов у причала производится у борта судна, а при стоянке судна на рейде — на борту. Погрузку и выгрузку грузов производят строго по коносаментным партиям. Агент по факсу передает копию грузового плана в адрес агента порта выгрузки.

8.8. Режимные и скоропортящиеся грузы растительного и животного происхождения

Режимными называют грузы, которые не являются скоропортящимися, но требуют соблюдения определенных условий перевозки.

В транспортных условиях контрактов стороны, конечно, не повторяют основы грузоведения для каждого из таких грузов, но все же,

если не в самом контракте, то в ходе обмена информацией в связи с подготовкой к транспортировке товара и ее осуществлением напоминают о тех или иных особенностях груза и делают ссылки на соответствующие отраслевые правила перевозок конкретного груза. Привычность повседневного использования этих товаров порой психологически действует на участников транспортного процесса так, что они забывают о потенциальных угрозах не только сохранению качества доставляемого товара, но и об опасности самой его перевозки по причине несовместимости с другими грузами и пр. Так, например, рис и кукуруза выделяют много влаги, поэтому с ними нельзя в одном трюме, вагоне перевозить гигроскопические грузы, более того, кукуруза подвержена самовозгоранию.

Свои требования к соблюдению режима перевозки предъявляют мука и крупа, бобовые, кофе в зернах и какао-бобы, пряности. Поэтому красный и черный перец содержат в отдельных помещениях. Чай настолько восприимчив к запахам, что его не рекомендуется помещать в новый пахнущий краской контейнер и т. д.

Перевозки скоропортящихся грузов в настоящее время полностью переведены на специальный транспорт и контейнеры с их дифференциацией по температурным режимам с учетом химических и физиологических процессов, происходящих в них с грузами и зависящих от параметров внешней среды. В последние годы внедряются технологии, основанные на упаковке фруктов, цветов в наполнители с нейтральными газами, азотом, технологии озонирования грузовых помещений.

В транспортных условиях контрактов должно быть оговорено предоставление помимо обычных грузовых документов сертификата качества с указанием допустимого времени пребывания груза в пути, режима перевозки и мер для сохранной доставки груза, ветеринарных свидетельств, карантинных (фитопатологических) сертификатов.

Всегда следует учитывать, что особые условия перевозки таких грузов состоят в том, что они требуют защиты от действия на них высоких и низких температур наружного воздуха. Это требование достигается путем использования специального автомобильного и железнодорожного подвижного состава, судов и контейнеров-рефрижераторов с применением различных холодильных устройств для изменений температурного режима или оснащенных запасами льда.

Научно-техническая революция на транспорте весьма ярко проявила себя в создании за последние годы новейших технологий перевозок скоропортящихся грузов.

Созданы контейнеры с вакуумной теплоизоляцией, поддерживающие температуру в 10–15 раз эффективнее обычной изоляции из синтетического пеноматериала.

Для перевозки свежей плодоовощной продукции и цветов применяются судовые системы наполнения рефрижераторных контейнеров и сменных кузовов чистым азотом из воздуха (долговечность срезанных цветов увеличивается до 21–28 дней, томатов и салата — до 40 дней), что снимает проблему доставки таких продуктов зимой из Южного полушария в Северное.

Для перевозки фруктов требуется поддержание температуры в пределах +1°/ +12° С, сыра — +2° С / +5° С, замороженного мяса — –9° / –18° С, рыбы — –18° / –25° С. (Грузы, требующие температур – 18° С и ниже называются «грузами глубокой заморозки»). Ряд таких грузов предъявляются к перевозке в уже охлажденном и замороженном состоянии (chilled and frozen cargo).

Рефрижераторные вагоны обращаются целыми поездами (21 или 23 вагона) в режиме большой скорости, мехсекциями в 12 или 5 вагонов и автономно (также как и контейнеры), с работой в автоматическом режиме. Рефрижераторный флот эксплуатируется, как правило, на основе договора об организации перевозок, работает по специальному расписанию, централизованно координируемому продавцами, покупателями, судовладельцами, портами с учетом сезонности поставок фруктов, бананов, ананасов, отправок рыбы в ходе рыболовных путин, мяса — забоев скота и т. д.

Непродолжительные перевозки таких грузов, а особенно товаров более стойких к температурам (цитрусовые), осуществляются в обычных транспортных средствах.

Перечень скоропортящихся грузов и предельные сроки железнодорожных перевозок содержатся в приложении к «Правилам перевозок скоропортящихся грузов»; условия морских перевозок содержатся в типовых чартерах на перевозку скоропортящихся грузов на конкретных географических направлениях, например по чартеру «Спанфрукон» для перевозки фруктов из Испании и других стран в порты Европы.

Качество, упаковка и термическая обработка таких грузов определяются требованиями государственных стандартов или техническими условиями. Поэтому вместе с накладной грузоотправитель обязан представить удостоверение о качестве скоропортящегося груза или сертификат Государственной инспекции по качеству (на мясо и мясопродукты, живую рыбу и другие грузы животного происхождения, кроме того, нужно представить ветеринарное свидетельство).

В перечисленных документах должна быть указана «Транспортабельность груза» в сутках. Груз не принимается к перевозке, если предельный срок его транспортировки, в соответствии с транспортабельностью более короток, чем срок доставки груза, установленный, согласно Правил исчисления сроков доставки и перевозок грузов.

Документы о качестве продуктов следуют вместе с накладной на станцию назначения.

В международных автомобильных сообщениях такие перевозки регламентируются «Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок» (СПС), разработанным в рамках Европейской экономической комиссии ООН, вступившем в силу 21 ноября 1976 г. Россия является участником этого Соглашения. Оно не только регламентирует правила перевозок скоропортящихся грузов (perishable goods), но и определяет типы и технологические нормы транспортных средств для их перевозки, устанавливает меры контроля за соблюдением принятых норм и температурных условий. Некоторые вопросы таких перевозок конкретизируются в двусторонних межправительственных соглашениях о международном автомобильном сообщении.

С переходом на имнтермодальные технологии, с повышением требований к сохранению доброкачественности продуктов вводятся новые (EG 852 / 2004; EG 37 / 2005) и ужесточаются старые правила их перевозок. Становится обязательным подтверждение соблюдения требуемого температурного режима на всем протяжении доставки груза. (Технология Idem Transpoet Solutions) и автоматического его контроля (T control) с помощью датчиков на дверных устройствах и системах охлаждения (сведения через Интернет сообщаются операторам через определенные интервалы, отражаются на контрольных документах, в т.ч. в томографе автомобиля).

8.9. Грузы, перевозимые под государственным медико-санитарным и фитосанитарным (подкарантинным) контролем

Такими грузами являются пищевые животные продукты, сырье животного происхождения (кожи, шерсть), живые животные, растения, растительная и лесная продукция.

Беспрепятственно такие грузы в стране перевозятся по железным и автомобильным дорогам из пунктов и хозяйств благополучным по заразным заболеваниям, но всегда под контролем Государственных инспекций ветеринарного, фитосанитарного (подкарантинного) контроля («Госветнадзор», «Госинспекция по карантину», ГХИ).

При отправке продуктов и сырья животного происхождения (согласно списку в правилах перевозок) грузоотправители обязаны представить станции на каждый вагон или мелкую отправку ветеринарное свидетельство по установленной форме (все разделы свидетельства

должны быть подробно заполнены; например, при перевозке шерсти требуется указать отправляется ли шерсть мытая или немытая, каким способом производится мойка).

Растительная и лесная продукция, живые растения перевозятся при условии предъявления грузоотправителем карантинных документов на право перевозки: карантинного сертификата или карантинного разрешения (свидетельства). Карантинные документы составляются отдельно на каждый вагон и хранятся на станции отправления как документы строгой отчетности, а их дубликаты прикрепляются к накладным и выдаются грузополучателям на станции назначения.

В стране действует строгий порядок карантинного надзора импортных грузов. Пропуск растительной продукции из иностранных государств через государственную границу РФ допускается только при наличии:

а) импортного карантинного разрешения, выдаваемого Государственной карантинной инспекцией;
б) карантинного сертификата, выдаваемого соответствующими сельскохозяйственными органами страны, из которой экспортируется продукция, удостоверяющего незараженность карантинными вредителями, болезнями и сорняками растительной продукции, следуемой через государственную границу.

Установлен строгий порядок досмотра и пропуска зараженных грузов органами Государственной инспекции по карантину растений. Порты обязаны заранее ставить Госинспекцию в известность о времени прибытия судов для карантинного досмотра импортных грузов.

При необходимости фумигации (обеззараживания) груза Госинспекция вручает экспедитору грузополучателя в порту соответствующее предписание. На основе заявки экспедитора фумигационному отряду Госинспекции проводятся работы по фумигации или с выгрузкой груза на баржи, или непосредственно в судне после освобождения судна от экипажа и продовольственных запасов. Размещением экипажей судов в гостиницах, обеспечением их питанием, организацией ответственного хранения продуктов на складах занимаются судовые агенты.

Грузополучатели оплачивают расходы за работы, связанные с фумигацией грузов с:

а) Госинспекцией — по фактической стоимости работ фумигационного отряда и использованных материалов;
б) судовладельцами — за оплату простоя судов, проживание и питание экипажа, перевозку продуктов на суда и обратно;
в) морскими портами — за предоставление барж под грузы, выгрузку и погрузку грузов, подачу буксиров.

В таком же порядке проводятся работы по обеззараживанию вагонов и растительных грузов на пограничных станциях. Штрафы за простой вагонов, расходы, связанные с досмотром и фумигацией, вносятся в накладные для взыскания с грузополучателей.

Вывоз экспортных товаров в другие государства проводится по карантинным сертификатам, выдаваемым Госинспекцией по карантину по месту отправления грузов. Наименование вредителей, болезней и сорняков в карантинном сертификате пишется на латинском языке.

Основные понятия: дератизация — уничтожение грызунов; дезинсекция — уничтожение насекомых; дезинфекция — обеззараживание; дезодарация — уничтожение запахов; фумигация — окуривание ядовитыми газами.

8.10. Опасные грузы

В организации перевозок опасных грузов обязательно должны принимать участие специалисты-химики. Именно им надлежит помочь оформить исходный документ для построения не только логистической схемы перевозки, но и технологического обеспечения безопасности, сформулировать требования соблюдения особых мер предосторожности. Документально это оформляется Декларацией грузоотправителя о перевозке опасного груза по форме FIATA SDT (Shipper's Declaration for the Transport of Dangerous Goods), а при необходимости Сертификатом отправителя по опасным / радиоактивным материалам (Shipper's Certification for Restricted Articles / Radioactive materials).

Опасные (dangerous) — это грузы, которые при неправильном или неосторожном обращении с ними во время перевозки, выгрузки и хранения могут взорваться, загореться, явиться причиной пожара, разрушения или порчи транспортных средств и других грузов, отравления или ожога людей, нанесения экологического ущерба окружающей среде и, поэтому, требуют соблюдения специальных условий и мер предосторожности при погрузке, перевозке, выгрузке и хранении.

Нанесение материального ущерба при разбирательстве его причин зачастую влечет за собой не только гражданскую, но и уголовную ответственность. Последнее привело к тому, что стали наблюдаться даже случаи отказа отдельных перевозчиков, агентов и экспедиторов в транспортировке и обслуживании таких грузов и, наоборот, к специализации ряда компаний и фирм на предоставлении широкого спектра услуг по обработке опасных грузов на терминалах, в портах, предоставлении спецконтейнеров, вагонов-цистерн, разного рода химовозов.

Помимо опасных имеется еще ряд легкогорючих грузов, которые по своим свойствам к числу опасных не относятся, но требуют соблюдения мер предосторожности и безопасности в пожарном отношении при перевозке и хранении. К таким грузам относятся: вата хлопковая, макулатура разная, сажа всякая, сера, сено, солома, текстильные изделия, торф, уголь древесный, хлопок, целлюлоза, различные приборы, устройства и др.

В основу правил перевозок опасных грузов на всех видах транспорта положено международное законодательство. Почти все страны распространили международные правила на национальное законодательство.

Такое законодательство представлено «Международным кодексом морской перевозки опасных грузов с кодификацией опасных грузов», содержащимся в «Коде ООН ИМО» — IMDG Code («Международной Морской организации — IMO») 1965 г. — «The / International Maritime Dangerous Goods Regulations», которое определяет правила перевозок и классификацию опасных грузов морским транспортом. Определенные требования содержатся также в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, 1974 / 78 гг.). На основании этих морских правил были разработаны отечественные Правила перевозок таких грузов морским транспортом МК — «МОПОГ», 1977г. действующими в РФ. (На внутреннем водном транспорте действуют Правила «ВОПОГ», проект новых — ППОГ (Правил безопасной перевозки радиоактивных веществ).

Как бы в развитие указанных Правил, но с применением своей кодификации, были приняты железнодорожным транспортом «Международные правила железнодорожных перевозок опасных грузов», 1980 г. (The International regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail-RID, 1980), на авиационном транспорте «Правила перевозок опасных грузов ИАТА — «The IATA Regulations for the transport of Dangerous Goods» и «Европейское Соглашение о перевозке опасных грузов автомобильным транспортом — ДОПОГ, 1957 (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road — ADR, 1957). Последнее имеет два приложения «А» и «В», которыми определены опасные грузы и условия их допущения к международной перевозке, а также требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки опасных грузов. Классификации грузов в RID, ADR и ADN (речной) совпадают.

Экспедиторам, занимающимся перевозками опасных грузов, нужно учитывать, что страховщики, как правило, отказываются страховать убытки по ущербам, причинами которых может быть квалифици-

ровано судом или арбитражем как незнание служащими правил перевозок опасных грузов. Поэтому требуется этими Правилами владеть. Ограничимся, однако, общими рекомендациями, вытекающими из «Правил перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом» и других документов.

Необходимо следовать общим для всех опасных грузов условиями предъявления и приема грузов на склады терминалов и вывоза их после выгрузки, общим требованиям к таре, упаковке, подвижному составу и тоннажу, порядку определения массы грузов и выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

Помимо общих существуют индивидуальные меры предосторожности, установленные для каждого опасного груза в отдельности, в зависимости от его свойств и особенностей (вид упаковки, тары, надписи и ярлыки на таре и т. д.).

Необходимо исходить из постулата, что правильную и наиболее полную характеристику опасного груза для определения условий перевозки может дать только отправитель груза, поэтому он обязан в накладной на перевозку опасного груза указать точное его наименование, а в верхней части накладной проставить красочные штемпеля об опасности груза с надписью о виде опасности («Опасно», «Ядовито», «Едкое вещество», «Сжатый газ», «Сжиженный газ», «Легко воспламеняется», «Самовозгорается», «Загорается от воды», «Дает взрывчатые смеси», «Сильный яд»). Такие штемпеля на дорожной ведомости и в вагонном листе проставляются станцией. В необходимых случаях станция должна проставить в накладной, дорожной ведомости и вагонном листе штемпель о порядке прикрытия вагона в составе поезда и о возможности и условия спуска вагона с сортировочной горки.

Массу опасных грузов определяет отправитель. Погрузку и выгрузку осуществляют отправители и получатели независимо от того, на каком или чьем (общего или необщего пользования) терминале эти работы проводятся. (Физически работу может выполнять персонал терминала, но по договору не перевозчика, а грузовладельца).

На станции назначения разрядные (взрывчатые) и сильно действующие ядовитые вещества могут храниться не более 12 часов с момента прибытия, а все остальные опасные грузы — не более 24 часов.

При перевозках опасных грузов необходимо учитывать, что не все грузы, разрешенные к перевозкам, скажем, согласно правил МОПОГ, могут перевозиться автомобильным транспортом. Поэтому, необходимо проверить возможность дорожной перевозки конкретного опасного груза согласно Правил ДОПОГ. Одновременно необходимо руководствоваться этими Правилами в части требований к упаковке однородного вещества или однородных предметов; возможность

и условия совместной упаковки разнородных веществ и предметов; максимальную массу одного грузового места; надписи и ярлыки на грузовых местах для указания опасности.

Когда размер партии груза не позволяет погрузить его целиком на одно транспортное средство, на каждое транспортное средство составляют отдельный документ. В транспортном документе (накладной автодорожной перевозки) указывают: коммерческое название опасного груза, которое должно быть подчеркнуто красной линией, а также класс груза, например, «1А ДОПОГ».

В приложении «В» ДОПОГ изложены требования к транспортным средствам с точки зрения возможности перевозки отдельных грузов и, соответственно, конструкции (расположение двигателя, выхлопной трубы и др.). На каждое транспортное средство, прошедшее технический осмотр, компетентным органом страны регистрации должно быть выдано специальное свидетельство о допущении его к перевозке опасных грузов. Срок действия такого свидетельства — один год.

При работе с опасными грузами необходимо строго выполнять требования или о получении, или о предварительном разрешении, или только об уведомлении о транспортировке опасного груза согласно «обычаям» портов, каналов, правил плавания по международным рекам и т. д. На перевозку опасных грузов автомобильный перевозчик обязан получить предварительно разрешение от компетентных органов тех стран, через территорию которых будет проводиться транспортировка, иметь надлежащие щитки оранжевого цвета спереди и сзади автопоезда.

Не лишне требовать от отправителей кратких письменных инструкций, содержащих характер опасности перевозимого груза, способы локализации опасности, оказания помощи пострадавшим, вплоть до телефонов специалистов, к которым можно будет обратиться за советом и инструктажем.

Согласно классификации IMDG/IMO опасные грузы разделяются на 9 классов.

Класс 1. — Взрывчатые вещества.

Взрывчатые вещества можно разделить на две группы, а именно:

а) истинные взрывчатые вещества;
б) воспламеняющиеся.

Истинное взрывчатое вещество, включая, например, динамит, является достаточно безопасным, когда он надлежаще упакован, но в случае огня и удара такой груз становится очень опасным.

Воспламеняющиеся вещества являются более опасными. Незначительного трения, удара или столкновения достаточно для производства взрыва. В эту группу входят, например, изделия для фейерверков.

Совершенно ясно, что истинное взрывчатое вещество и воспламеняющееся нельзя ни в коем случае укладывать вместе. Для перевозки взрывчатых веществ суда имеют «пороховое» помещение для истинных взрывчатых веществ и отдельное помещение для воспламеняющихся. Эти помещения должны располагаться на расстоянии не менее чем в 10 метрах от машинного отделения и не менее 2-х метров от бортов и днища судна.

Класс 2. — Сжатые, конденсированные или находящиеся под давлением сжиженные газы.

К таким газам относятся, среди прочих: кислород и ацетилен. Газы обычно заполняют в газобаллоны (flasks). Газы, относящиеся к классу 2 опасных грузов, могут иметь следующие опасные свойства:

а) воспламеняющиеся;
б) ядовитые;
в) окисляющие;
г) едкие вещества.

Некоторые газы имеют до нескольких названных свойств.

Класс 3. — Воспламеняющиеся жидкости.

Это или жидкости, или смеси жидкостей, или твердые субстанции, содержащие жидкость, которые при определенной температуре выделяют воспламеняющиеся пары. К воспламеняющимся жидкостям, содержащим твердые субстанции, относятся, например, красители, лак и политура. Пары всех жидкостей класса 3 имеют анестезирующий эффект. Некоторые воспламеняющиеся жидкости являются также ядовитыми. В качестве примера воспламеняющихся жидкостей называем: нефть, бензин, эфир, масло и газойль.

Класс 4. — Легковоспламеняющиеся твердые вещества.

Опасные грузы класса 4 подразделяются на 3 группы, а именно:

а) высокой воспламеняемости твердые субстанции;
б) субстанции, подверженные перегреву или самопроизвольному возгоранию;
в) субстанции, выделяющие воспламеняющиеся газы во время соприкосновения с водой или влажным воздухом.

Субстанция, упомянутая в пункте а) является твердым телом, подверженным вспышке из-за внешних воздействий, например, от искры или открытого огня. Эти субстанции включают серу, определенные сорта спичек и смолу. К субстанциям, подверженным перегреву и самопроизвольному возгоранию, относятся рыбная мука, хлопок и шерсть. Группа «В» весьма обширна.

Класс 5. — Окисляющие вещества.

Опасные субстанции класса 5 подразделяются на 2 группы, а именно:

а) окисляющие вещества;
б) органические пероксиды.

Окислители сами по себе не воспламеняются, но выделяя кислород, они обладают свойством способствовать воспламенению. Если огонь вспыхнул внутри груза, окислители помогут огню.

Окислители включают некоторые удобрения.

Большинство органических перекисей чувствительны к теплу и очень воспламенительны. Некоторые из них, кроме того, чувствительны к трению, удару или столкновению. При соприкосновении с некоторыми другими субстанциями они могут выделять ядовитые и воспламеняющиеся газы. Огромное множество органических пероксидов воздействуют на кожу и опасны для глаз. Эти опасные субстанции включают, например, этил-метил-кетон-перекиси.

Класс 6. — Токсичные и инфекционные вещества.

Субстанции этого класса также подразделяются на 2 группы, а именно:
а) яды;
б) субстанции, которые являются источником опасности инфекций.

Эти субстанции очень вредны для здоровья человека. Некоторые ядовитые субстанции обладают, кроме того, дополнительными опасными свойствами, например, воспламеняемостью.

Ядовитые субстанции включают анилин, инсектициды (средства защиты от насекомых) и слезоточивый газ.

Класс 7. — Радиоактивные материалы.

Эти субстанции излучают невидимую радиацию, которая очень опасна для людей и животных. Радиоактивные субстанции должны перевозиться в специальной упаковке для защиты от радиации со строгими требованиями по ее исполнению.

Перевозки таких грузов регулируются также «Правилами безопасной перевозки радиоактивных веществ МАГАТЭ, 1973г.», «Правилами безопасности при транспортировке радиоактивных веществ — ПБТВ, 74», ГОСТ 19433–81, 1074–74 в ч. Тары и упаковки.

Класс 8. — Вещества, вызывающие коррозию.

Почти все субстанции этого класса воздействуют на металл и текстиль. Этот класс включает субстанции, которые даже могут разъедать стекло и изделия из глины. Разъедающие субстанции опасны также для человека, так как они имеют вредное действие, когда вступают в контакт с кожей или слизистой оболочкой. Некоторые разъедающие субстанции также ядовиты. К классу 8 относятся, например, соляная и серная кислота.

Класс 9. — Другие опасные вещества и изделия.

Этот класс включает опасные субстанции, которые не принадлежат ни к одному другому классу. Он включает также менее опасные

вещества, например, некоторые субстанции в разбрызгивающих банках (спрэй).

Для каждого класса и подкласса опасных грузов ИМДГ предусмотрен свой знак-ярлык.

В контракте может быть также предусмотрено нанесение кода UNDG (UNDG Number) — United Nations Dangerous Goods Number. Его называют также «номером ООН».

8.11. Тяжеловесные, громоздкие и негабаритные грузы

Перевозка тяжелых и громоздких грузов: гигантских турбин, трансформаторов, оборудования ветровых, насосных установок, громоздких деталей судов и самолетов, узлов, сборных агрегатов и т. п. превратилась в настоящее время в специализированную секцию транспорта.

Специалисты, занимающиеся этой работой должны владеть огромным комплексом знаний (know-how), уметь выполнять высокоинженерные расчеты и проекты. Зачастую приходится перестраивать дороги, поднимать и опускать мосты, демонтировать препятствия, убирать деревья и мачты, сооружать фундаменты и пр. Подготовка иногда занимает несколько лет, поскольку требует официальных разрешений, особого таможенного оформления, знаний в области статики, безопасности, топографии. В этой области задействованы крупные проектные и специализированные предприятия (The Worldwide Project Consortium, Heavylift Group и др.), а также терминалы (в порту Антверпен и др.).

Доставка таких грузов в настоящее время осуществляется на море в карголайнерах, оснащенных крановыми устройствами повышенной грузоподъемности (до 650 т), которые эксплуатируются на кругосветных регулярных линиях, а также полупритапливаемыми судами докового типа (Ro-flow). На железнодорожном и автомобильном транспорте доставка негабаритов осуществляется на специальных железнодорожных и автомобильных транспортерах.

На железнодорожном транспорте используются 5 вариантов доставки: платформенными транспортерами на 4 — 8 осях, с грузоподъемностью не более 120т., предназначенных для длинномерных негабаритов длиной до 24м без прикрытия (в сцепе с двух сторон дополнительными вагонами); площадочными транспортерами (с числом осей от 4–16, с низко изогнутой рамой, что позволяет понижать высоту груза и вписываться в рамки габарита), предназначенными для перевозки мест весом до 225т. Колодцевый транспортер с низко расположенными крестовыми балками, с числом осей 4–8 позволяет перевозить негабариты — барабаны диаметром от 5м в вертикальном положении. Сцеп-

ной транспортер для очень длинных и при этом тяжелых грузов позволяет перевозить тяжеловесы 120–180т с допустимым числом осей — 32, сочлененный транспортер способен выдерживать нагрузки от 240т (16 осей) до 500т. С помощью специальных приспособлений груз может перевозиться в подвешенном состоянии (парогенераторы, трансформаторы, турбины). На низкорамных автоприцепах и автомодулях доставляется крупногабаритная техника до 1000 тонн.

Автотранспорт располагает более высокой (в сравнении с железной дорогой) мобильностью, позволяющей осуществлять доставку груза «от двери до двери». На низкорамных автоприцепах и автомодулях доставляется крупногабаритная техника до 1000т.

В разделе 20 «Правил перевозок грузов» на железнодорожном транспорте содержится перечень грузов, которые могут перевозиться на открытом подвижном составе. Он включает машины и оборудование разных конструкций и назначения.

Согласно Устава грузоотправитель при отправке грузов на открытом подвижном составе обязан подготовить груз к перевозке с тем, чтобы в процессе транспортировки была обеспечена безопасность движения поездов и сохранность груза. Это требование относится к автомобильному транспорту и в определенной степени к речному при использовании барж-площадок, понтонов.

Ответственность за несоблюдение «Технических условий погрузки и крепления грузов» несет грузоотправитель или стивидор, проводивший погрузку, что удостоверяется записью на оборотной стороне накладной: «груз размещен и закреплен согласно главе... Технических условий правильно».

Правильность размещения и крепления грузов, не предусмотренных Техническими условиями, проверяет начальник станции или его заместитель. При этом на обороте накладной в графе 1 делают отметку: «Размещение и крепление груза проведены согласно утвержденному чертежу (схеме №_ от _____). Для крепления применены следующие реквизиты (перечисляется наименование и количество стоек, упорных брусьев, растяжек)». Эту отметку они заверяют своими подписями и штемпелем станции.

Грузы весом более 500 кг в одном месте могут отправляться на места общего пользования станций (согласно Тарифному руководству), имеющих грузоподъемные механизмы. Такие же грузы, адресованные получателям с подачей вагонов на подъездные пути, отправляются без ограничений.

Тяжеловесные, длинномерные, громоздкие и негабаритные грузы всегда требуют предоставление отдельных единиц открытого подвижного состава, имеющего специальные платформы, вследствие чего общего транспортера или устройства специального приспособления для возможности транспортировки.

Негабаритными называются грузы, которые, будучи погружены на подвижной состав, выходят за пределы габарит погрузки (рис. 1а), в пределах сети железных дорог колеи 1520 мм (железные дороги СНГ, стран Балтии, Финляндии, Монголии, отдельные участки в Польше, Словакии, КНДР).

Автомобили, тракторы сельскохозяйственные и дорожностроительные машины, железобетонные и металлические конструкции, а также другие грузы длиной в пределах платформ и полувагонов допускается грузить на все железные дороги, кроме Дальневосточной, по льготному габариту погрузки (рис.1б). В накладной на такие грузы отправитель делает отметку «Льготный габарит».

В зависимости от высоты (высота определяется от уровня верха головок рельсов), на который выходит за габарит погрузки, устанавливаются (рис. 1в), три основные зоны негабаритности груза:

- зона нижней негабаритности — на высоте от 380 до 1400 мм при расстоянии от оси пути 1626–1760 мм и на высоте от 1230 до 1400 мм при расстоянии от оси пути 1761–2240 мм;
- зона боковой негабаритности — на высоте от 1400 мм до 4000 мм;
- зона верхней негабаритности — на высоте от 4000 мм до 5300 мм.

Кроме того, для более точного определения условий пропуска грузов верхней негабаритности на двухпутных линиях дополнительно вводится условная зона совместной боковой и верхней негабаритности на высоте от 4000 мм до 4603 мм при расстоянии от оси пути 1625 мм до границы зоны верхней негабаритности (см. рис. 1в).

В зависимости от выхода грузов за габарит погрузки в указанных выше основных зонах и возможностей (условий) их пропуска через сооружения и по двухпутным линиям устанавливаются следующие степени негабаритности грузов: нижняя негабаритность — шесть степеней, боковая негабаритность — шесть степеней, верхняя негабаритность — три степени. Очертания степеней негабаритности показаны штрихованными площадями на рис. 1, г-к.

Предусматриваются три этапа согласования перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов (изделий):

первый — предварительное согласование с отделом специальных перевозок ОАО «РЖД» возможности и способа перевозки;

второй — согласование погрузочной документации с Управлением железной дороги отправления;

третий — окончательное согласование погрузочной документации с отделом специальных перевозок ОАО «РЖД» для грузов особых степеней негабаритности и на специальном подвижном составе — транспортерах.

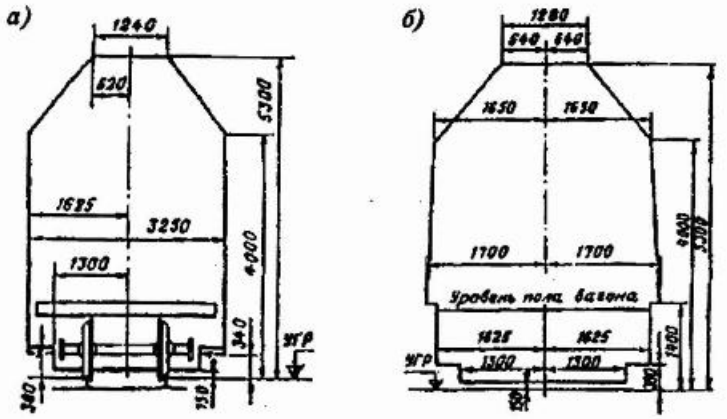


Рис. 1: а) габарит погрузки для грузов, перевозимых на транспортерах сочлененного типа; б) льготный габарит погрузки

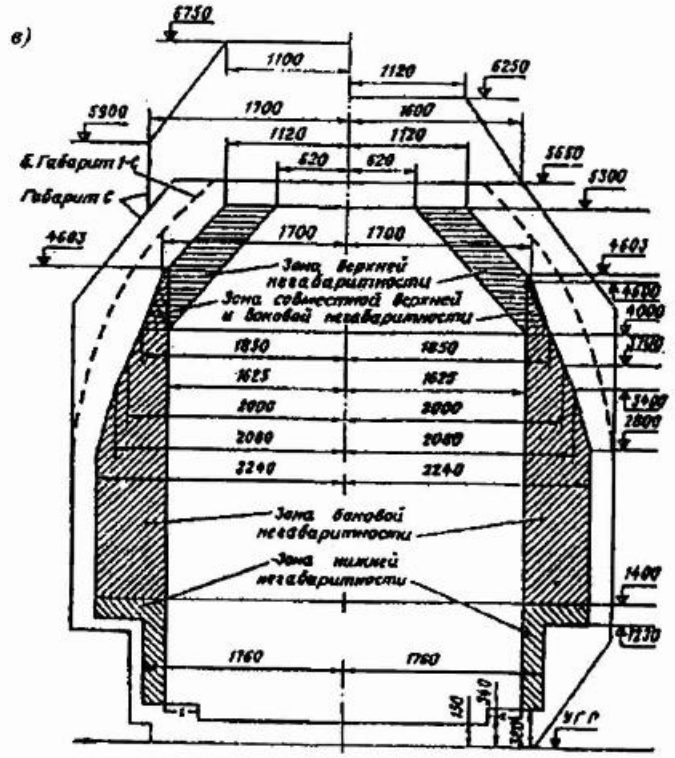


Рис. 1 (продолжение): в) зоны негабаритности груза

В ходе работ по демонтажу конструкций для того, чтобы вписаться в габаритные размеры полезно составлять таблицы соотношения ширины и высоты мест с учетом полуконусоусеченности габарита.

Для нулевой габаритности такие соотношения составляют:

высота (мм)	ширина (мм)
4070	1240
3940	1440
3810	1640
3680	1840
3550	2040
3420	2240
3290	2440
3160	2640
3030	2840
2900	3040

Более точные соотношения берутся из таблиц Инструкции к Правилам.

Не менее сложной является согласование перевозок тяжеловесных и громоздких грузов автомобильным транспортом. Лимитирующими параметрами перевозки являются: состояние дорожного покрытия, ширина проезжей части автодороги, предельные нагрузки мостовых переходов, высота мостов, высота подвески контактных проводов общего и транспортного электроснабжения, линий связи и др. (Габаритными размерами автотранспортных средств считаются: для седельного автопоезда с двумя прицепами: длина — 25,9 м, ширина — 2,55 м, высота — 4,0 м, масса для седельного тягача с полуприцепом, трехосного — 28 т).

Все это требует разработки развернутого плана перевозки громоздких, длинномерных или тяжеловесных грузов на основе обеспечения параметров совпадения характеристик груза с параметрами транспортного средства, учета степени жесткости и возможного смещения центра тяжести.

8.12. Грузы, перевозимые в сопровождении проводников отправителей или получателей

Некоторые грузы при перевозке требуют обслуживания в пути, охраны или непрерывного наблюдения с применением мер предохранения их от порчи, гибели, хищения (животные, птицы, пчелы, живая

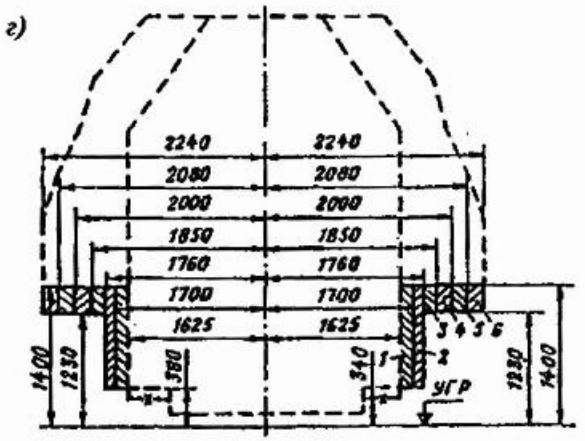


Рис. 1 (продолжение): г) очертания 1, 2, 3, 4, 5 и 6-й степеней нижней негабаритности (заштриховано)

рыба, растения и цветы живые, скоропортящиеся грузы, требующие при перевозке специального обслуживания: отопление, уход; некоторые опасные грузы; автомобили и колесная техника; музейные и антикварные ценности и др.).

Статья 17 УЖТ РФ содержит требование о том, что такое сопровождение и охрана в пути следования может быть обязательным согласно перечня ФАЖТ МТ РФ. Охрана таких грузов обеспечивается грузоотправителем, грузополучателем и уполномоченными ими лицами по договору.

Раздел 21 «Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом» содержит перечень грузов, перевозка которых осуществляется в сопровождении работников военизированной охраны ОАО «РЖД», а также перечень грузов, охрану и сопровождение которых в пути следования осуществляют представители грузоотправителей или грузополучателей.

Грузы, не входящие в эти перечни, могут также перевозиться под охраной и сопровождением представителей грузоотправителей и получателей.

Охрана и сопровождение груза являются экспедиторской услугой и оформляются договором транспортной экспедиции в соответствии с правовыми нормами, предусмотренными в гл. 51 ГК РФ «Договор Комиссии».

Железная дорога, обеспечивающая охрану и сопровождение груза военизированной охраной ОАО РЖД в качестве представителя гру-

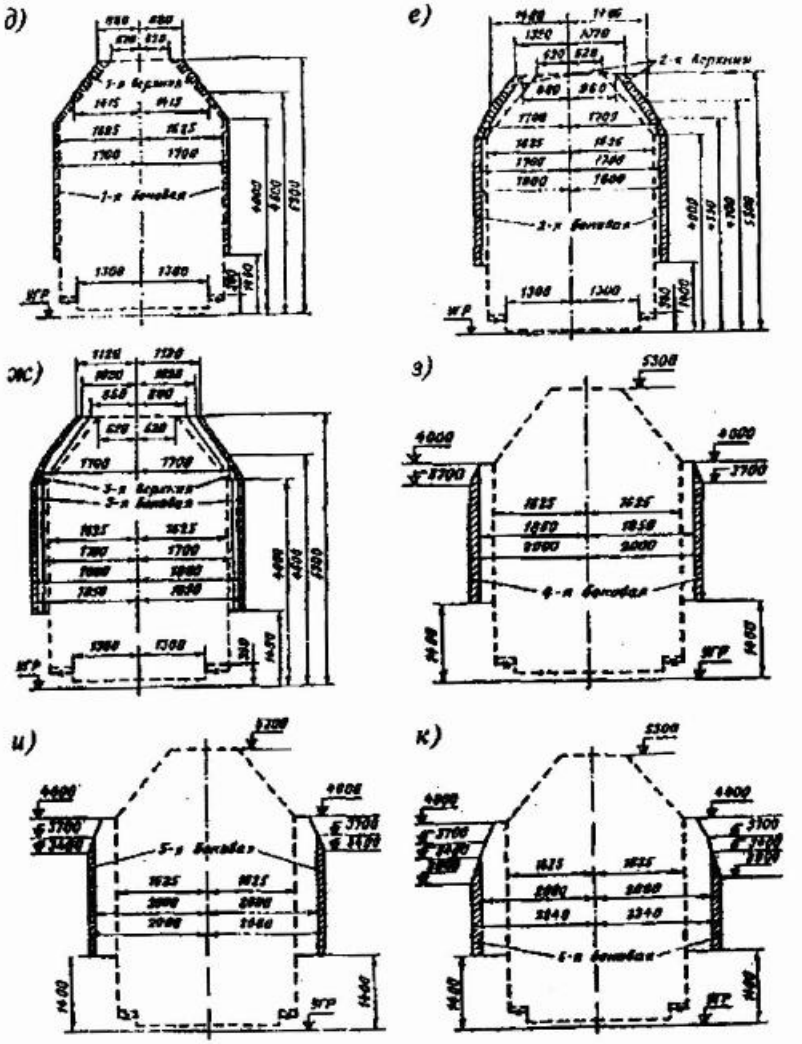


Рис. 1 (продолжение): д) очертание 1-й степени боковой и верхней негабаритности (заштриховано); е) очертание 2-й степени боковой и верхней негабаритности (заштриховано); ж) очертание 3-й степени боковой и верхней негабаритности (заштриховано); з) очертание 4-й степени боковой негабаритности (заштриховано); и) очертание 5-й степени боковой и верхней негабаритности (заштриховано); к) очертание 6й степени боковой негабаритности (заштриховано). Примечание: штриховой линией показан габарит погрузки.

зоотправителя или грузополучателя, является в этом случае не только перевозчиком, но и экспедитором.

Согласно Правилам перевозок (разд. 21) проводник принимает груз от отправителя и сдает его на станции назначения получателю без участия железной дороги. Железные дороги несут ответственность за груз только, когда несохранность перевозки произошла по вине железной дороги.

О сопровождении груза проводником в транспортных документах делается отметка о том, что груз сопровождается проводником. Железная дорога обеспечивает устройство отопления вагона и снабжения топливом. За проезд проводника взыскивается плата по соглашению сторон.

На морском транспорте, наряду с аналогичным порядком сопровождения ряда грузов проводниками, фрахтователи зачастую в чартерах оговаривают право направления в рейс своего представителя — суперкарго (supercargo) для сопровождения груза, требующего специального наблюдения, или для наблюдения за ходом погрузки/выгрузки судна в тайм-чартере в целях осуществления контроля по приему и сдаче груза, по использованию грузовых помещений и по расходам, оплачиваемым фрахтователем.

8.13. Грузы с объявленной ценностью

Грузоотправители могут предъявлять к перевозке грузы с объявлением их ценности. Объявление обязательно при предъявлении к перевозке: драгоценных металлов, камней и изделий из них; предметов искусства, антикварных предметов и иных художественных изделий; видео и аудио аппаратуры, электронно-вычислительной техники, множительной техники, опытных образцов машин, оборудования, приборов; грузов для личных (бытовых) нужд, перевозимых без сопровождения.

Ценность грузов определяется, исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при их отсутствии, исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичный товар. Грузоотправитель вместе с транспортной накладной представляет опись на перевозку грузов с объявленной ценностью согласно форме ГУ-112 в трех экземплярах, из которых первый — возвращается грузоотправителю, второй закрепляется внутри вагона, контейнера на видном месте, либо вкладывается в одно из грузовых мест при перевозке грузом мелкой отправкой. Третий экземпляр остается в делах станции отправления. Прием грузов регламентируется ст.23 УЖТ. Уполномоченный работник станции должен проверить правильность заполнения грузоотправителем описи, указать номер накладной и расписаться в строке «Опись принята».

В соответствии со ст.110 УЖТ дорога возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза с объявленной ценностью, в размере объявленной стоимости груза или в размере доли его объявленной стоимости, соответствующей утраченной, недостающей или поврежденной (испорченной части груза), а также возвращает взысканную плату за перевозку груза. За объявленную ценность груза грузоотправитель уплачивает железной дороге сбор согласно Тарифному руководству. Размер взимаемого сбора указывается в перевозочных документах. При международных перевозках объявленная ценность в валюте страны отправления или в тарифной валюте не должна превышать стоимость этого груза, указанной в счете иностранного поставщика или государственной цены.

ГЛАВА 9
Организационные аспекты деятельности фирмы транспортного менеджмента

9.1. Учет особенностей организации транспортных услуг в Российской Федерации и в странах СНГ

Главной особенностью можно считать то, что на географическом пространстве бывшего СССР в отличии от стран Западной Европы и Северной Америки ведущая роль в предложении транспортных услуг принадлежит не морскому транспорту, а железнодорожному. Он обеспечивает в настоящее время не только межхозяйственные, но и международные экономические связи, хотя основную физическую транспортную работу по доставке внешнеторговых грузов традиционно принимает на себя морской и трубопроводный транспорт.

Связано это с тем, что ОАО «РЖД» держит в своих руках всю вертикаль сложного управления перевозочным процессом.

Каждой экспедиторской фирме при реализации поручения клиента на организацию доставки конкретного груза приходится не просто изучать конструкцию и звенья цепи участников продвижения и хранения грузов, их стыковку между собой, но и системы управления этим процессом, а он представляется сложным.

Управление перевозками ОАО «РЖД» сосредоточено в Центре — ЦУПе, ему подчиняются дорожные центры — ДЦУ или центры управления местной работой.

Практическую деятельность, связанную с организацией отправления грузов, транспортировкой и их вручением получателю, обеспечивают функционально товарные конторы (ТВК) железнодорожных станций, дорожные технологические службы обработки перевозочных документов (Тех ПД) информационно-технологических центров дорог (ИВЦ ПД).

Планированием и контролем за исполнением планов перевозок, в т.ч. в прямых и непрямых железнодорожных, прямых и непрямых смешанных сообщениях занимаются Центр фирменного транспортного обслуживания — ЦФТО, его дорожные филиалы — ДЦФТО и агентства, дислоцированные в отделениях дорог и в крупных транспортных узлах — АФТО. Все эти «подразделения» через сложные системы согласований и координаций взаимодействуют с ГУП «Росморпорт» и транспортно-экспедиционными конторами — ТЭКами морских и грузовыми конторами речных портов. В каналах движения информации вклиниваются портовые и станционные экспедиторские и агентские фирмы, таможенные, сертификационные и другие службы, страховые и сюрвейерские фирмы. Образуются сложные бумагопотоки, создаются дополнительные документы, формуляры с их регистрацией, многие из которых дублируют друг друга.

С учетом изложенного в каждой экспедиторской фирме рекомендуется сосредоточить в конкретных подразделениях (в малом предприятии — в одном):

- оперативное управление перевозочным и перевалочным процессами;
- информационное обеспечение транспортных операций на базе современных инструментальных и технических средств;
- коммерческое взаимодействие с экономической ответственностью назначенного исполнителя в каждом транспортном узле, отвечающего за бесперебойное функционирование транспортного процесса в индивидуальной конкретике по каждому грузу, вагону, судну, автомобилю;
- такая же конкретика должна соблюдаться и в нормативно-правовом регулировании технологического, информационного и коммерческого взаимодействия участников, не забывая о требованиях обеспечения безопасности движения и охраны окружающей среды.

Важной задачей для экспедиторской фирмы является снижение транспортных издержек. Оправдала себя технология «ленточного графика», которым определяется последовательность операций. Отход от него допускается только когда реально требуется параллельность выполнения отдельных операций. Для каждого участника транспортного процесса должна быть определена конкретная степень его ответственности за слаженную и устойчивую работу в транспортном узле и коридоре.

Фирма должна знать значение каждой конкретной информационной технологии и всегда учитывать, что они непрерывно совершенствуются и видоизменяются.

В настоящее время в ОАО «РЖД» функционируют информационные технологии: ЭТРАН — Автоматизированная система централизованной подготовки и оформления перевозочных документов, включая оформление заявок на перевозку с разделением на отправление и прибытие, обработку информации на пограничных передаточных станциях СНГ.

АСУ «Грузовой экспресс» создана для управления перевозками грузов, следующих через морские порты и пограничные переходы. Оно осуществляется на основе оперативного регулирования погрузками и продвижениями грузов с использованием автоматизированной и информационной подсистем внешнеторговых перевозок АИС ВТП с подразделением на «экспорт», «импорт», «транзит», «движение», «наличие». Разрабатывается единая технология «Сириус», призванная обеспечить подвод вагонов с экспортными грузами для выгрузки в портах на основе заблаговременного согласования заявки на погрузку вагонов с припортовыми станциями, с портом, с грузополучателем и другими смежниками. По аналогии с организацией такой работы в США и Западной Европе лидирующая роль в этом организационном процессе отводится или припортовой станции, или терминалу, выполняющему перевалку массовых грузов, или портовому экспедитору, который согласовывает объем и график завоза с судоходными и стивидорными компаниями.

В договорах на терминальное обслуживание должна определяться экономическая ответственность железной дороги за несвоевременный подход поездов, каждого порта — за несвоевременную погрузку / выгрузку, а экспортера и импортера с их экспедиторами — за несвоевременный ввоз и вывоз грузов.

Достижение конкурентоспособности фирмы обеспечивается в результате успешного использования логистических принципов, связанных с продвижением грузов от производителя к конкретному потребителю.

Практика показывает, что сокращение транспортных издержек достигается даже за счет интеграции производственной и сбытовой компаний в единый торгово-промышленный комплекс, совмещения транспортно-перегрузочных, экспедиторских, таможенных, инспекционных и охранных операций, рационализаций исползования складских запасов.

Логистический подход к «грузу» у экспедитора должен обязательно ассоциироваться с тем, что это, прежде всего, «товар» необходимого качества и количества, а его перевозка должна восприниматься как доставка в нужное место, в нужное время и с минимальными затратами.

9.2. Информационное обеспечение деятельности предприятий в производстве и распределении транспортных услуг

ЮНКТАД в своих «Рекомендациях», публиковавшихся в начале 1990-х гг. призывал мировую общественность к централизации систем сбора, обмена и передачи информации, внедрению электронной

безбумажной транспортной документации, слежению за движением транспортных средств, контейнеров и грузов. Документ прямо обращался ко всем странам о создании единой системы для всех участников транспортного логистического продвижения товара, начиная от грузоотправителя и кончая получателем: «all things to all men».

К сожалению, это требование осталось невыполненным. Каждая фирма доказывает, что ее информационная система является самой универсальной, гибкой, с высокой степенью защиты и пр. ОАО «РЖД» завершает создание единой магистральной цифровой сети связи (МЦСС) с широкополосной оптико-волокнистой системой передачи информации и слежения за движением транспортных средств, контейнеров и грузов на всем железнодорожном пространстве России (35 тыс. км). Ее эксплуатант ЗАО «Компания Транс Телеком» в состоянии выйти со своей «продукцией» на мировой рынок этого специфического товара (объем продаж к 2007г. — 3,5 млрд. долл. США), который может оказаться «новой компьютеризированной системой управления транзитными сообщениями» (терминология ЕС).

Создание единого информационного пространства не ограничивается «электроникой, компьютеризацией, видеофонами» и пр. Оно требует, и это главное, сокращения документооборота, обеспечения абсолютной сопрягаемости транспортных документов, расширения сферы использования экспедиторской документации в области смешанных сообщений с едиными центрами управления (действуют программно-технический комплекс Единого центра диспетчерского управления перевозочным процессом (ПТК ЕДЦУ) и автоматизированная система управления контейнерными перевозками — ДИСКОН, Единая система организации воздушного движения (ЕСОрВД).

Завершается компьютеризация и изготовление перехода на межкомпьютерные связи международной автомобильной документации. Электронная CMR с приложением (application) — «tw Doc» направляется перевозчику через Интернет. Перевозчик подтверждает перевозку и вносит свою информацию в электронную накладную. Водителю вручается напечатанная форма накладной только для его сведения и предоставления ее соответствующим государственным органам. «tw Doc» будет дополнен спутниковым модулем слежения за движением. Уже в настоящее время электронной системой заключения договоров автоперевозки оформляются ежедневно около 60 тыс. операций.

Конгресс ФИАТА 1987г. проходил под девизом «Экспедитор: фокус обмена информацией». Действительно, обеспечивая движения груза от производителя к потребителю, экспедитор нуждается в электронном производстве, обмене и движении информации на единой базе

EDI (Electronic Data Interchange) и стандарте, например, Intra и др. Компьютер любой полосы должен иметь возможность обмениваться с другим компьютером в любой точке трансопртно-логистического процесса. Электронный документ призван заменить бумажный. Главное же в том, что экспедитор должен иметь доступ к любым надежным источникам коммерческой информации, сама же информация должна представляться клиентуре в употребительной профессиональной форме, иметь возможность для своевременной и аккуратной ее корректуры.

В досье фирмы должна аккумулироваться любая по значимости и объемам информация о производстве потенциальных для перевозок «товаров» и потреблении других или тех же самых «товаров». Эти фирмы соответственно подразделяются на уже участвующие в существующей в регионе производственной или коммерческой кооперации и на фирмы — будущие потенциальные участники этого процесса.

Отдельно, но с учетом особенностей каждого отдельного рынка, выполняется комплексная программа изучения внешних и иностранных покупателей производимой в регионе продукции и поставщиков сырья, топлива, материалов, полуфабрикатов, инструмента, готовых изделий («оверсиз маркетинг — marketing overseas»).

По каждой фирме в ее файл вносятся данные о ее производственной деятельности, о существующих и о возможных способах перевозок, маршрутах, пунктах приема, сдачи, перевалки груза с одного вида транспорта на другой, о потенциальных партнерах каждой фирмы в торговых операциях.

В этом файле обязательно содержатся общие сведения о фирме: ее наименование, адрес, номера телефонов, факсов, телексов и телетайпов (включая номера домашних телефонов и факсов ответственных исполнителей); состав акционеров, представительства и корреспонденты в других городах и за рубежом; финансовые и производственные связи с другими фирмами; перечень совершенных с фирмой сделок; качество исполнения; имевшиеся претензии, замечания и т. д.

Источниками перечисленной информации являются: результативность повседневной деятельности фирмы (ни один отдел, ни один сотрудник — даже водитель служебной автомашины, курьер и другие не освобождаются от сбора любой информации); разнообразная ее реклама; публикации о ней в прессе; сообщения брокерских, агентских фирм, банков, телеграфных и телевизионных агентств; открытые ежегодные балансы и отчеты; посещение стендов и разделов ярмарок и выставок и т. д.

Одновременно в памяти компьютера должен содержаться необходимый объем информации по каждому из участников перевозочного и экспедиционного процесса: судоходных и авиационных компаний,

автомобильных перевозчиков и железных дорог, о сотрудничающих с ними экспедиторах и агентах.

Агентская и экспедиторская фирма имеет «на полке» или в памяти компьютера «библиотеку тарифов». Эта библиотека, по возможности, состоит из «всех» публикуемых в стране и в мире тарифов и сборов «всех» видов транспорта, а также по автоматическим подсчетам фрахта и провозной платы за доставку 1 тонны / 1 кбм / вагона и т. д. конкретного груза по конкретной дистанции. Штат фирмы формирует службу, обеспечивающую повседневную корректировку тарифов и специальную подборку сведений: о торгово-политической обстановке в регионе (государственное регулирование, лицензирование и т. д.); об условиях транспортировки грузов на направлении (наличие прямых и смешанных — интермодальных сообщений, о степени механизации погрузочно-разгрузочных работ, достигнутых норм погрузки, выгрузки и перевалки грузов, действующих правил приема, хранения и сдачи грузов, ставок и сборов за выполнение тех или иных операций с грузами); о требованиях к конфигурации, весу, упаковке и маркировке (специфические требования объясняются в ряде случаев географическими, климатическими, этнографическими, национальными условиями, а также требованиями местных стандартов).

Обеспечивая требования транспортной логистики в их применении к конкретному экспедиторскому поручению, специалист, курирующий его исполнение, обязан иметь под рукой необходимый инструментарий, в т.ч. компьютерный, который бы позволил ему в ограниченные сроки принять решения по группировке груза в партию, по монтажу или демонтажу изделия, по переупаковке или комплектации пакета, исходя из грузовых площадей транспортных средств, боковых конфигураций самолетов и т. д.

9.3. Работа над транспортной составляющей цены товара

В главе 2. содержалась характеристика цены товара. Отмечалось, что величина цены определяется не только себестоимостью товара, размером торговой прибыли, но и регистрацией размера цены на дату ее фиксации на товарной бирже. Она зависит от выбора валюты платежа и от состава затрат, зависящих от избранного базисного условия поставки.

При продаже товара на условиях EXW — франко-завод размер транспортной составляющей — минимальный: расходы на подготовку товара к транспортировке, упаковку, маркировку и укладку его в контейнер, на поддон, на формирование пакета. Тот же товар, но проданный на базисе поставки — DDP — доставка с уплатой пошлины, будет иметь максимальный размер транспортной составляющей: в до-

полнение к транспортным расходам базиса EXW он включает расходы на транспортировку со склада отправителя в пункт передачи второму перевозчику, оплату всех дальнейших перевалок, хранений и транспортировок, осуществляемых другими перевозчиками и терминалами, аренду транспортного оборудования (контейнеры и др.), оплату сбора за выгрузку товара из контейнера или из транспортного средства в пункте назначения, платежей за транспортно-экспедиторское обслуживание, в том числе при сдаче товара покупателю, расходов при страховании и таможенном оформлении.

Калькуляция транспортной составляющей осуществляется в ходе проработки контракта. От экспедитора требуется точность расчета транспортных издержек, вплоть до возможной ответственности за просчет, арифметическую ошибку, и потерю репутации фирмы. Если же цена товара оговорена с последующей ее фиксацией или вообще является скользящей, то от экспедитора может быть востребовано и прогнозирование транспортных издержек, повседневный мониторинг ставок фрахтового рынка и изменений ставок тарифов отраслей транспорта общего пользования, как в собственной стране, так и за рубежом.

Экспедитору надлежит внимательно следить за конъюнктурой мирового транспортного и фрахтового рынков, за прейскурантами, располагать сайтами Интернета — «библиотекой» тарифов железнодорожного, морского и речного, линейного, регулярного воздушного транспорта, иметь доступ к другим источникам транспортной информации, включая конфиденциальные. Каждая идея доставки товара почти всегда предполагает ее вариантность, использование различных транспортных коридоров и маршрутов, видов транспорта, включая смешанные сообщения.

Требуется снабжать клиента «конъюнктурными листами» с разбивкой по транспортным логистическим цепочкам доставки, поставщикам или заказчикам, по вариантам перевозок. Современный экспедитор является держателем крупного пакета грузов. В целях снижения транспортных издержек он использует факторы внутри- и межотраслевой конкуренции.

9.4. Структура предприятия

Наиболее распространенной организационной структурой компании транспортного менеджмента является наличие в ней трех функциональных подразделений:

— маркетинга и продаж услуг, работы с клиентурой;
— организации перевозок и экспедирования;
— экономики и расчетов.

А) Подразделение маркетинга и продаж осуществляет:
— сбор информации о потенциальных клиентах и их потребностях в транспортных услугах;
— подготовка коммерческих предложений клиентам в экспорте, импорте и транзите;
— заключение и контроль за выполнением договоров с клиентурой;
— поддержание непрерывных деловых отношений с клиентурой.

Б) В сферу деятельности подразделений, занятых организацией перевозок и экспедированием грузов входят функции: расчетов ставок и составления конъюнктурных листов; заключения договоров с перевозчиками и другими участниками транспортировок грузов; контроля за выполнением договоров предприятиями инфраструктуры.

В) Подготовка документации к расчетам с клиентурой и третьими лицами. Эта служба ведет также бухгалтерско-банковские расчеты с клиентурой и смежниками, производство налоговых и других платежей, расчеты и выплаты заработной платы; осуществляет экономический анализ и прогнозирование, контроль за сокращением дебиторской задолженности.

На примере деятельности портового экспедитора (ТЭКа порта или фирмы) покажем более детально эту работу.

Такой фирме может быть поручено экспедирование импорта, включая подготовку контракта и расчет транспортной составляющей; выбор базисного условия поставки (FOB, CIF и др.); организацию доставки товара из-за рубежа, включая фрахтование судов и бронирование линейного тоннажа.

Оперативный работник фирмы выписывает разнарядку терминалу на выгрузку с судна и отправку из порта груза, заявки для карантинной, ветеринарной, государственной хлебной инспекции; осуществляет контроль за ходом операций отправления из порта на основе проверки отгрузочных документов порта и перевозчиков, обеспечивает клиента отгрузочной информацией, ведет проверку счетов фирм смежников, оформление предварительных счетов клиентуре и непрерывную работу с контейнерным парком, включая ремонт и возврат порожних контейнеров.

Работа с клиентом по экспорту более многообразная. Все экспедиторские операции можно сгруппировать по следующим направлениям:
— подготовка коммерческого предложения клиенту с использованием конъюнктурных файлов тарифов перевозчиков, карт морских и речных маршрутов (порты захода, наименование судоходных компаний), схем железнодорожных, автомобильных и воздушных линий; составления предварительного конъюнктурного листа;

— отправка коммерческого предложения клиенту;
— выяснение по телефону реакции клиента на сделанное ему коммерческое предложение;
— отправка клиенту бланка экспедиторского поручения;
— обработка полученного от клиента экспедиторского поручения, включая размер вознаграждения;
— подготовка договора на перевозку и экспедирование с перечислением требуемой документации;
— перечня погрузочно-разгрузочных операций и товарной экспедиции, порядка затарки грузов в контейнеры;
— проведение заключительных переговоров и подписание договора с клиентом;
— подписание договоров с субподрядчиками (перевозчиками, стивидорами, складами и др.);
— обеспечение завоза груза в порт железнодорожным транспортом в соответствии с действующим порядком его согласования с инстанциями ОАО «РЖД» и МТ РФ;
— получение отгрузочной информации от грузоотправителя (включая государственные номера автомашин и фамилии водителей);
— подача заявки порту на прием груза, прибывшего автотранспортом;
— организация затарки грузов в контейнеры на территории порта или у грузоотправителей, которым порожние контейнеры доставляются автотранспортом;
— заказ сепарационных материалов при затарке контейнеров или их получение, когда судно обеспечивает этими материалами отправителя груза или экспедитора;
— аренда и организация подачи порожних контейнеров, принадлежащих судоходной компании и их доставки грузоотправителю, в т.ч. железнодрожным транспортом;
— выгрузка груза на склад порта;
— получение документов на прибывшие в порт грузы (наличие штампа таможни на складской расписке — «тальманке»), оформление приемного акта, проверка наличия документов, согласно перечня в ж.д. транспортной накладной);
— оформление экспортного поручения (погрузочного ордера) в соответствии с требованием КТМ РФ;
— таможенное оформление груза (штамп таможни о размещении груза на СВХ; составление краткой таможенной декларации на грузы в порядке накопления судовой партии; прибытие груза, «выпущенного» на экспорт внутренней таможней, декларирование);
— участие в составлении каргоплана, оформление тайм-шита;

— получение оригиналов коносаментов, копий коносаментов и манифестов;
— отправка («пакета») транспортных и товаросопроводительных документов, получение расписки капитана о приеме документов на борт судна;
— расчеты по портовым расходам.

(ГОСТ Р51133–98 установил в разделе 4.1.4. отнесение к информационным услугам экспедиторов следующие операции: уведомление грузополучателей об отправке грузов в их адрес; уведомление о продвижении груза и подходе к станции назначения; слежения за продвижением груза от станции отправления до станции назначения; уведомление грузополучателя или грузоотправителя о подходе груженного или порожнего автотранспорта; уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю; уведомление о пересечении грузом государственной границы; информацию грузополучателя или грузоотправителя о прибытии груза в порт; уведомление о погрузке груза на борт судна и о прибытии груза к месту назначения).

ГОСТ Р 51133–98 относит к экспедиторским услугам прибытия: выдачу грузов на станции назначения (услуга 4.1.1.); оформление и оплату провозных платежей, сборов и штрафов (услуга 4.1.7.).

9.5.Подготовка и подбор кадров транспортного менеджмента

Для доставки товара, например, аспирина из Германии с фабрики в Нюрнберге в деревенскую аптеку, скажем, в Индонезии, в процессе доставки товара должны участвовать по логической транспортной цепочке помимо провайдера, скажем, Данзаса, еще несколько десятков средних и мелких экспедиторских фирм. Хотя история экспедирования является непрерывной историей хозяйственной интеграции экспедиторских предприятий путем их «поглощений и слияний», историей распродаж активов после банкротств и т. д., она никогда не сопровождалась массовыми увольнениями и безработицей работников транспортных профессий. Высвобождающийся персонал специалистов легко находил работу в других учреждениях и предприятиях. Преимущественно вертикальные взаимоотношения индивидуальных экспедиторских фирм в логистической цепочке доставки часто заменяются на горизонтальные в рамках одного имущественного транспортного холдинга или корпорации.

Спрос на экспедиторские услуги ежегодно возрастает. Это связано с тем, что специалисты, занимающиеся вопросами управленческого труда и подготовки кадров, пришли к выводу о целесообразности

передачи специалистов в области организации смешанных сообщений из торговых и промышленных компаний в чисто транспортные. Эффект от осуществления этого мероприятия состоит в концентрации в одном месте трудовых операций по подготовке массивов транспортной документации (для оформления перевалки грузов в зарубежном порту требуется изготовить не менее 10–15 документов и по 10–20 копий каждого), в ограничении численности работников в переговорных процессах, в концентрации оформления небольших сумм платежей в одной бухгалтерии (даже в аэропорту с полной компьютеризацией требуется произвести 28–33 отдельных бухгалтерских проводок). Учитывается также такой фактор, как необходимость целенаправленного подбора молодых специалистов в предприятие транспортного менеджмента с индивидуальными волевыми качествами, способными принимать быстрые решения, совмещаемые с неуклонным следованием нормам права, правилам и инструкциям, требуемым на транспорте, а также с умением приспособиться к изменяющимся в транспортном производстве технологиям и ситуациям на рынке. Спрос на экспедиторские услуги и его предложение оказались весьма динамичными, при этом всегда имеется в виду, что для создания экспедиторского менеджмента в принципе не требуется большого постоянного и оборотного капиталов. Оборудование экспедитором может быть взято в аренду, а перевозка груза осуществлена на основе предоплаты клиентом расходов и т. п. В ряде стран имеет место государственная поддержка транспортного лизинга в интересах средних и малых предприятий: «Санчес» в Италии, «Гермес» в Германии, «Ex-Im Bank» в США. Авторитет экспедиторской формируется на базе имеющихся деловых качеств ее сотрудников и общей организации работы (know-how). Там, где не хватает интеллектуальных и производственных возможностей одной фирмы данной транспортной специализации, на помощь ей приходят ассоциации и организации экспедиторов, в т.ч. зачастую не просто клубы «по интересам», а предприятия, располагающие правом хозяйственной деятельности.

Экспедитор, фундаментально знающий все детали транспортной и рыночной работы, оснащенный компьютерными программами калькуляции транспортной составляющей по всем альтернативным логистическим схемам доставки (позиционирование) и персональными оценками надежности перевозчиков и страховщиков, привлекается к работе уже на стадии проработки условий контракта и завершает ее полным «закрытием расчетов с клиентом».

Существенным моментом в подготовке кадров является ведение переговоров с клиентурой. Проверенным методом является обязательное присутствие молодого специалиста при переговорах в начале для

записи беседы, затем для последовательного воспитания у него тактики ведения переговоров, принятия решений с подключением руководства на завершающем этапе. Требуется научить специалиста умению добиваться от партнера чувства доверия к компании и, прежде всего, за счет убеждения в порядочности сотрудников и их профессиональной компетенции, в том, что экспедитор является союзником клиента, организатором процесса с общим настроем на долговременное и взаимовыгодное сотрудничество.

9.6. «Старые» и «новые» технологии транспортного менеджмента

9.6.1. Техника фрахтования и ведения переговоров по заключению транспортных сделок

Переговорная практика в брокерском, агентском и экспедиторском мировом «сообществе» опирается на сложившиеся уже давно традиции и следует принципам соблюдения своего рода «брокерской этики». (Признанный в прошлом в СССР и известный в наше время в России фрахтовый брокер — Совфрахт всегда следовал этим как традициями, так и этике, что содействовало его известности и авторитету на фрахтовом рынке). Познакомимся с достигнутым Совфрахтом опытом в этом виде транспортного менеджмента.

Государством на Совфрахт была возложена функция исключительного брокера (exclusive broker) внешнеторговых объединений и генерального агента морских пароходств (практика «исключительного брокеража» за рубежом — довольно распространенная).

Плановые и срочные отправки, высвобождение судов в балластных направлениях, запросы экспортеров и импортеров по размеру транспортной составляющей планируемых продаж и закупок товаров требовало повседневного анализа состояния международного фрахтового рынка, прогнозов динамики его конъюнктуры.

Это достигалось изучением и сбором фактических данных о спросе и предложении тоннажа из международных публикаций, распространяемых брокерскими фирмами циркуляров, обзоров загранпредставительств и агентств и собственных «котировок» и «индикаций» с предложениями грузов и судов.

Работа по сбору информации порой требует огромной переписки, неоплачиваемых расходов связи и т. д. в расчете лишь на то, что они будут компенсированы в будущем брокерской комиссией. Поэтому в основе оценки квалификации брокера лежат и такие его персональные качества как умение свести до минимума разговор по телефону и

переписку через Интернет, по факсу и пр., максимально сократить число знаков в сообщении за счет использования терминологической символики и аббревиатур.

Практическая операция по фрахтованию судна под конкретный груз или по изысканию груза для фрахтования судна под его перевозку начинается только после получения брокером полномочия от грузовладельца в форме ордера на фрахтование тоннажа и поручения судовладельца на оформление чартера.

Стандартный бланк фрахтового ордера содержит все атрибуты твердой оферты (firm offer).

Все поступающие к исполнению ордера распределяются любым брокером на три категории:

- с «нормальной позицией», если дата исполнения ордера назначена по крайней мере не ранее, чем за 2–3 недели до установленного срока подачи судна под погрузку (даты laydays);
- «в промптовой позиции» — за 7 дней до даты laydays;
- в срочной, спотпромптовой позиции (spot) когда судно или груз требуются принципалам немедленно, в форме твердого предложения с условием его немедленного подтверждения— акцепта (accept).

В ходе работы над ордером грузовладелец уточняет с брокером информацию о роде груза, его характеристики, массу, в том числе на сегодня и на перспективу, размеры необходимого марджина, навигационные особенности мест погрузки и выгрузки, нормы грузовых работ, прогнозируется идея ставки и условия оплаты фрахта, выясняются особые требования к судну (возраст, наличие грузовых средств и т. д.) и др.

С судовладельцем рассматриваются с точки зрения программирования перевозочной операции технико-эксплуатационные характеристики судна / судов, флаг и возраст, позиция, готовность, соответствие характеру груза и т. д.

Содержание ордера на фрахтование сверяется в отношении адекватности условиям избираемой проформы чартера.

Запланированный во внешнеторговом контракте уровень транспортных издержек обсчитывается в отношении альтернативы выбора договора фрахтования и договора аренды одного и того же типа судна.

При этом пользуются упрощенными («карманными») приемами расчета тайм-чартерного эквивалента (Э) и, наоборот, по нему — фрахтовой ставки (f):

$$Э = \frac{NF - (R_m + R_n)}{T_p} \text{ долл./сут.},$$

где NF — нетто-фрахт за рейс (фрахт минус брокерская комиссия); R_m — расходы на топливо за рейс (на ходу и на стоянке),долл.; R_f — портовые расходы судовладельца; Тр — продолжительность рейса.И наоборот, по тайм-чартерному эквиваленту — рассчитывается ставка фрахта (f) для сравнения с рыночной или прейскурантной:

$$f = \frac{Э \times T_p + (R_m + R_n)}{Q} \text{ долл./т},$$

где Q — количество груза.

Сделанное судовладельцу или грузовладельцу предложение (offer) связывается с определенным временем, указанным в оферте для окончательного акцепта. Под твердым предложением понимается твердое полномочие (firm offer) фрахтователя или судовладельца, ограниченное сроком заключения фрахтовой сделки на конкретных условиях.

Фрахтование не допускает стандартности, рутины. Каждая операция — «фрахтовка» имеет свою стратегию и тактику. Иногда требуется выдать оферту с ответом через 15–30 минут, а в другой ситуации можно дать партнеру для решения и несколько дней.

Любая контр-оферта не должна быть вторичной редакцией первой, но обязательно настойчиво сближающей позиции договаривающихся сторон. Главное для брокера — не пытаться бороться с «ситуацией» на рынке и не «переоценивать» свою позицию как специалиста.

Часто себя оправдывают приемы, которые квалифицируются как «subject to» с расчетом на контр-оферту (counter) партнера. Но и в этих методах брокер следует давно установившимся традициям. Нельзя работать одновременно с несколькими брокерами на условии «освобождения от обязательств перед другим партнером по переговорам» («subject open»). Число оферт ни в коем случае не должно превышать 2–3, с учетом того, что уже одному из брокеров сделано твердое предложение. («На рынке» о ваших переговорах скоро станет известно, и вы можете потерять репутацию «серьезного делового партнера»). Это же относится и к использованию условия «subject stem», то есть оферты с условием окончательного подтверждения отправителем готовности груза к определенному сроку, например, к предполагаемому началу отсчета сталии.

Другой прием контр-оферты состоит в том, что вы, хотя и принимаете за основу оферту партнера, но вносите в нее свои коррективы: «Chrs accept owner's offer with following alterations...».

Зачастую путем последовательного применения условия «sub details» удается исключить из проформы негативные условия из не основной части той или иной проформы чартера.

Таким образом, любая фрахтовая операция состоит как бы из трех частей: подготовки переговоров; проведения переговоров и оформле-

ния; контроля за выполнением заключенной фрахтовой сделки. Оформление включает себя написание краткого резюме — фикчер-ноты (fixture) и полное оформление чартера с его подписанием сторонами «от имени и на основе полномочий и по поручению фрахтователя или судовладельца».

Профессия брокера требует от него свободного владения английским языком, честности и принципиальности («никакого блефа»), большого транспортного профессионализма (включая знание основ морского дела, эксплуатации морского транспорта, географии транспорта, умение разбираться в типах и сериях тоннажа, тарифах и сборах, обычаях портов).

Человеческие качества определяются тем, что в любом участнике переговоров брокер не видит своего «личного» врага. Среди брокеров «царят» дружба и взаимная выручка. Брокер воспитывает в себе пунктуальность, умение вести переговоры кратко и четко. Он никогда не полагается на собственную память. Записная книжка, а теперь компьютер — рабочая принадлежность брокера, чтобы в любой момент правильно воспроизвести ход переговоров. Проверить согласованные условия договоров, ставки, нормы погрузки, выгрузки и т. д.

Он должен научиться терпеливо разъяснять клиенту зависимость ставок от размера партии груза, характеристик судна, способа перевозки и вида упаковки товара, сезона перевозки, возможности заключения долгосрочного контракта, предупредить принципала, что называемые фрахтовая ставка и нормы погрузки/выгрузки носят ориентировочный характер и зависят от конъюнктуры, которая может сложиться в момент заключения договора (чартера).

Такую же тактику и этичность переговоров надлежит применять и в ходе букировок линейного тоннажа и при заключении договоров на организацию перевозок другими видами транспорта, транспортной экспедиции и агентирования. Аккумуляция транспортной информации.

Любые переговоры на фирме должны оформляться в форме «записи беседы» не зависимо от их результатов. Тема переговоров, общая дискуссия, высказанная партнером оценка событий, предложения и контрпредложения (offer and counter-offers) и т. д. могут оказаться полезными при оценке и принятии решений в других ситуациях.

Целесообразно регулярно обращаться к сайту в Интернете Лондонской фрахтовой бирже (The Baltic Exchange), в обычаях которой — проведение регулярных встреч лондонских брокеров для обмена мнениями о ситуации на фрахтовом рынке, оценки предложений грузов (cargo circulars), оформление срочных сделок (concluded on «the floor»). На сайте публикуется также информация о сделках, заключенных на срок (Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX), иногда

по двух лет со ссылками на текущий и прогнозируемые фрахтовые индексы. Ознакомление с этой информацией оказывается полезной даже с моральной точки зрения для уверенного собственного поведения на рынке («hedge», как говорят брокеры).

БИМКО непрерывно занимается созданием новых и редактированием старых проформ документов морского транспорта. Быть в курсе этой деятельности Совета весьма полезно, и поэтому целесообразно через Интернет знакомиться с публикациями Совета, тем более, что на его сайте можно получить информацию о ситуации в портах, изменениях ставок, сборов, обычаях портов и пр.

9.6.2. Расчет транспортной составляющей цены товара по методу расценочного (конъюнктурного) листа

Расценочный (конъюнктурный) лист состоит из сравнительных таблиц по расходам, связанным с доставкой продаваемого (или покупаемого) товара на каждом из вариантов перевозок.

Покажем сущность этой методики на упрощенном примере составления конкурентного листа при продаже 1 т чугуна Магнитогорского комбината на экспорт в Дюссельдорф (Германия).

«Мировой» ценой для чугуна на европейском рынке является цена Европейского объединения угля и стали (металлурги Рура, Бенилюкса и Лотарингии), внутренней транспортной составляющей которой можно пренебречь. Вместе с тем, при калькуляции цен следует учитывать транспортную составляющую конкурента магнитогорского экспортера на рынке Дюссельдорфа — экспортера чугуна из Кируны (Швеция) в Германию (скажем $20 за 1 т).

Конкурентный лист содержит транспортные издержки на каждом из пяти вариантов перевозок:

1. В прямом железнодорожном сообщении на условиях ФОР Магнитогорск — ФОР Дюссельдорф с расчетом прямого тарифа в виде суммы участковых тарифов дорог РФ и Германии и транзита (по ставкам тарифа МТТ) по территории Белоруссии и Польши, включая расходы по перевалке груза на пограничном переходе ст. Брест (Белоруссия) / ст. Малашевиче (Польша).
2. В смешанных железнодорожно-водных сообщениях.

2.1. Магнитогорск — Калининград — Дюссельдорф с расчетом сквозного тарифа в виде суммы ж/д тарифа РФ от ст. Магнитогорск — до ж/д погранстанции на границе с Белоруссией, железнодорожных тарифов за Белорусский и Литовский транзитные участки, тарифа Калининградской ж/д плюс стоимость перевалки в Калининградском порту, плюс морской фрахт «фри ин» Калининград —

«фри аут» Роттердам, плюс стоимость перевалки в порту Роттердам, плюс речной Рейнский тариф Роттердам — Дюссельдорф.

2.2. Магнитогорск — Санкт-Петербург — Дюссельдорф с расчетом провозной платы по ж/д тарифу РФ (Прейскурант 10-01), остальные расходы по аналогии с вариантом 2.1.

2.3. Магнитогорск — Мустола (Финляндия) — Дюссельдорф (Германия): в прямом Российско-Финляндском ж/д сообщении ФОР Магнитогорск — ФОР Мустола (сумма тарифов ж/д России и Финляндии) плюс стоимость перевалки в порту Мустола, плюс фрахт на доставку 1 т чугуна в теплоходе из порта Мустола в порт Дюссельдорф.

2.4. Магнитогорск — Ульяновск на Волге — Дюссельдорф: ж/д тариф РФ Магнитогорск — Ульяновск, плюс перевалка в порту Ульяновск, плюс фрахт на доставку 1 т чугуна в теплоходе из порта Ульяновск в порт Дюссельдорф.

Пусть, например, наиболее оптимальным вариантом окажется последний вариант 2.4. (скажем, $100 за 1 т чугуна). Продавцу чугуна в этом случае требуется определить свою конкурентоспособность по отношению к шведскому чугуну с учетом разницы в размере составляющих ($100 и $20) за 1 т шведского и российского чугуна.

9.6.3. Экспедитор — консолидатор грузовой массы

С началом общей контейнеризации перевозок в начале 1960-х годов «перевозчики» оставили экспедиторам, прежде всего, комплектацию сборных контейнеров «за пломбой грузоотправителя». Появилось новое экспедиторское предпринимательство — «экспедитор-консолидатор», владелец или арендатор специально оборудованного склада — контейнерной товарной станции (container freight station — CFS), как правило, с помещением таможни и специальных секций для временного хранения товаров, для выгрузки груза из вагона, а мелких партий грузов из автомобилей для загрузки (stuffing) полных контейнерных партий (FCL) и консолидации (consolidation) мелких партий в полные (LCL-FCL), а в обратном направлении деконсолидации с отправкой грузов в вагонах и автомобилях (FCL-LCL).

В настоящее время наличие такого склада (складов) — обязательное требование к любому центру логистического распределения ЦЛР транспортного узла и транспортно-грузовых центров (ТГЦ) — звеньев в логистической цепочке доставки груза от производителя к потребителю. В идеале это — не «склад товарного хранения», а «средство» рационализации процесса перевалки. Промышленное и торговое хранение занимает свое место в логистике производства и распределения.

9.6.4. Технология «одного окна» в системах международного и регионального общественного логистического распределения

Плата за транспортную услугу включает в себя покрытие затрат на обеспечение высокой степени ее качества. Оценка качества услуги, его отражение в цене является весьма сложными по причине множественности критериев и индивидуальности значения для конкретного ее потребителя (скорость и сроки доставки, точность и оптимизация, требуемая системами организации производства и материально-технического обеспечения Optimized Production Technology — OPT, сохранность грузов и надежность сервиса, экологичность, ритмичность, доступ к информационным системам и др.).

Дифференсификация спроса на транспортные услуги требует дифференциации предложения со стороны интегратора производства и распределения. «Клиенту» — транснациональной корпорации, естественно, требуется «оптовый продавец транспортных услуг» — несколько, а лучше даже единственный логистический провайдер — экспедитор, который обеспечивает удовлетворение всех требуемых транспортных услуг, начиная от проработки транспортных условий контракта и кончая расчетами с поставщиками и покупателями по цене товара.

Тенденцию концентрации спроса в руках транснациональной промышленной или торговой корпорации и обеспечения удовлетворения такого спроса также одним предприятием — продавцом транспортных услуг, назвали технологией работы «через одно окно» или «с использование единого зонтика» (one — stop shopping).

Крупнейшими в мире производителями лекарств являются химико-фармацевтические концерны Chiba и Bayer, а заказчиками — миллионы аптек на земном шаре. Свою «логистику» производители передали такому же транспортно-логистическому холдингу Deutsche Post / Danzas / DHL, который принял на себя исполнение технологии «одного окна» в доставке фармацевтических товаров на всех континентах.

В целях удовлетворения услуг «одного окна» мелкие и средние экспедиторы в последнее время объединяются в кооперативы (Elix, DTL, ECON, Cotrans и др.).

Примером деятельности по технологии «одного окна» являлось в бывшем СССР полное транспортное обеспечение в/о «Техвнештранс» всесоюзных объединений Государственного комитета по внешнеэкономическим связям (ГКС), занимавшегося внешнеторговыми операциями в связи с оказанием Советским Союзом зарубежным странам экономической помощи, строительством там промышленных и культурных объектов, а также размещением заказов и контролем за вы-

полнением контрактов по строительству зарубежными фирмами ряда объектов в СССР.

Необязательно исполнение услуги по технологии «одного окна» только крупной фирмой. В районном центре населению будет удобно, если небольшое транспортное предприятие с несколькими грузовиками, владеющее складом и автокраном, и вагон с пиломатериалом разгрузит, топливо в сельский дом доставит и выполнит любую другую требуемую транспортную работу.

9.6.5. Доверительное управление (отраслевой транспортный менеджмент)

В настоящее время на транспорте происходит интенсивный процесс отделения инвестиционной и финансовой деятельности от непосредственной эксплуатации транспортных средств в форме отраслевого менеджмента. Это касается не только передачи в аренду (преимущественно в форме фрахтования судна без экипажа — бербоут-чартер) профессиональным операторским фирмам и подвижного состава, принадлежащего банкам, страховым, нефтяным и другим компаниям, но и в форме поручения крупными судовладельцами управления флотом специализированным дочерним операторским фирмам (по 2–3 судна, контейнерного маршрута и др.).

Такие операции получили название доверительного управления, которое в России регулируется правовыми нормами гл.53 ГК РФ и ст.14 КТМ РФ.

Собственнику судна предоставляется право передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления на срок, не превышающий 5лет для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Передача судна в доверительное управление регистрируется в Государственном судовом реестре или в судовой книге на имя собственника.

Для оформления операций доверительного управления БИМКО разработал стандартную проформу соглашения об управлении судном «Shipman» в редакциях 1988, 1998гг. Часто этот процесс сопровождается централизацией в руках принципала подбора и работы с экипажами, судостроения и судоремонта, снабжения бункером и запасами и передачи судовому менеджеру только коммерческой и технической эксплуатации судов.

Остановимся на основных положениях проформы «Shipman».

В соответствии с договором судовладелец назначает менеджера управлять судном и флотом, в соответствии с финансовой сметой на первый год.

В этой должности менеджер обязуется от имени судовладельца (on behalf of the owner) приложить все свои старания (to use best endeavors) для того, чтобы обеспечить (to provide) разумную практику управления эксплуатацией судна (in accordance with sound ship management practice) и расширять интересы (to promote the interests) судовладельца во всех аспектах грузоперевозок. При этом менеджеру дается право распределять, как он сочтет справедливым и разумным, наличное снабжение и запасы, кадры и уже оказываемые виды работ, услуг. Договор менеджмента является агентским, все права и обязанности по нему возникают не у менеджера, а у судовладельца-принципала. Соответственно, в бокс 5 проформы вносится отметка о том, что менеджеру поручается (или ему отказывается) укомплектование судна «адекватным» и квалифицированным экипажем (капитан, командный состав и судовая команда), организовывать их переезды, репатриацию — возвращение к месту найма или в обусловленное сторонами место, проводить тренировки, составлять ведомости на зарплату, заниматься вопросами пенсий, страхования, дисциплины, вести переговоры с профсоюзами.

В бокс 6 вносится оговорка о том, возлагается или нет на менеджера техническое руководство (the technical management): организация и надзор за сухими докованиями и ремонтами, переделками и поддержанием мореходности судна или группы судов и т. д.

Менеджер обязан составлять смету доходов и расходов судна по каждому рейсу, производить расчет аренды и фрахта, размера демереджа и диспача, обеспечивать платеж судовладельцу всех получаемых доходов от тех или других форм эксплуатации судна.

Ст. 8 и запись в боксе 10 предусматривает возможность поручения судовладельцем менеджеру поиска грузов на рынке, соответственно, проведение переговоров с фрахтователями и заключение чартеров и других договоров, обеспечивающих рентабельную коммерческую эксплуатацию судна. Менеджеру может быть поручено заниматься снабжением необходимых судну провизией и топливом, но его качества, то есть сорта, должно быть предписано судовладельцем в зависимости от условий работы судна (the vessel's trade). Эксплуатацию (operation) судна или судов в целом менеджер обязан вести, согласно ст. 12 и записи в боксе 14, в соответствии с требованиями судовладельца (as required by the Owner), но, несмотря на это, на него возлагается, без каких-либо ограничений, выполнение таких функций, как оперативное планирование и организация работы флота, назначение агентов, наем стивидоров, организация освидетельствования грузов.

Ст. 14 содержит принципиальное требование о том, чтобы все денежные средства, полученные менеджером в связи с заключенным со-

глашением о менеджменте (кроме своего вознаграждения), менеджер обязан относить на кредит счета судовладельца, а все расходы, включая свое вознаграждение, в дебет этого счета.

Ст. 15 определяет вознаграждение менеджера. Оно представляет собой годовую сумму люмпсум, величина которой обозначена в боксе 15. Выплачивается вознаграждение равными ежеквартальными авансовыми долями. При этом первая выплата осуществляется в начале срока действия соглашения., а последующие — раз в три месяца.

Менеджер может открывать собственную контору за свой счет, нанимать персонал (не путать с экипажем судна), приобретать оргтехнику и канцелярские принадлежности, но почтовые расходы, расходы связи, служебные командировки и другие текущие потребности, менеджером обоснованно понесенные при исполнении возложенных на него обязанностей, судовладельцем возмещаются.

Очень важным является условие, по которому судовладелец предупреждается о том, что ему придется выплачивать менеджеру вознаграждение в течение трех месяцев после расторжения соглашения по причинам, не связанным с неисполнением менеджером своих обязанностей или по причине гибели, или продажи судна.

Это условие распространяется и на денежное довольствие экипажа судна, нанятого менеджером, но общие расходы, связанные с увольнением экипажа, не должны превышать сумму, указанную в боксе 16.

Ст. 16 касается финансового планирования. В первом году соглашения действует согласованная смета, внесенная в приложение «С». Новую, последующую смету менеджер обязан представить судовладельцу за три месяца до окончания действующей сметы. Судовладелец в течение одного месяца со дня представления проекта сметы обязан известить менеджера о принятии (acceptance) и утверждении (approval) новой годовой сметы. Если такого извещения не поступит, менеджер вправе считать смету принятой. Менеджер готовит и направляет судовладельцу расчет потребности судна в оборотном капитале с правом ежемесячного уточнения. Руководствуясь годовой сметой и расчетом оборотного капитала, менеджер ежемесячно запрашивает судовладельца о переводе ему средств, необходимых для эксплуатации судна, включая также покрытие внеплановых расходов: на аварийный ремонт, дополнительные страховые премии, топливо и продовольствие.

Ст. 19 регулирует вопросы общего руководства, которое, в принципе, обычное, действующее для любого физического лица, принимаемого на должность управляющего. Менеджер обязуется улаживать любую претензию, связанную со своей деятельностью, а также информировать судовладельца о любом известном ему происшествии, способном вызвать претензии и споры, затрагивающие третьи лица. Судовладелец вправе давать указания менеджеру возбуждать или оспаривать дела в суде, предъявлять иски или производить иные процессуальные действия в связи с делами, возложенными на менеджера по данному соглашению.

Соответственно, менеджеру выдаются полномочия привлекать юридических, технических или иных экспертов. Судовладелец, со своей стороны, обеспечивает ему выдачу любого необходимого гарантийного письма, подписки или другого правового обеспечения.

Судовладелец обязуется возмещать менеджеру любые понесенные им расходы при исполнении своих обязательств.

В ст. 20 оговаривается право судовладельца на осуществление ревизии деятельности менеджера, но только во взаимно согласованные сроки.

Ст. 22 вменяет менеджеру требование следовать законам и правилам страны регистрации судна и регионов, в которых оно совершает рейс.

Ст. 23 подробно рассматривает процедуру прекращения действия заключенного соглашения, защищая как интересы «принципала» (судовладельца), так и его «агента» (менеджера).

9.6.6. Профессионализм транспортно-экспедиторского и агентского обслуживания («транспортного менеджмента»)

Транспортно-экспедиционное обслуживание представляет собой сложный, многоотраслевой комплекс, предлагающий клиентуре около ста видов услуг в диапазоне, начиная с общего логистического распределения грузов и товарооборота транснациональной корпорации и кончая транспортным обслуживанием продуктового магазина. Поскольку в этом обслуживании на земном шаре занято более 100 млн. трудящихся, начиная от семейных автотранспортных фирм до международных транспортных компаний (35 тыс. крупных и средних, около 180 тыс. малых экспедиторских предприятий), делались попытки классификации предприятий этого транспортного комплекса.

ЮНКТАД в своих публикациях использует классификацию экспедиторов, опирающуюся на уже рассмотренные нами правовые нормы гражданского права: экспедитор поверенный; экспедитор комиссионер — он может быть консолидатором и деконсолидатором грузовой массы, интегратором парцелльных мультимодальных перевозок с участием воздушного транспорта; экспедитор — эксплуатант склада, хранитель грузов; экспедитор — арендодатель контейнерно-трейлерного парка; экспедитор общего пользования, не владеющий тоннажом (NVOCC).

Существуют схемы классификации экспедиторов, принятых на региональных, локальных уровнях.

В порту Антверпен, например, экспедиторов и агентов классифицируют на: судовых агентов (shipping agents), брокеров судовладельцев (shipbrokers) — посредников при оформлении чартеров, судовых менеджеров (ship operators); Затем дополнительно их подразделяют соответственно принадлежности к той или иной ассоциации.

В последнее время в Европе сложилась «цифровая» градация экспедиторов. Более того, некоторые вообще себя «экспедиторами» не считают, а обозначают знаком «PLS» от «party logistic service» — «стороной логистического сервиса», которому предшествует цифра — квалификатор, предоставляемого сервиса. Соответственно: «1PLS» относится к экспедиторской фирме — владельцу автотранспортного средства, которому клиент поручает не только доставить, но и сдать или получить груз. «2 PLS» — экспедитор — доверенное лицо клиента, не располагающий собственными или арендованными транспортными средствами и складами. «3PLS» — наоборот, является фактическим перевозчиком и хранителем. К высшему разряду — «4PLS» относятся экспедиторы, которые располагают только мощной и эффективной службой обеспечения информацией, знанием специфики транспортно-экспедиционной деятельности и навыками пользования ею «для создания архитектуры цепи снабжения и интеграции всех технологических процессов и участников сервиса». Таким 4 PLS, например, характеризует себя в рекламном буклете швейцарская фирма Rhenus Alpina в Базеле в области экспедиции формацевтических товаров, компьютерной продукции и бытовой электроники. Иногда 4PLS специально создаются экспедиторами низших разрядов на кооперативной основе (например, германский Imperial Logistics Internationale с оборотом около 1 млн. евро).

В услугах экспедиции 4PLS нуждаются «клиенты нового типа»: международные транснациональные корпорации, отправляющие грузы по международным транспортным коридорам через транспортные узлы. Каждая транснациональная транспортная корпорация в качестве 4 PLS выстраивает собственные схемы горизонтальных и вертикальных связей на основе договорных отношений с другими 4PLS или через участие в локальных и региональных экспедиторских ассоциациях. Основой членства в такой ассоциации является не размер капитала или оборота, а высокая интеллектуальность профессии, компетентность в вопросах торговой политики и внешней торговли, права, трезвая оценка возможностей и перспектив развития транспортных технологий.

Как было отмечено выше, в настоящее время экспедиторами оформляется 75–80% отправок грузов. Соответственно, 20–25% отправок

грузов организуют сами «грузовладельцы». В основном это транснациональные топливно-сырьевые корпорации. Функцию логистического транспортного центра в такой корпорации исполняет департамент (division) транспорта ТНК. Местонахождение этого «центра» (например, у Бритиш Петролиум в Лондоне) может находиться за тысячи км от региона отправления груза (отправление сырой нефти и нефтепродуктов с причалов «джетти» в портах Персидского залива) и от пунктов доставки груза (нефтеперегонных заводов и бензоколонок на всех континентах). Помимо основного товара (нефти, руды и др.) в организацию таким «дивизионом» грузооборота ТНК включается обеспечение доставок (завоз) огромной номенклатуры грузов материально-технического снабжения предприятий и товаров потребительского назначения для работников и их семей, а также социальной сферы (иногда целых областей, городов, поселков). В этой работе участвуют региональные и местные экспедиторы. Главными производителями стали в мире транснациональные корпорации: Arcelor, Nippon, Posco, ISPAT, Corus, Thyssen Krupp. Одним из транспортных дилеров для перечисленных ТНК является фирма Duferco Group, Швейцария. Все фрахтование балкеров среднего и малого размеров перечисленные ТНК поручали в последние годы этому дилеру.

Технологию общественного распределения такого типа называют «веерной — интеграционной». С учетом огромной территории и широкой гаммы средств транспортного обслуживания такая система может иметь важное значение в транспортном обеспечении народного хозяйства России. Это уже получило свое доказательство на примерах регионального транспортного обслуживания компании по добыче и обработке алмазов в Якутском регионе — ОАО «Алроса» и транспортно-логистического центра — Управления обеспечения логистики ОАО ГМК «Норильский никель» в г. Москве («Транспортное управление» компании Интеррос). Сам ГМК можно отнести к международному разряду производственно-коммерческого объединения — «транснациональной корпорации».

Технология «одного окна» привела к созданию новых видов транспортно-логистического сервиса. Букирование вместимости контейнеровоза 6–8 тыс. ДФЭ концентрируется в «одном окне» фирмы, которую назначают 8–10 арендаторов контейнеровоза по слот-чартеру. Железнодорожники таким «окном» назначают свои транспортно-экспедиторские дочерние предприятия, реализующие мультимодальные и интермодальные услуги: в России — в ОАО «РЖД» система ЦФТО ДФТО; у французской железной дороги SNCF — экспедитор Geodis-Calberson (17-ое место в мире по обороту); у бельгийской SNCB совместно с германской DB Cargo — экспедитор ABX Logistics (26-ое место

в мире, автопарк — около 1.500 единиц), что свидетельствует о том, что железные дороги в настоящее время располагают собственными крупными экспедиторскими предприятиями — логистическими провайдерами. Германская железная дорога Bundesbahn AG выкупила в 2002 году у концерна Stinnes экспедитора Schenker, который в качестве «международного окна» превысил оборот в 6 млрд. евро, располагает на земном шаре тысячами отделений с общим штатом –около 33 тыс. сотрудников.

Швейцарский Kuhne und Nagel (оборот около 6 млрд. евро, 11-е место в мире) создал общее «окно» в сотрудничестве с самым крупным экспедитором в Сингапуре — Semb Corporation и американским Isco Logistic.

Всемирное «международное окно» предлагает клиентуре DP/ Dansas/DHL. Через его центр поступления и обмена информацией осуществляются также централизованные расчеты (cash forwarding), финансирование торговли (the financing of trade), аренда оборудования. Такое обслуживание удовлетворяет современную клиентуру.

В процессе глобализации на основе вертикальных связей участвуют тысячи средних, малых, семейных предприятий, проводников движения колоссальной грузовой массы по логистическим цепочкам движения товаров от двери до двери в ходе их консолидации и деконсолидации на логистических транспортных цепочках доставки грузов.

Наряду с уже упоминавшимися крупными компаниями логистическим оператором с предоставлением комплексных услуг по технологии «одного окна» выступают средние по размерам капитала и мощностям региональные фирмы и даже малые предприятия.

Скандинавская фирма Wilson Logistic Group (оборот около 600 млн. евро, штат 2.100 чел.) осуществляет для реализуемых шведской ТНК -Electrolux Backamop AB не только доставки стирально-прачечного оборудования, но и наблюдение за его эксплуатацией, замену вышедших из строя деталей и устройств, мониторинг дополнительного снабжения.

В середине прошлого века крупные монополистические предприятия, производители товарной продукции, требующие перевозки грузов на особых условиях пришли к выводу о необходимости выделения из своих структур транспортных подразделений и создания на их основе самостоятельных дочерних предприятий с собственным специализированным флотом, подвижным составом, парком спецконтейнеров и складским хозяйством. Особенно ярко это проявило себя в специализации обслуживания химической, медико-фармацевтической, лесоперерабатывающей, элеваторной, мукомольной, маслобойной, мебельной, швейной промышленности. В специализированный транс-

портный комплекс выделилась перевозка автомобилей, колесной техники, запасных частей и агрегатов к ним: на судах, платформах и в грузовиках — автомобилевозах, а также собственное складское и снабженческое хозяйство с сервисом снабжения запасными частями и агрегатами для самолетов и автомобилей.

Примером экспедирования грузов авиационной и аэрокосмической индустрии является деятельность французской группы — Daher Group.

Одиннадцатое место по обороту в мире занимает американская Ryder Systems. Главными ее клиентами являются автомобилестроительные и машиностроительные гиганты Dell and Appel, Daimler Chrysler, Ford, Ericson, General Motors и др.

Компания Eagle Global Logistic Inc (EGL) специализируются на поставке запчастей к конвейеру на завод и обслуживает предприятия Mersedes и Folkswagen. Такой же специализации следует в операциях с автомобилестроителем «Пежо» компания Gefco.

Наиболее сложившейся отраслью специализированного обслуживаия является экспедиция химических грузов. Это, во-первых, сложившийся еще в рамках довоенного германского Фарбениндустри транспортный комплекс с собственным специализированным подвижным составом, портовыми причалами и складами в порту Бремен — Lexau Scharbou (в настоящее время BLG Leschaco Logistics — BLL).

Концерн BASF патронирует пул Railserv, в который входят интермодальные экспедиторские комплексы: Rail 4 Chem, Hoyer, компания лизинга специальных транспортных средств VTG.

Важную функцию специализированного экспедирования выполняют операторы сложных транспортных систем. В качестве образца специального экспедирования часто приводится транспортное обслуживание французских колоний в Западной и Центральной Африке компанией Scac, которая еще около 100 лет назад создала в этом регионе логистическую цепь доставки грузов, начинающуюся с выгрузки груза на рейде морского порта и сдачи его военному гарнизону или фактории, где-нибудь в Мали или в Чаде. Теперь это крупное международное предприятие SDV Logistique International Group, принадлежащее государственной линейной компании CMA CGM (результат приобретений и присоединений Bollore Group) с единой системой управления — Mercure, портовыми комплексами в Марселе, Нанте, Руане и Гавре с отделениями в 88 странах, со штатом — 7500 чел., оборотом — 2 млрд. евро с широким профилем деятельности, но с главным вниманием к доставке строительных грузов и их перевозкам на сложных транспортных направлениях.

Уже упоминалось о размерах деловой активности достигнутыми ТНТК Schenker, Kune und Nagel, Deutsche Post / Danzas / DHL, в котором на долю Данзаса приходится около 60% оборота.

Такими же, как уже перечисленные ТНТК, являются : Nippon Express, Япония, Panalpina World Transport (Holding) Ltd, Базель, Hays Distribution, Англия, Tibett and Britten, Англия, Exel / Ocean, Англия, международный холдинг CNF — Emery / Menlo Worldwide, Geo Logistics Corp., США.

Из иностранных фирм, которые специализировались на обслуживании внешней торговли России необходимо отметить германско-швейцарский холдинг Militzer und Munch, австрийскую компанию Gebruder Weiss, голландскую Trarsforwarding.

Автор опускает характеристики отечественных логистических провайдеров, чтобы избежать упрека в их рекламировании.

ГЛАВА 10
Ответственность экспедитора и клиента

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» регламентирует общие основания ответственности экспедитора и клиента по договору транспортной экспедиции.

Как уже отмечалось выше сущность этой правовой нормы в Гражданском кодексе сводится к тому, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, предусмотренных договором транспортной экспедиции, экспедитор и клиент несут ответственность на основаниях и в размере, которые определяются в соответствии с нормами Гл. 25 ГК РФ и Федеральным Законом (п.1. ст.6.).

В конкретном плане эта ответственность определяется в зависимости от того, какой договор экспедитора с третьим лицом имел место в ходе исполнения договора транспортной экспедиции, заключенного между клиентом и экспедитором.

Соответственно, в п.2 ст.6 Закона говорится, что если экспедитор докажет, что нарушение его обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки (с перевозчиком от своего имени, в качестве комиссионера клиента), определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Вероятно, войдет в практику совместное регулирование клиентом и экспедитором процесса делопроизводства в связи с претензией к перевозчику.

Закон (п.3. ст.6) распространяет на экспедитора при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов, предел ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции в размере установленном международными конвенциями для перевозки грузов морским и речным транспортом. Этот предел не может превышать 666,67 расчетных единиц за место или иную единицу отгрузки. Это правило не распространяется на ответственность экспедитора, предусмотренную п.2. ст.9. Федерального Закона в отношении услуг, оказываемых физическим лицам для личных, семейных, домашних и иных нужд.

Эту «расчетную единицу» Закон называет единицей специального права заимствования (СПЗ/SDR), определенной Международным валютным фондом (МВФ).

Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права перевод СПЗ в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон. (п.3. ст.6 Закона).

Установление ограничительных пределов ответственности, основанных на единообразных правилах, разработанных ФИАТА, обеспечивает конкурентоспособность российских предпринимателей на рынке международных экспедиционных услуг и позволяет экспедитору страховать свою ответственность на международном страховом рынке. Законодатель при установлении предела ответственности руководствовался статьей 400 Гражданского Кодекса РФ, в которой допускается по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным видом деятельности, ограничение права на полное возмещение убытков. Что касается ответственности экспедитора, работающего внутри страны, то ограничение пределов его ответственности не устанавливается.

Выдавая, в соответствии с п. 4. ст. 4. клиенту экспедиторский документ и, прежде всего, мультимодальную накладную или мультимодальный коносамент ФИАТА, экспедитор может доказывать в суде свое право на ограничение ответственности.

При рассмотрении вопросов, касающихся отношений экспедитора с «третьим лицом»,согласно «договору поручения», говорилось, что при перемещении груза по логистической транспортной цепочке возможно нахождение груза на имущественной ответственности экспедитора.

Закон, соответственно, в ст.7 регулирует «Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза».

В общем они определяются, согласно Гл.25 ГК РФ, в таком плане, что экспедитор несет ответственность в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

— за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;
— за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;
— за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза, в размере объявленной ценности;
— за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

Эта статья практически дублирует положения транспортных уставов и кодексов, касающихся ответственности перевозчика. Тем самым Закон подчеркнул непосредственное участие экспедитора в перевозочном процессе, унификацию ответственности организатора и исполнителя транспортного процесса.

При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов в международном сообщении, предел ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, рекомендуется выражать в размере, не превышающем две расчетные единицы — СПЗ/SDR (в настоящее время около 3 долларов США) за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор (например, владелец склада, где груз хранился).

В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей груза), экспедитор возвращает клиенту уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза (п.3. ст.7). Законодатель не сделал эту норму императивной, а отдал ее на решение сторон договора, поэтому договор может и не содержать такого положения. Важным является п.4. ст.7., который устанавливает оплату упущенной выгоды, выплачиваемой клиенту за утрату, повреждение или не-

достачу груза, произошедшими по вине экспедитора. Такой нормы в Гражданском Кодексе не предусмотрено. Она повышает ответственность экспедитора, подчеркивает необходимость наличия его непосредственной вины. Имеется в виду и физическое принятие груза у клиента и оформление операции соответствующими документами. Клиенту придется еще доказывать, что утрата, повреждение или недостача груза действительно произошла по вине экспедитора, а не перевозчика. На практике это может случиться, пожалуй, только когда экспедитор примет груз, повредит или утратит его на своем или арендованном складе. Согласно п.5.ст.7. при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более, чем в размере ответственности, установленном настоящим Федеральным Законом.

Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии, исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения (п.6. ст.7. Закона).

Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении 30 дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, то в течение разумного срока, необходимого для доставки груза, и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции (п.7. ст.7 Закона).

Закон в ст.8. устанавливает порядок уведомления об утрате, недостаче или повреждении (порче) груза.

В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным (п.1. ст.8. Закона).

В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычном способом, та-

кое уведомление экспедитору может быть сделано клиентом, принявшем груз, не позднее, чем в течение 30 календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления (п.2. ст.8. Закона).

Статья 8 Закона является «обязывающей» для клиента. Она предполагает, что клиент получает груз у перевозчика. Однако, в договорах транспортной экспедиции эта операция обычно поручается экспедитору. Он принимает груз у перевозчика и передает его получателю. Естественно сам экспедитор при приеме груза прежде всего обратит внимание на сохранность прибывшего груза и в случае обнаружения несохранной перевозки оформит этот факт соответствующими актами и только после этого передаст груз получателю со всеми оформленными документами и договорится с ним о последующем претензионном и страховом регулировании факта ущерба.

Успеху экспедиторского операторства способствует то, что экспедиторы ввели в транспортный сервис такую характеристику его качества как ответственность экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции. Причем внедрялось оно экспедиторами и интеграторами практически добровольно на конкурентной основе. Введение высоких штрафных санкций за несоблюдение сроков доставки стимулировало процесс парцеллизации перевозок. В настоящее время клиент стоит перед альтернативой доставки груза в размере полной контейнерной партии с последующим хранением на складе невостребованной в производстве и торговле части груза или его консолидации в сборную партию с другими грузами для краткосрочного хранения в контейнере с последующей деконсолидацией и срочной доставкой грузов в виде посылок (parcels) к сборочному конвейеру или в магазин.

Закон в ст.9 формулирует «основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции».

Согласно ст.9. Закона экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором, и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Конкретный размер неустойки устанавливается только по обязательствам экспедитора по договору транспортной экспедиции по оказанию услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом — физическим лицом предпринимательской деятельности.

В принципе, экспедитор нарушит срок исполнения своего обязательства, когда перевозчик нарушит сроки перевозки груза, установленные правилами, действующими на определенном виде транспорта. В том случае, если они нарушаются, то экспедитор имеет возможность переложить ответственность за несвоевременную доставку груза на перевозчика.

Согласно ст.10. Закона клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в Законе (о свойствах груза, об условиях его перевозки, иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором, а также касающихся груза документов, требуемых для осуществления таможенного, санитарного, иных видов государственного контроля и надзора).

В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере 10% этих расходов (п.1. ст.10 Закона).

Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более, чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов (п.2. ст.10. Закона). Уже говорилось о том, что и размер, и порядок вознаграждения и возмещения произведенных расходов экспедитору должны быть подробно изложены в договоре. По существу ст.10. только усиливает своими санкциями обязательство исполнения этой части договора транспортной экспедиции.

Статья 11. Закона предусматривает возможность установления в договоре более высокого размера ответственности по сравнению с установленным Законом или международным договором, например, за сверхнормативный простой транспортных средств под погрузкой, выгрузкой или ожиданием, вызванных действиями экспедитора и т. д.

Статья 12. Закона регулирует вопросы претензий и исков, предъявленных к экспедитору. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии (кроме экспедиции личных нужд и пр.) (п.1. ст.12.).

Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо,

получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации (п.2. ст.12.).

Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, недостаче или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке копии. (п.3. ст.12.).

Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение 6 месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

- возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен был быть выдан;
- возмещения убытков, причиненных клиенту, нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;
- нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, (указанные в п.2. ст.12.) узнали или должны были узнать о таких нарушениях (п.4.).

Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение 30 дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю (п.5. ст.12.).

Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока (6 месяцев), если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной (п.6. ст.12.).

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок «исковой давности» составляет один год.

Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска (ст.13. Закона). Право на предъявление иска возникает со дня получения ответа об отказе в удовлетворении претензии или со следующего дня после истечения срока, установленного для дачи ответа.

Сокращенный по отношению к сроку предъявления претензии перевозчику, срок предъявления претензии к экспедитору и срок исковой давности 1 год являются особенностью регулирования экспедиторской деятельности. Ведь экспедитору предстоит обратиться с рег-

рессными требованиями к перевозчику, если тот являлся виновником ненадлежащего исполнения обязательств экспедитора перед клиентом.

Споры, связанные с осуществлением транспортно-экспедиционной деятельности, регулируются действующим российским законодательством и условиями конкретного договора транспортной экспедиции и разрешаются судом, арбитражным судом или третейским судом в соответствии с их компетенцией.

Иски, связанные с транспортно-экспедиционной деятельностью на морском транспорте, часто рассматриваются в третейском суде — Морской Арбитражной Комиссии (МАК), а регулирование убытков общей аварии — Ассоциацией диспашеров, состоящих при Торгово-Промышленной Палате Российской Федерации. В 2003 г. организован третейский суд при Ассоциации Экспедиторов Российской Федерации (АЭР).

В отдельных странах осуществляется лицензирование транспортно-экспедиторской деятельности.

В Китае оно сводится к разделению предприятий на категории в соответствии с их финансовой состоятельностью. В США оно носит явно дискриминационный характер по отношению к экспедиторам. За право осуществлять экспедиторское операторство в качестве договорного перевозчика требуется предоставить в Федеральную Морскую Комиссию США банковскую гарантию на сумму 75 тыс. долл. США. В России лицензирование экспедиции, осуществлявшееся на уровне МПС и Минтранса РФ, в мае 2002г было отменено правительственным постановлением.

Ассоциации экспедиторов вводят «Требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг», распространяемые на своих членов.

К качественным характеристикам транспортно-экспедиционных услуг относятся:

- четкое исполнение требований законодательных актов, нормативных документов в области транспортно-экспедиционной деятельности и условий договора транспортной экспедиции в соответствие с национальными и международными стандартами в области транспорта;
- своевременное и корректное рассмотрение всех требований и претензий клиентов;
- использование экспедитором в своей деятельности экспедиторских документов;
- наличие сертификатов соответствия в рамках добровольной сертификации на предоставляемые транспортно-экспедиционные услуги.

К услугам, оказываемым экспедиторами могут предъявляться следующие требования: комплексность; точность и своевременность исполнения; обеспечение сохранности груза; информативность.

Комплексность означает возможность получения клиентом услуг экспедитора как по транспортировке грузов, так и сопутствующих услуг (выполнение таможенных и иных формальностей, предоставление в аренду подвижного состава и контейнеров, средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, оказание консалтинговых услуг, страхование груза и др.).

Точность и своевременность исполнения экспедиционных услуг означает оказание услуг экспедитором как по транспортировке грузов, так и сопутствующих услуг по объемам, срокам и условиям обслуживания в соответствии с договором транспортной экспедиции и экспедиторскими документами.

Обеспечение сохранности груза означает доставку грузов от отправителя до грузополучателя без потерь и повреждений в соответствии с требованиями действующих нормативных документов к упаковке и маркировке грузов, погрузке, размещению и креплению грузов на транспортных средствах и в контейнерах, хранению грузов, их охране в процессе перевозки, производству погрузочно-разгрузочных, складских и сортировочных работ. Требования по обеспечению сохранности грузов могут предъявляться к экспедитору в случае, если экспедитор организует комплексную доставку груза (на условиях «от двери до двери»).

Информативность означает, что при оказании услуг экспедиторы предоставляют клиентам полную и достоверную информацию для осуществления перевозок грузов на различных видах транспорта:

— правовые акты, регулирующие взаимоотношения сторон договора транспортной экспедиции; сведения о тарифах и ценах на оказываемые виды услуг;
— правила и условия перевозки грузов на различных видах транспорта;
— другие существенные сведения, относящиеся к организации и осуществлению перевозок грузов на различных видах транспорта.

Качество предоставляемых экспедитором услуг должно соответствовать Национальным стандартам: ГОСТ Р 52297 — 2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования» и ГОСТ Р 51 133–98, «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», а также условиям договора транспортной экспедиции, заключенного экспедитором и клиентом.

Особенностью Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» является то, что практически все статьи Закона содержат от-

сылочные нормы к заключаемому между экспедитором и клиентом договору транспортной экспедиции, то есть Закон, регулируя основные положения договора транспортной экспедиции, дает возможность сторонам договора регулировать свои отношения в рамках Закона, но с учетом особенностей взаимоотношений экспедитора и клиента. Законодатель, видимо, учитывал, что обычно отношения между экспедитором и клиентом являются долговременными и доверительными.

Транспортная терминология

Утечка — leakage
Утруска, раструска — shrinkage
Самовозгорание — spontaneous combustion
Несохранная перевозка — damage and loss during transportation
Повреждение груза — damaged shipment
Недостача — materials missing; short delivery
Утрата груза — in-transit loss; lost shipment
Улетучивание — evaporation
Акт — certificate, statement, state, report
Генеральный акт — general statement
Акт испытаний — works' (mill's) test report, test protocol
Коммерческий акт — carrier's statement, statement of damage.

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЧЕТ -ФАКТУРА

№ от

Отправитель/экспортер	
Получатель	
Закупочное соглашение	
Наименование товара	
Условия поставки	
Вес бруттно/нетто, кг	
Количество мест, вид упаковки	
Стоимость отгружаемого оборудования по контракту	

Отправитель – экспортер
(подпись, штамп)

1. Счет-фактура

2. Упаковочный лист

Atlas Copco Wagner Inc.

P.O. Box 20307 • Portland, Oregon • 97220-0307 • USA

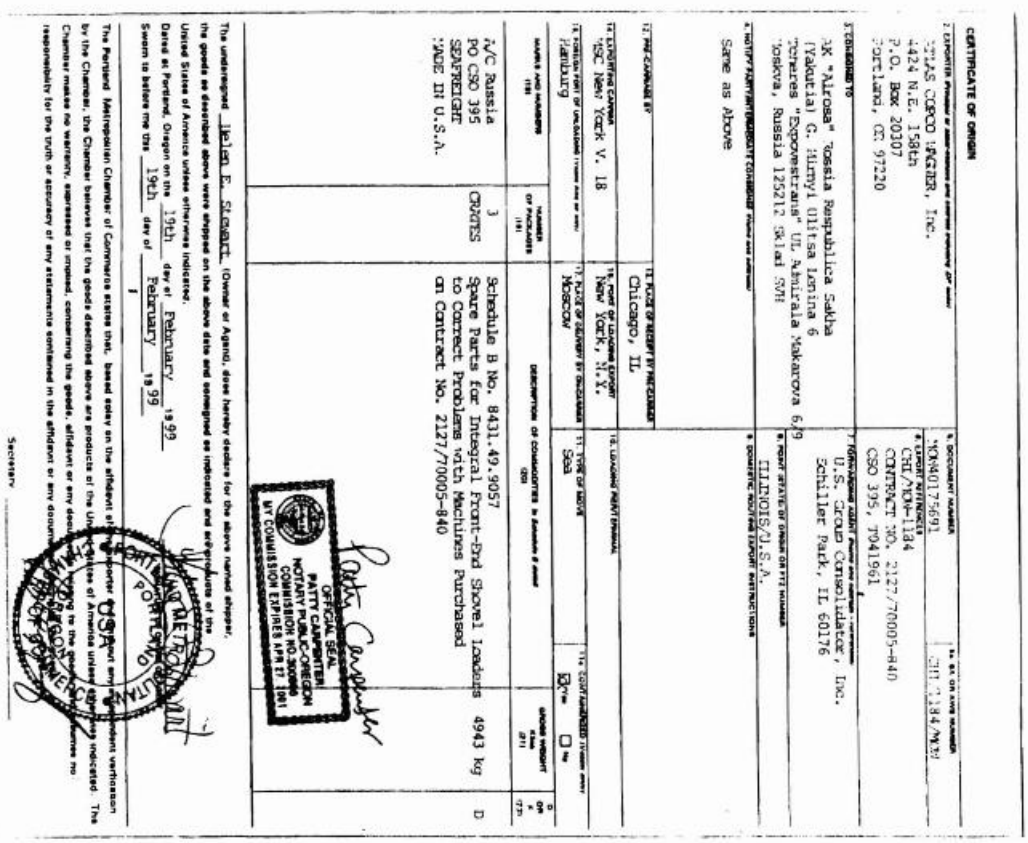
ОРИГИНАЛЬНЫЙ УПАКОВОЧНЫЙ ЛИСТ
ORIGINAL PACKING LIST

Продавец (название фирмы, адрес, номер EIN) 93-1009878 ATLAS COPCO WAGNER INC. (EIN #98-1009878) 4424 N. E. 158TH AVE. PORTLAND, OREGON 97230 USA	Накладная № T041951	Страница номер 1	Контракт № 2127/70005-840
	Дата 19 ФЕВРАЛЯ 1999 г.	Справочный номер продавца 052074E	
	Справочный номер покупателя CSO 395		
Грузополучатель АК "АЛРОСА", РОССИЯ, РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ), г. МИРНЫЙ, ул. ЛЕНИНА № 6, Через: "ЭКСПОВЕСТРАНС" P 492 РОССИЯ, 125212, МОСКВА УЛ. АДМИРАЛА МАКАРОВА № 6/9 СКЛАД СВХ "ЭКПОВЕСТРАНС"	Покупатель (если отличается от грузополучателя)		
Оповестить	Страна отправления США	Страна назначения РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	
Транспортировка, способ, номер транспортировочной накладной ПЕРЕВОЗКА МОРЕМ	Условия по доставке и оплате БЕСПЛАТНО		
Фрахт ☐ ОПЛАЧЕНО ☐ ПОДЛЕЖИТ ОПЛАТЕ			
Судно/номер рейса, дата 0/00/00	Порт/аэропорт погрузки		
Порт/аэропорт разгрузки	Место назначения МОСКВА, РОССИЯ	Общая масса-брутто	Общая масса-нетто (кг) Общий объем ($м^3$) 6.922

Item # № Order Qty. Заказн. кол-во Ship Qty. Отправ. кол-во Bal. Баланс	Part number/Int'l part number Pack number/type Каталог. № / междунар. № Номер упаковки/тип	Description Описание	NET WEIGHT МАССА-НЕТТО	GROSS WEIGHT МАССА-БРУТТО
BUYER'S REF: CSO 395 (Номер для ссылок покупателя) 1 2 1 *	PACK NO: Номер упаковки: 00001 WAGNER REF: 052074E (Номер для ссылок поставщика) 5573738600	KIT - BOOM INST, Комплект для установки стрелы	4400 lbs (1996 kg)	

3. Сертификат (свидетельство о происхождении товара)

CERTIFICATE OF ORIGIN



CERTIFICATE OF ORIGIN

1. EXPORTER (Name and address) ATLAS COPCO WAGNER, Inc. 4424 N.E. 158th P.O. Box 20307 Portland, OR 97220

4. DOCUMENT NUMBER 40N4017569

5. CERTIFICATE NUMBER CHI/ADA-1184

CONTRACT NO. 2127/70005-840
CSO 395, 7941961

2. CONSIGNED TO АК "Alrosa" Sakha Respublica Sakha (Yakutia) G. Mirnyi Ulitsa Lenina 6 Otpravit "Expovestrans" Ul. Admirala Makarova 6/9 Moskva, Russia 125212 Skiai 50h

Same as above

3. U.S. Group Consolidator, Inc. Schiller Park, IL 60176

6. MARKS AND NUMBERS

7. NUMBER AND KIND OF PACKAGES

8. DESCRIPTION OF COMMODITIES

9. GROSS WEIGHT

10. MEASUREMENT

3 CRATES

Schedule B No. 8431.49.9057
Spare Parts for Integral Front-End Shovel Loaders to Correct Problems with Machines Purchased on Contract No. 2127/70005-840

4943 kg

D

11. EXPORTING CARRIER

12. PORT OF LOADING/EXPORT NSC New York N. Y. 18

13. FOREIGN PORT OF UNLOADING Leningrad

14. PLACE OF DELIVERY BY CARRIER Moscow

15. PLACE OF RECEIPT BY EXPORTER Chicago, IL

16. CARRYING VESSEL/FLIGHT

17. PORT OF LOADING New York, N.Y.

18. TYPE OF MOVE Sea

19. CONTAINERIZED (Yes/No) ☒ Yes ☐ No

20. MARKS OF NATIONALITY AND REGISTRATION

21. NOTIFY PARTY/INTERMEDIATE CONSIGNEE (Name and address)

22. PRE-CARRIAGE BY

23. PLACE OF RECEIPT BY PRE-CARRIER

24. DOMESTIC ROUTING/EXPORT INSTRUCTIONS

25. SHIPPER'S EIN (IRS) OR FTZ NUMBER

26. POINT (STATE) OF ORIGIN OR FTZ NUMBER ILLINOIS/U.S.A.

The undersigned Helen E. Stewart (Owner or Agent), does hereby declare for the above named shipper, the goods as described above were shipped on the above date and consigned as indicated and originate(s) of the United States of America unless otherwise indicated.

Dated at Portland, Oregon on the 19th day of February 1999

Sworn to before me this 19th day of February 1999

Notary Public

OFFICIAL SEAL
PATTY CAMPBELL-OREGEN
NOTARY PUBLIC-OREGON
COMMISSION NO. 302060
MY COMMISSION EXPIRES APR 17 1901

The Portland Metropolitan Chamber of Commerce states that, based solely on the affidavit of the above signed, the goods described above are products of the United States of America unless otherwise indicated by the Chamber. The Chamber believes that the goods described above are products of the United States of America unless otherwise indicated. This Chamber makes no warranty, expressed or implied, concerning the goods, affidavit or any document verification. The Chamber assumes no responsibility for the truth or accuracy of any statements contained in the affidavit or any document verification.

Secretary

PORTLAND METROPOLITAN CHAMBER OF COMMERCE
USA

THE FOREIGN SERVICE
OF THE
REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

CONSULAR INVOICE NO

(Place)

(Date)

Exporter/Supplier

Address

Consignee

Address

Port of Exportation — Port of Loading

Port of Discharge — Carrier

Date of Departure

MARKS & NUMBERS	QUANTITY/TYPE OF PACKAGES	DESCRIPTION / PARTICULARS	(1) PURCHASE PRICE (If not Purchased, Current Domestic Value)	(2) HOME CONSUMPTION VALUE (If the same as in Column 1, indicate accordingly)
TOTAL (State whether FOB, FAS, C & F, or CIF)				

NATURE OF CHARGES	AMOUNT INCLUDED IN OR EXCLUDED FROM COLUMN 1 ABOVE	
	Included	Excluded
1. Ocean Freight		
2. Marine Insurance Premium		
3. Other Charges		
TOTAL		

Manufacturer Information

Certified Correct:

Exporter/Supplier/Manufacturer/Representative

SEEN AND NOTED

(Consular Officer)

(Post)

Consular Seal

Fee
U.S. Dollars

Consular Invoice No

4. Консульская счет-фактура

Свидетельство (Сертификат) об укладке и креплении груза

Контейнер / транспортное средство) № .....

Место погрузки .....

Дата погрузки .....

Название груза (грузов) .....

Настоящим удостоверяю, что груз, находящийся в вышеупомянутом контейнере (транспортном средстве), надлежащим образом уложен и закреплен для транспортировки по морю в соответствии с требованиями РД 31.11.21.18-96 "Правила перевозки грузов в контейнерах морским транспортом".

Замечания .....

.....

.....

.....

Подпись лица, ответственного за укладку груза .....

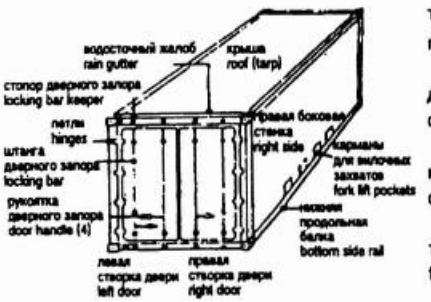
Должность ..... Фамилия .....

Место ..... Дата .....

5. Упаковочный лист-свидетельство об укладке и креплении груза

CONTAINER CONDITION REPORT №.

МАРШРУТНАЯ КАРТОЧКА №



т/х _____
m/v

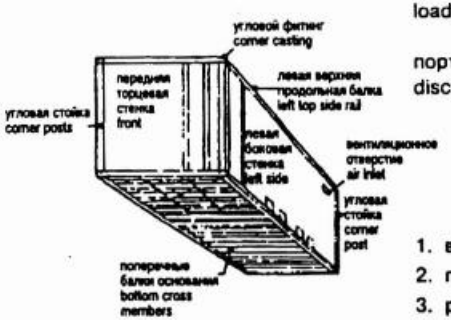
дата _____
date

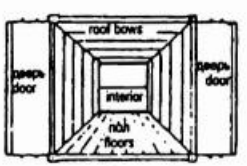
контейнер № _____
container №

тип _____
type

порт погрузки _____
loading port

порт выгрузки _____
discharging port





Условные обозначения
Damage keys

1.	вмятина	caved
2.	пробоина	hole
3.	разрыв	break
4.	деформация	deformation
5.	поломка устройства закрытия дверей	breakage of locking latch
6.	ржавчина	rusty
7.	нарушение покраски	break painting

_____

_____

Сдающая сторона_____
Deliver

Принимающая сторона_____
Receiver

Сюрвейер_____
Surveyor

6. Маршрутная карточка

Грузовая таможенная декларация (ТД 1) XXXXXXXX

1. ТИП ДЕКЛАРАЦИИ
A Продолжение приложения к Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации (основной лист ГТД)

ЭКЗЕМПЛЯР ДЛЯ СТАТИСТИКИ

2. Отправитель №
3. Доб.лист
4. Отгр.спец.
5. Всего наим.т-ов
6. Кол-во мест
7. Справочный номер
8. Получатель №
9. Лицо, ответственное за финансовое урегулирование №
10. Страна 1-го назнач.
11. Торг. страна
12. Общая таможенная стоимость
13.
14. Декларант №
15. Страна отправления
15a. Код страны отправл.
17a. Код страны назнач.
16. Страна происхождения
17. Страна назначения
18. Транспортное средство при отправлении
19. Конт.
20. Условия поставки
21. Транспортное средство на границе
22. Валюта и общая фактурная стоимость
23. Курс валюты
24. Характер сделки
25. Вид транспорта на границе
26. Вид транспорта внутри страны
27. Место погрузки/разгрузки
28. Финансовые и банковские сведения
29. Таможня на границе
30. Место досмотра товара

31. Грузовые места и описание товаров — Маркировка и количество — номера контейнеров — описание товаров
32. Товар №
33. Код товара
34. Код страны проист.
35. Вес брутто (кг)
36. Преференции
37. ПРОЦЕДУРА
38. Вес нетто (кг)
39. Квота
40. Общая декларация/предшествующий документ
41. Доп. единица измерения
42. Фактурная стоимость
43.
44. Дополнительная информация/представляемые документы
45. Таможенная стоимость
46. Статистическая стоимость
47. Исчисление таможенных пошлин и сборов — Вид | Основа начисления | Ставка | Сумма | СП
48. Отсрочка платежей
49. Наименование склада
Всего:
Подробности подсчета

50. Доверитель
подпись:
С

51. Таможни и страны транзита — представленный место и дата

52. Гарантия не действительна для
53. Таможня и страна назначения

Д. ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ
54. Место и дата:

7. Таможенная декларация

8. Заявка на перевозку груза

Ф. ГУ-12

Дата регистрации заявки ____ ____ ... г. Дата утверждения заявки ____ ____ ... г.

Грузоотправитель _____
(полное наименование, фактический адрес и банковские реквизиты)

Плательщик _____
(полное наименование)

_____
(почтовый адрес и банковские реквизиты)

Экспедитор _____
(полное наименование)

Заявка на перевозку грузов

на период с ____ ____ ... г. по ____ ____ ... г.

№ договора _____

Подача вагонов, контейнеров _____

(наименование станции отправления)			Код	Код (наименование номенклатурной группы груза)				Вылив рамок вагонов, контейнеров		
Вид сообщения	№ заявки	№ отделения		Код грузоотправителя (ОКПО)	Код (ж. д.)	Код (ОКЧ)				

Дата подачи вагона, контейнера	Код и точное наименование груза	Принадлежность вагона, контейнера, код ГНГ	Собственник вагона, контейнера, код ОКПО	Назначение: Наименование дороги и станции, страны, пункта перевалки и пункта назначения, организации, имеющей договор на перевозку, грузополучателя	Коды: дороги и станции, пограничной станции, пункта перевалки и пункта назначения	Коды: страны назначения	Коды: грузополучателя	Количество тонн	Наименование родов вагонов, контейнеров: Количество вагонов, контейнеров			Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Место для печати

Примечание _____

Подпись грузоотправителя _____
Ф., И., О.

Приложение
к Правилам составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА (Форма ГУ-1)

Выполнения заявки № _____ на перевозку груза

Станция и железная дорога отправления _____ Наименование груза _____

Грузоотправитель _____
(полное наименование, фактический адрес и банковские реквизиты)

Часть I

Дата подачи вагонов (контейнеров) под грузку	Заявка: Вагоны (конт.)	Заявка: Тонны	Подано вагонов (конт.)	Погружено: Вагонов (конт.)	Погружено: Тонн	В т.ч. вагонов (контейнеров) по дорогам (станциям) назначения													Причина невыполнения заявки: Железная дорога	Причина невыполнения заявки: Отправитель	Подписи ответственных работников: Станция отправления	Подписи ответственных работников: Грузоотправители
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						

9. Учетная карточка

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
17																						
18																						
19																						
20																						
21																						
22																						
23																						
24																						
25																						
26																						
27																						
28																						
29																						
30																						
31																						

Часть II

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ПРИНЯТОЙ ЗАЯВКИ, начисленная на:

грузоотправителя		железную дорогу		
в вагонах (конт.)		в вагонах (конт.)		Отметка об уплате штрафа, сбора грузоотправителем
в тоннах		в тоннах		
Сумма штрафа (руб.)		Сумма штрафа (руб.)		
По дороге назначения в вагонах (конт.)				
Сумма сбора				Начальник станции
Сальдо в пользу железной дороги-грузоотправителя		Сальдо в пользу железной дороги-грузоотправителя		(наименование станции)
				(подпись) (Ф. И. О.)

С издательским правом, опубликовано Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО) Копенгаген, октябрь 1982 г.

Принят комитетом по документации японской судовой биржи, Токио
Принят комитетом по документации Генерального совета Британского судоходства, Лондон,
Комитетом по документации Международной ассоциации судовладельцев (INSA) Гдыня и Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (FONASBA) Лондон.

1. Судовой брокер	СТАНДАРТНЫЙ ОБШИРНЫЙ ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ БАЛТИЙСКОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СУХИХ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ Кодовое название: «Волкоа» Часть I
3. Судовладельцы (указать наименование, адрес и номер телекса)	2. Место и дата договора
	4. Фрахтователи (указать наименование, адрес и номер телекса)
5. Описание грузов (ст. 1)	
6. Порт (порты) погрузки или рендж (ренджи) (ст. 1)	7. Порт (порты) выгрузки или рендж (ренджи) (ст. 1)
8. Срок договора (указать срок, первый день стадии для первого судна и дату канцелинга для последнего) (ст. 2)	9. Общее количество груза (указать минимум и максимум груза, и на чье усмотрение) (ст. 2)
10. Количество груза для одной отгрузки (указать минимум и максимум на усмотрение судовладельцев) (ст. 2)	
11. Окончательная отгрузка (указать минимум груза) (ст. 4)	
12. Программа отгрузок (заполняется лишь в случае, если согласована специальная программа) (ст. 5)	
13. Объявление порта (портов) погрузки (ст. 6)	14. Объявление порта (портов) выгрузки (ст. 7)
15. Суда, осуществляющие перевозку груза (ст. 8)	
16. Номинирование судов (ст. 9)	

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen. October, 1982

Adopted by the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo
Adopted by the Documentary Committee of the General Council of British Shipping, London, the Documentary Committee of the International Shipowners' Association (INSA), Gdynia and
The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), London.

1. Shipbroker	THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE STANDARD VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT FOR THE TRANSPORTATION OF BULK DRY CARGOES CODE NAME: "VOLCOA" PART I
3. Owners (indicate name, address & telex number)	2. Place and date of Contract
	4. Charterers (indicate name, address & telex number)
5. Description of cargoes (Cl. 1)	
6. Loading port(s) or range(s) (Cl. 1)	7. Discharging port(s) or range(s) (Cl. 1)
8. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 2)	9. Total Quantity (state min. and max. quantities and at whose option) (Cl. 2)
10. Quantity per shipment (state min. and max. quantity at Owners' option) (Cl. 2)	
11. Final shipment (state min. quantity) (Cl. 4)	
12. Programme of shipments (only to be filled in if specific programme agreed) (Cl. 5)	
13. Declaration of loading port(s) (Cl. 6)	14. Declaration of discharging port(s) (Cl. 7)
15. Performing vessels (Cl. 8)	
16. Nomination of vessels (Cl. 9)	

17. Дата канцелинга номинированного судна (указать число дней) (ст. 9)	
18. Ставка фрахта (ст. 11)	19. Сколота фрахта (валюта и когда/где выплачивается; указать бенефициара и счет в банке) (ст. 11)
20. Демередж/диспач (указать ставки или шкалу) (ст. 12)	21. Действующий чартер (чартера) (ст. 13)
22. Неподача судовладельцами тоннажа (указать число раз, если больше трех) (ст. 15)	23. Отказ фрахтователей от тоннажа (указать число раз, если больше трех) (ст. 16)
24. Опцион фрахтователей на аннулирование рейса за опоздание с прибытием (указать число раз, если больше трех) (ст. 17)	25. Приостановка исполнения договора (указать число дней/месяцев) (ст. 19)
26. Аннулирование вследствие войны (указать названия других стран, если согласовано) (ст. 20)	
27. Право и арбитраж (указать согласованный номер подпункта ст. 21; если согласован п/п 21.3, то указать место арбитража) (если данный бокс не заполнен, то действует п/п 21.1) (ст. 21)	28. Комиссионные и в чью пользу выплачиваются (ст. 22)
29. Наименования и адреса для номинирования и уведомления судовладельцами (ст. 23)	30. Наименования и адреса для номинирования и уведомления фрахтователями (ст. 23)
31. Номера дополнительных статей, охватывающих специальные положения, если таковые согласованы.	

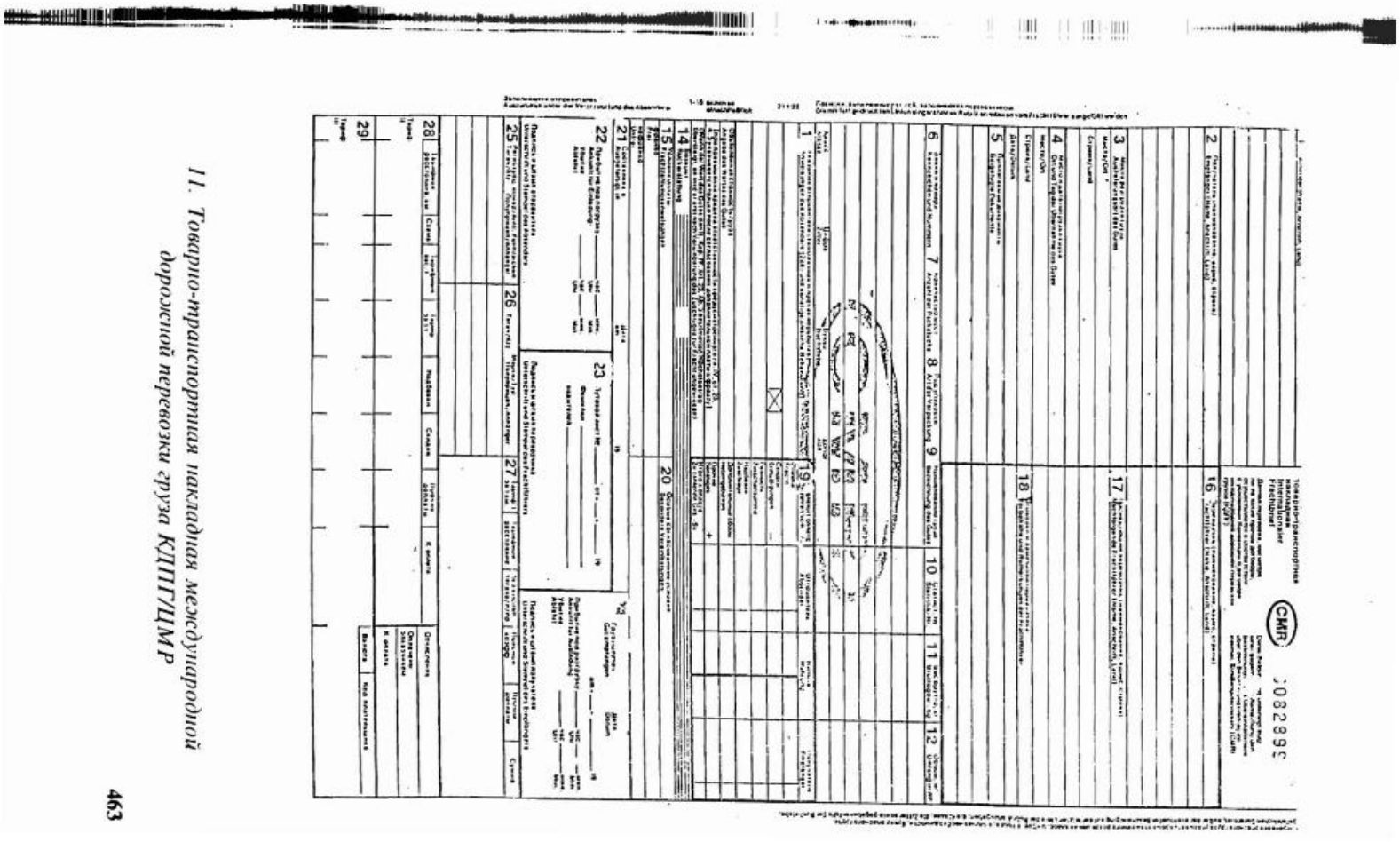
Взаимно согласовано между сторонней, упомянутой в боксе 3, (в дальнейшем именуемой «судовладельцы») и стороной, упомянутой в боксе 4 (в дальнейшем именуемой «фрахтователи»), что настоящий договор подлежит исполнению в соответствии с условиями, содержащимися в Части I, включая дополнительные статьи, если таковые оговорены и обозначены в боксе 31, и в Части II; в случае столкновения условий, положения Части I превалируют над положениями Части II в пределах такого столкновения, но не более.

Подпись (Судовладельцы)	Подпись (Фрахтователи)

17. Cancellation (if a nominated vessel) (state number of days) (Cl. 9)	
18. Freight rate (Cl. 11)	19. Freight payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 11)
20. Demurrage/Despatch money (state rate(s) or scale) (Cl. 12)	21. Applicable charterparty(ies) (Cl. 13)
22. Owners' failure to nominate tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 15)	23. Charterers' refusal of tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 16)
24. Charterers' option of cancelling for late arrival (state if other than 3 times) (Cl. 17)	25. Interruption of Contract (state number of days/months) (Cl. 19)
26. War cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 20)	
27. Law and Arbitration (state 21.1., 21.2. or 21.3 of Cl. 21, as agreed; if 21.3. agreed state place of arbitration) (if not filled in 21.1. shall apply) (Cl. 21)	28. Commission and to whom payable (Cl. 22)
29. Names and addresses for nominations/notifications by the Owners (Cl. 23)	30. Names and addresses for nominations/notifications by the Charterers (Cl. 23)
31. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 31, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)



11. Товарно-транспортная накладная международной дорожной перевозки груза КПГ/ЦМР

ПОРУЧЕНИЕ №
НА ОТГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ

Экспортное разрешение №

Грузополучатель, адрес, страна

Таможня административного органа

Груз _____ вес _____ место _____

Отправить по адресу

на т/х _____ рейсом _____

Отправитель: _____ Фрахт _____

Судно _____ Порт погрузки: _____ Р/с №

Порт выгрузки: _____ Кол-во оригиналов к/с _____

Маркировка	Наименование груза, род упаковки	Число мест	Масса Объем	Примечания

Фрахт и др. расходы	Наименование груза Число мест	Масса	Объем	Тип

Дополнительные указания:

Документы направить	Оригинал/копия	Коносамент	Спецификация	Расписка	Сертификат	Сертификат происхождения		
условий заказа								
и т.п.								

Подпись

Дата

12. Погрузочный ордер

RECEIVED FROM MESSRS;

ON BOARD THE:

DESTINED TO:

ON THE CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE BILLS OF LADING OF THE

ORIGINAL
MATE'S
RECEIPT

MARKS & NOS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF CONTENTS	WEIGHT IN KILOS	MEASUREMENT

BILLS OF LADING WILL BE DELIVERED IN EXCHANGE FOR THIS RECEIPT BY:

ROTTERDAM,

AS AGENTS

13. Штурманская расписка

Shipper

КЗ-2.4.T

Reference No _____

СССР Морфлот

BILL OF LADING No _____

Adopted by
The Soviet Maritime
Law Association

Consignee

Notify address

Shipowner | Flag

Vessel | Port of loading

Port of discharge | Number of Orig. Bs/L

Marks and numbers	Kind of packages and description of goods	Number of pieces	Gross weight / Measurement

Freight and charges

The goods taken on board of the vessel in apparent good order and condition unless noted herein at the port of loading for carriage to the port of discharge or so near thereto as she may safely get, always afloat. All particulars (weight, measure, marks, numbers, quantity, contents, value and etc.) thereof being as stated by the Merchant but unknown to the Carrier who undertakes to deliver the goods as they were actually loaded.

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to all stipulations, exceptions and conditions on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated. One of these Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods.

Neither the weight nor the measure of goods carried in bulk are checked by the Carrier on loading.

Any dispute arising under this Bill of Lading shall be referred to arbitration of the Maritime Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce and Industry, 6, Kuibyshevskaia Str., Moscow, USSR, in accordance with the rules of procedure of the said Commission.

This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Merchant Shipping Code of the USSR, 1968, or the Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading dated 25th August 1924, or as the case may be any other international convention applicable at the port of shipment.

In witness whereof number of stated above original Bs/L have been signed, one of which being accomplished, the others to be void.

Place and date of issue

Master's signature

14. Коносамент

Место для особых отметок и штемпелей

ОКТЯБРЬСКАЯ ж. д. 20 РЖД

НАКЛАДНАЯ 1

№

Род вагона | № PE | № вагона | Грузоподъемность | Осность | Тип подв. | Код судна | Вид погашаемости

скорости (высшей, ближней)

Станция отправления | Станция и дорога назначения

Отправитель (полное наименование) | Получатель (полное наименование) ОБРАЗЕЦ

Его почтовый адрес | Его почтовый адрес

Плательщик

Справка банка о централиз. расчетах № _____ счет отправителя № _____

в _____ учреждении банка тор. _____

Объем кузова вагона _____ м³

Длина рамы платф. _____ м

Техническая норма загрузки

Масса груза в кг, определенная

Тарифные отметки:

Группа, позиция

Схема _____ Испол. тариф №

Вид отправки

Вагон подан взамен

Знаки отправителя	Кол. мест	Упаковка	Наименование груза	отправителем	железной дорогой
			Итого		

Расчет платежей за _____ км | Руб. | Коп. | Код

При отправлении

Провозная плата			
Проводник			
Итого			
Погрузка			
Выгрузка			
Взвешивание			
Итого при отпр.			

Итого мест (прописью)

Итого масса (прописью)

Брутто

Тара тров. с бр.

Нетто

Платежи взысканы на станции отправления по квитанции разных сборов № _____ Товарный кассир _____ (подпись)

При выдаче

Доп. пров. плата			
Выгрузка			
Хранение за __ сут			
Итого при выдаче			
Всего при отпр. и выд.			

Способ определения массы (на тех. ж., по стандарту, по трафарету, по обмеру (расчетным путем, условно, Стандартная масса одного места))

Погрузка средствами (железной дороги, грузоотправителя)

Марка ж. д.

Председатель (зам. дороги, начальник (зам. начальника) отделения дороги, станции, уполномоченный железной дороги)

За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю (должность и подпись отправителя (уполномоченного))

Платежи взысканы на станции назначения по квитанции разных сборов № _____ Товарный кассир _____ (подпись)

По плану № _____

Ввоз груза разрешен на _____ число _____ мес.

Погрузка закончена на _____ число _____ мес.

«___» _____ 19__ г. Нач. станции _____

(подпись)

* Нужное отметить

Б 000001

Ф. ГУ-29-О Централизованный расчет через РТК

15. Железнодорожная накладная

Место для особых отметок и штемпелей

ГУ-29-к

..... жел. дор. (№)

Накладная 1

на перевозку груза в универсальном контейнере

Код владельца* и номер контейнера	Масса конт. брутто, т	Тип отправки

№

Сведения о вагоне	Род	Номер	Грузопод.	скорости (большой, грузовой)	

Станция и дорога отправления		Станция и дорога назначения	
Отправитель (полное наименование)		Получатель (полное наименование)	
Почтовый адрес отправителя		Почтовый адрес получателя	
Плательщик		Плательщик	

Количество мест	Упаковка	Наименование груза	Масса груза вместе с упаковкой, определенная отправителем, в кг	Погрузка конт. на вагон произведена (отправит., ж.д.)	Техническая норма загрузки контейнера
				Тарифные отметки:	
				Группа, позиция	
				Схема	
				Класс груза	
				Искл. тариф №	
				Вид отправки	
				Расчет платежей за км	Руб. Коп. Кассы
		Итого		При отправлении	

Количество мест (прописью)	Масса груза		Провозная плата			
	Масса тары контейнера		Охрана ж.д.			
Масса груза (прописью)	Масса брутто конт. фактическая		Сбор за объявл. Ценность			
Платежи взысканы на станции отправления по квитанции разных сборов №						
Товарный кассир (подпись)			Итого при отпр.			

Сведения о ЗПУ ..... Тип ЗПУ и к/знаки .....
(отпр., ж.д.)

При выдаче

Объявленная ценность ..... руб. (прописью)	Провозная плата			
	Охрана ж.д.			
За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю ..... (Должность и подпись отправителя разборчиво)	Сбор за объявл. Ценность			
Платежи взысканы на станции назначения по квитанции разных сборов №				
Товарный кассир (подпись)	Итого при выдаче			

По заявке № .....
Ввоз груза разрешен на ..... число ..... мес
Погрузка назначена на ..... число ..... мес
(прописью)
"....." ..... г. Нач. станции .....

* Для средств пакетирования контейнера вместо буквенного кода указывается цифровой код железной дороги — собственницы контейнера. Для собственных средств пакетирования контейнеров проставляется «0».

16. Накладная на перевозку груза в универсальном контейнере

Оригинал накладной — Frachtbrieforiginal

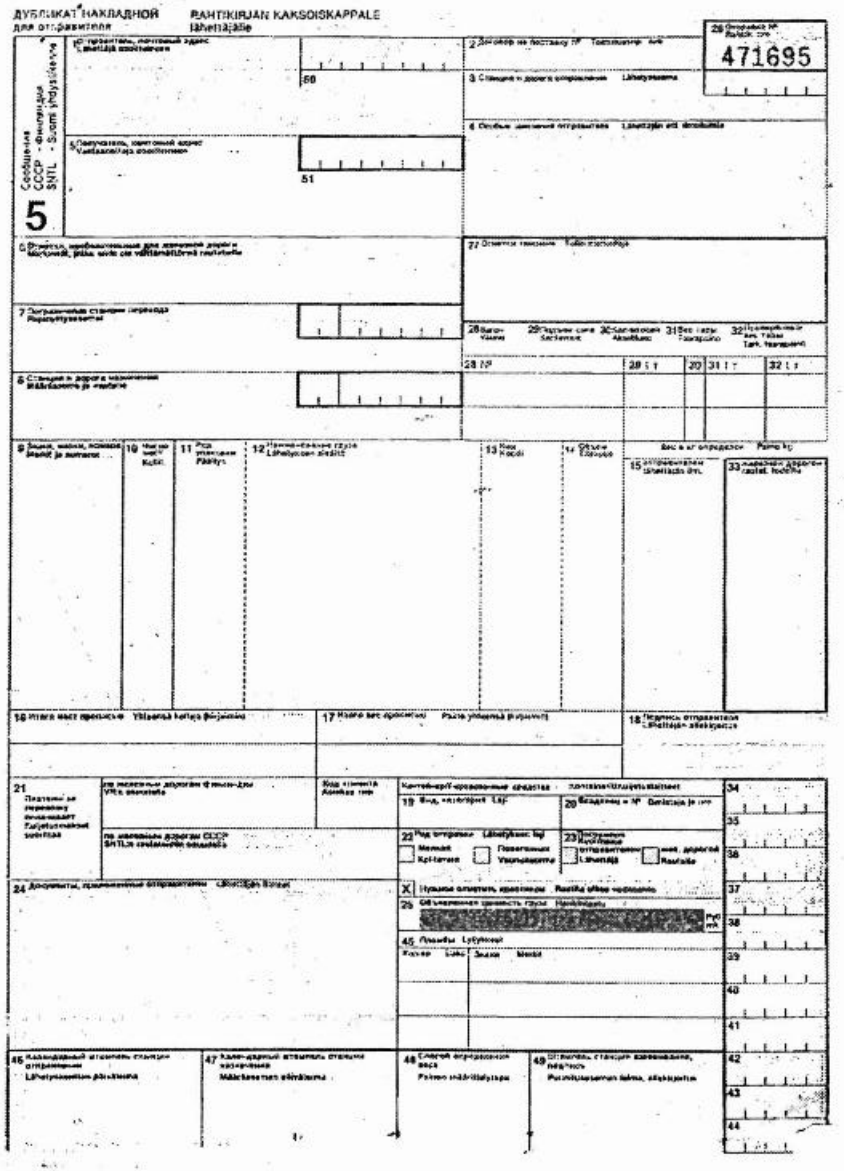
(для получателя) — (für Empfänger)

СКД SZD

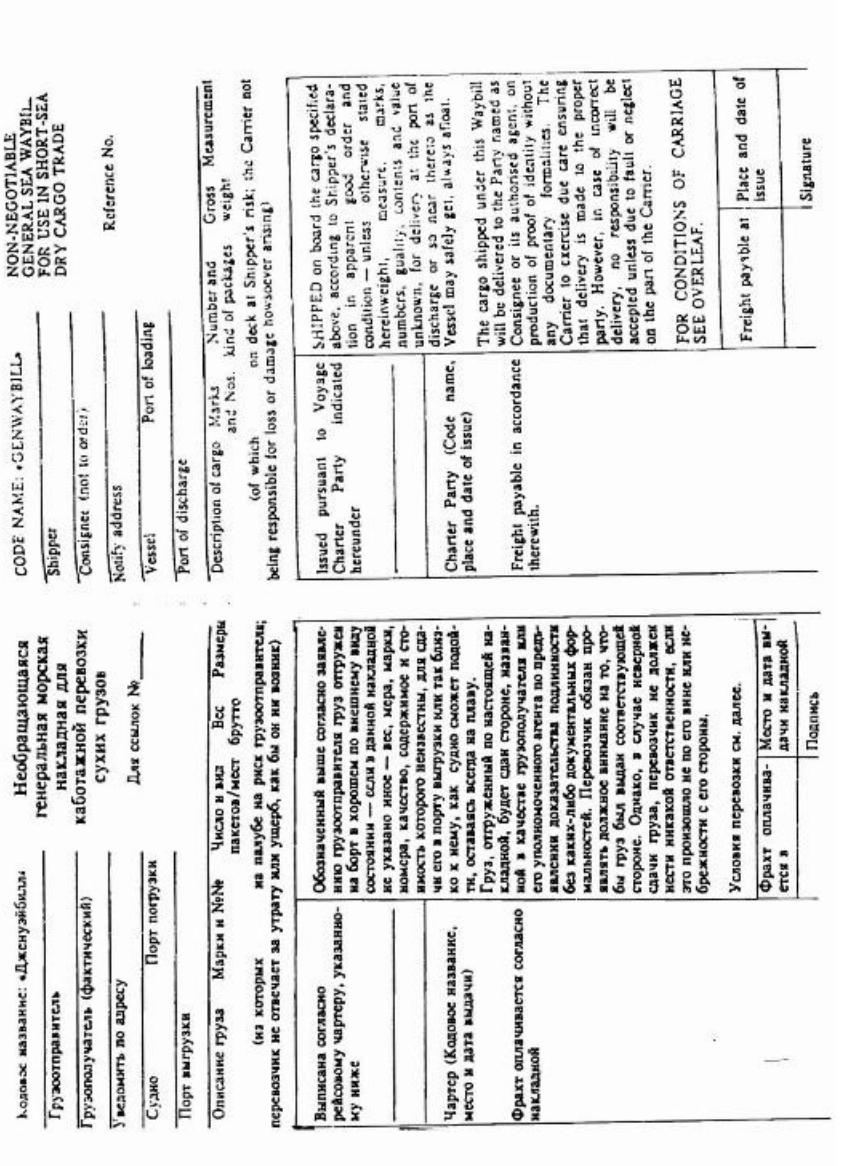
1

СМГС - Накладная малой скорости
SMGS - Frachtbrief Frachtgut

17. Накладная СМГС



18. Накладная «советско-финляндского железнодорожного сообщения»



19. Морская транспортная накладная

AANKOMSTBEWIJS
DELIVERY - RECEIPT

Onze ref./Our ref.:
Lijnagenturen enk.
Liner agencies inw.
Tel/Tel.

Zeeschip / Vessel:
Laadhaven / Port of loading:
Losshaven / Port of discharge:
Reis / Voy nr.
Ink. / Inward
B/L - Nr.

Merken en nummers Marks and numbers	Aantal - verpakking Number - packages	Goederenomschrijving Description of goods	Gewicht - maat Weight - measurement

Container nr.:

Type of service:

Plaats van aflevering / Place of delivery:	Plaats van ontvangst / Place of receipt:	S.v.p. contact opnemen met: Please contact: Area agent

Wij maken u er op attent, dat bovengenoemde goederen/containers slechts worden afgeleverd tegen dit recu en wij verzoeken u ervoor zorg te dragen dat het originele connossement en een eventuele A-conto betaling (zijdig in ons bezit is.

Cargo will be released only against surrender of this delivery-receipt duly signed and stamped. Original B/L duly endorsed by consignee to be presented in exchange for this delivery-receipt. Freight and charges to be paid in advance.

Bovenvermelde goederen/container behoorlijk ontvangen
The above mentioned goods/container received in good order

Provisional statement of freight and other charges to be paid:
Voorlopige opgave van vracht en andere kosten die betaalbaar zijn

Bedrag / Amount:
in

Printnaam en handtekening voor ontvangst s.v.p.
Name and signature for receipt please

A - CONTO

De ook omgekeerde vermelde clausules van toepassing. Clauses resp conditions as mentioned on the reverse will be applicable

20. Сдаточная расписка

НАКЛАДНАЯ №

____ _____ 19___ г. Наз. почта
пристань (подпись)

Отправка _____
Судно _____
(наименование, номер)

а) магистральным путем _____
б) малым рекам _____
в) морским путем _____
Расчетное _____

Порт (пристань) отправления	Порт (пристань) назначения
Отправитель (полное наименование)	Получатель (полное наименование)
Его почтовый адрес	Его почтовый адрес

Надписи и знаки: пароход-ства	Надписи и знаки: отправи-теля	Количество мест	Упаковка	Наименование груза	Вес груза (в кг) определен: отправителем	Вес груза (в кг) определен: пароходством	Тарифные отметки: группа, позиция	Тарифные отметки: скидка №

Итого мест (прописью)
Итого вес (прописью)

Способ определения веса _____
Погрузка _____ (средствами) Выгрузка _____ (средствами)
Приложены документы _____
Отправитель _____ (подпись грузоотправителя)

Получено при отправлении
(прописью)
Чек № _____ Получил _____ Упаковал _____ (подпись разборчиво)

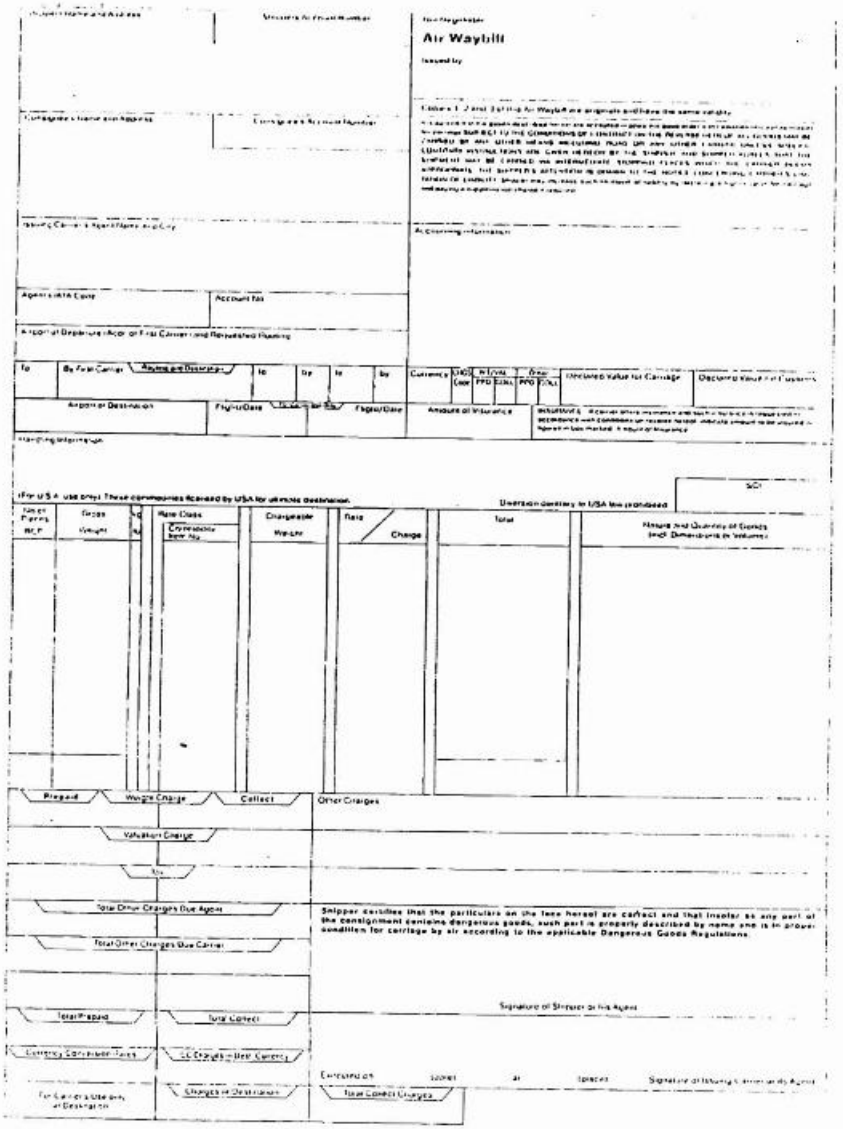
Получено при выдаче
Чек № _____ Получил _____ Упаковал _____ (подпись разборчиво)

Норма загрузки судна: тарифная (техническая), по задней осадке, вакенту (ненужное зачеркнуть)
_____ тонн

В пунктах / Платежи	Отправления: руб.	Отправления: к.	Назначения: руб.	Назначения: к.
1. Всего провозной платы				
в том числе по тарифу малых рек				
2. Погрузка, выгрузка				
3. Хранение				
4.				
5.				
ИТОГО				

Подпись таксирующего

21. Накладная внутреннего водного транспорта



22. Авиационная грузовая накладная

Путевой лист № _____
грузового автомобиля
индивидуального предпринимателя
с « ___» по « __» _____ 200 __г.

Форма № ПГ-1
утверждена Приказом
Минтранса России
от 30.06.2000 г. № 68

Предприниматель		Водитель (Ф.И.О.)*	1. 2.
Ф. И. О.		Номер водительского удостоверения*	1. 2.
Адрес		Лицензионная карточка	Регистрационный номер №
Телефон			
Тип, марка		Регистрационный знак	
Автомобиль			
Прицеп (полуприцеп)			
Водитель по состоянию здоровья К управлению допущен* подпись расшифровка подписи Место для штампа		Автомобиль технически исправен. Выезд разрешен* подпись расшифровка подписи Место для штампа	
	Дата (число, месяц, год), фактическое время (ч, мин)	Показания спидометра, км	
Выезд			
Возврат			

I. Работа водителя и грузового автомобиля

Заказчик (наименование и адрес)	Маршрут движения		Наименование груза	Расстояние, км
	откуда	куда		

II. Результаты использования грузового автомобиля

Пробег общий, км	Время в работе, ч, мин	Перевезено грузов, т

М.П.

Предприниматель _____
подпись

Особые отметки:

* Данные заполняются при использовании наемных водителей индивидуальным предпринимателем

23. Путевой лист грузового автомобиля

1 экз. — грузоотправителю
2 экз. — грузополучателю
3 и 4 экз. — автопредприятию

Типовая форма № 1-т
Утверждена Минфином СССР и ЦСУ СССР
19 г.

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ

серия _____ № _____

Грузоотправитель _____ Код _____
полное наименование организации, адрес

Грузополучатель ✓ _____ Код _____
полное наименование организации, адрес

Плательщик _____ Код _____
полное наименование организации, адрес, № расч. счета и банк, наименование банка

I. ТОВАРНЫЙ РАЗДЕЛ (заполняется грузоотправителем)

Код продукции (номенкл. номер)	Номер прейскур. и дополнения к нему	Артикул или № по прейскур. или ПНР	Количество	Цена	Наименование продукции товара (груза), ТУ, марка, размер, сорт	Единица измерения	Вид упаковки	Кол-во мест	Вес (т. кг)	Сумма	Пор. № записи по складской картотеке (грузоотправ., грузополучателю)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Товарная накладная имеет продолжение на _____ листах, на бланках за № _____
и содержит _____ порядковых номеров записей
прописью

Всего наименований _____ Масса груза (нетто) _____
цифрами прописью

Всего мест _____ Масса груза (брутто) _____
прописью прописью

Выписка № _____
Складские или трансп. расписки _____
Всего к оплате _____

Приложение (паспорта, сертификаты и т. п.) на _____ листах _____
прописью

Всего отпущено на сумму _____
прописью

Отпуск разрешил _____ Гл. (ст.) бухгалтер _____
должность, подпись подпись

Отпуск груза произвел _____ М. П. « » _____ 19 г.
подпись

По доверенности № _____ от « » _____ 19 г.
выданной _____

Груз к перевозке принял _____
ф., и., о., подпись

(При личном приеме товара по количеству и ассортименту) _____

Груз получил _____
должность, фамилия, и., о., подпись грузополучателя

II. ТРАНСПОРТНЫЙ РАЗДЕЛ

Срок доставки груза « » _____ 19 г.

ТТН № _____
К путевому листу № _____

Автопредприятие _____ Автомобиль _____
наименование, адрес, № расч. счета в банке, адрес банка марка, гос. №

Заказчик (плательщик) _____
наименование, адрес, № расч. счета в банке, адрес, телефон

Водитель _____ Вид перевозки _____ Код _____
ф., и., о., № удостоверения

Пункт погрузки _____ Пункт разгрузки ✓ _____ Маршрут № _____
адрес, тел. адрес, тел.

Переадресовка _____ 1. Прицеп _____ Гар. № _____
наимен. и адрес нового грузополучат., № распоряж., подпись отв. лица 2. Прицеп _____ Гар. № _____

СВЕДЕНИЯ О ГРУЗЕ

Краткое наименование груза	С грузом следуют документы	Вид упаковки	Колич. мест	Способ определ. массы	Код груза	Номера контейнеров	Класс груза	Масса брутто, т
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.								
2.								
3.								
							Итого масса брутто, тонн	

Указанный груз за испр. пломбой, тарой и упаковкой _____ Кол. мест _____
оттиск прописью

Массой брутто, т _____ к перевозке
прописью

Сдал _____
должность, ф., и., о., подпись, штамп

Принял водит.-экспедитор _____
ф., и., о. водителя, подпись

Указанный груз за испр. пломбой, тарой и упаковкой _____ Кол. мест _____
оттиск прописью

Массой брутто, т _____ сдал
прописью

водитель-экспедитор _____
подпись

Принял _____
должность, ф., и., о., подпись, штамп

Кол. ед. зак. _____

Отметки о сост. актов _____

Транспортные услуги _____

ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Операция	Исполн. (АТП, ГАС, отпр. получ.)	Дополнительные операции (наименов. колич.)	Механизм, грузоподъем., емк. ковша	способ		дата и время, час., мес., час., мин		время доп. опер., мин.	подпись отв. лица
				руч., мех. пол.	код	прибытия	убытия		
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
погр.									
разгр.									

ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ (заполняется автопредприятием)

расстояние перевоз. по группам дорог, км					код засл.	за трансп. услуги		штраф	операции, возв.		суммы, прист., ч., м.	
всего	в гор.	I гр.	II гр.	III гр.		с клиента	водителю		расх. водит.	исп. тараф	вод. погр.	вод. разгр.
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32

Таксировка:

Расчет стоим.	За тонны	За тонно-км	Погр.-разгр. раб. (тонн)	Недогруз. авт. и прц.	Экспед.	Сверхнорм. простой, погрузки	Сверхнорм. простой, разгр.	За сроч. заказа	За спец. трансп.	Прочие доплаты	Всего
	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
Выполнено											
Расценка											
К оплате											

Подпись таксировщика _____

25. Линейный коносамент

Грузоотправитель		ЛИНЕЙНЫЙ КОНОСАМЕНТ
Грузополучатель		
Уведомить по адресу		
Кем принят груз к* перевозке до погрузки на борт	Место приема груза* до погрузки на борт	Проформа БИМКО
Судно	Порт погрузки	
Порт выгрузки	Место сдачи груза по* сквозному коносаменту	

Марки и номера	Число и вид пакетов; описание груза	Вес брутто	Размеры

Сведения, предоставленные коммерсантом

Сведения о фрахте, расходах и т. п.	ГРУЗ, указанный выше согласно заявлению грузоотправителя, принят в хорошем по внешнему виду состоянии — если в коносаменте не указано иное — вес, мера, марки, номера, качество, содержимое и ценность неизвестны. Договор, доказательством которого служит настоящий коносамент, подчиняется исключениям, ограничениям, условиям и привилегиям (в т. ч. относящимся к предварительному приему груза и перевозке судном-субститутом), изложенным в «Стандартных условиях перевозки» перевозчика, которые применяются к рейсу, осуществляемому по данному коносаменту, и вступает в силу в день его подписания. Если перевозчик не располагает «Стандартными условиями» перевозки, настоящий коносамент подчиняется исключениям из ответственности, ограничениям, условиям и привилегиям, изложенным в проформе линейного коносамента «Конлайнбилл» вступающим в силу со дня его выдачи

Суточная ставка демереджа, (если согласовано)	Фрахт оплачивается в	Место и дата выдачи коносаментов
	Число оригиналов коносаментов	Подпись

Применяется только в случае, когда документ используется в качестве сквозного коносамента

Shipper		BIMCO BLANK BACK FORM OF
Consignee		
Notify address		LINER BILL OF LADING
Pre-carriage by*	Place of receipt by pre-carrier*	B/L No.
Vessel	Port of loading	Reference No.
Port of discharge	Place of delivery by on-carrier*	

Marks and Nos.	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight	Measurement

Particulars furnished by the Merchant

Freight details, charges etc.	RECEIVED the goods as specified above according to Shipper's declaration in apparent good order and condition — unless otherwise stated herein — weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown. The contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties including those relating to pre-carriage and on-carriage, set out in the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable to the voyage covered by this Bill of Lading and operative on its date of issue. If the Carrier does not have Standard Conditions of Carriage this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties set out in the "Conlinebill" Liner Bill of Lading operative on its date of issue

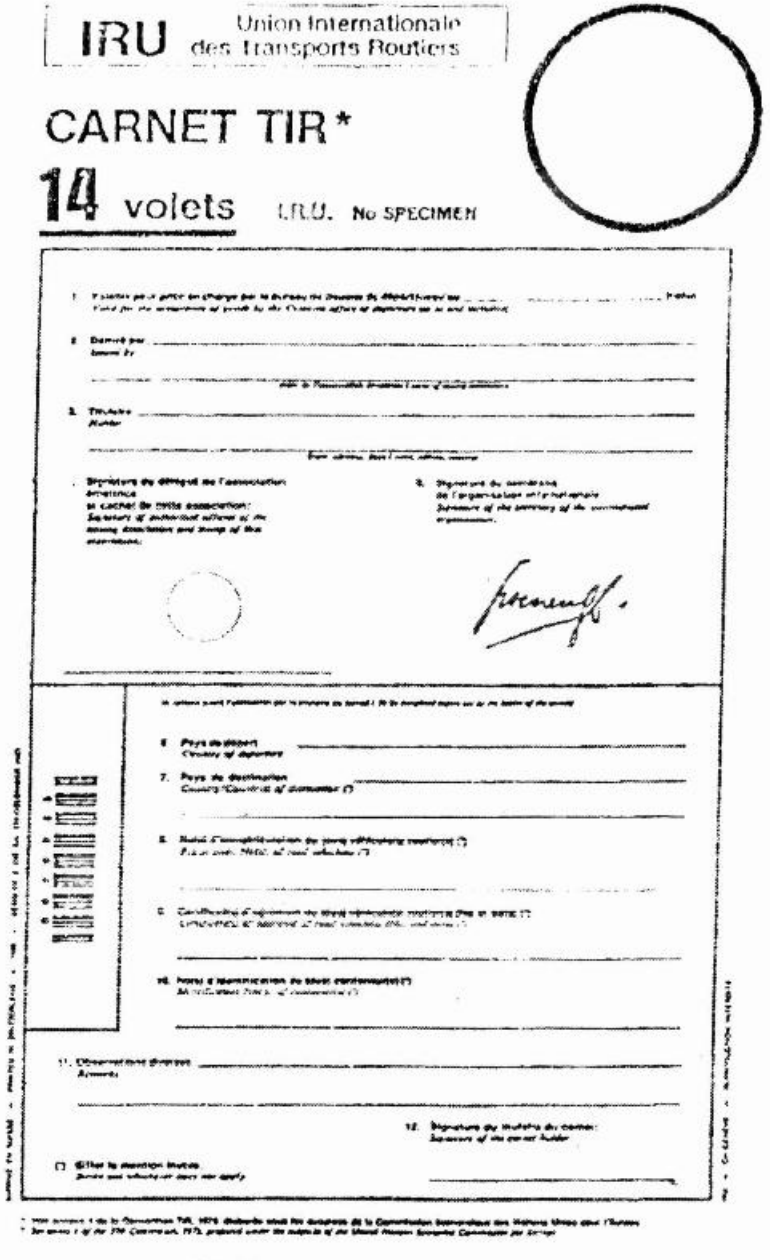
Daily demurrage rate (if agreed)	Freight payable at	Place and date of issue
	Number of original Bs/L	Signature

The "Conlinebill" Liner Bill of Lading and the Carrier's Standard Conditions of Carriage incorporate or are deemed to incorporate the Hague Rules contained in the Brussels Convention dated 25th August 1924 and any compulsorily applicable national enactment of either the Hague Rules as such or as amended by the Hague-Visby Rules contained in the Brussels Protocol dated 23rd February 1968

A copy of the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable hereto may be inspected or will be supplied on request at the office of the Carrier or the Carrier's Principal agents.

IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to be void

* Applicable only when document used as a Through Bill of Lading


IRU Union Internationale des Transports Routiers

CARNET TIR*

14 volets I.R.U. No SPECIMEN

М. Книжки МДП-Карнет ТИР

Договор транспортной экспедиции

г. Москва ____200__ г.

_____именуемое в дальнейшем «Экспедитор», в лице генерального директора _____, действующего на основании Устава, с одной стороны, и Компания_____, именуемое в дальнейшем «Клиент», в лице директора _____, действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора

Настоящий договор регулирует взаимоотношения сторон при организации Экспедитором перевозок и транспортно-экспедиторском обслуживании грузов номенклатуры Клиента.

2. Обязательства и права Сторон

2.1.Обязательства и права Экспедитора

2.1.1. По настоящему договору Экспедитор обязуется по поручению Клиента и за вознаграждение организовать выполнение оказываемых настоящим договором комплекса транспортно-экспедиторских услуг, связанных с перевозкой, хранением и доставкой грузов номинированному Клиентом грузополучателю, а также осуществлять операции по таможенному оформлению грузов.

2.1.2. Дает Клиенту рекомендации по формулировкам транспортных условий внешнеторговых контрактов купли — продажи и по вопросам повышения эффективности перевозок за счет выбора рациональных маршрутов, снижения расходов по транспортировке, упаковке, погрузо-разгрузочным и другим операциям.

2.1.3. По поручению Клиента и за его счет осуществляет страхование перевозимых грузов Клиента.

2.1.4. Консультирует Клиента в вопросах сертификационного и фитосанитарного контроля грузов.

2.1.5. При выполнении положений настоящего договора Экспедитор обязан проявлять должную расторопность в интересах Клиента, предоставлять Клиенту необходимую информацию о продвижении грузов и движении транспортных средств, вести учет экспедируемых грузов на складах и терминалах.

2.1.6. В целях организации каждой конкретной перевозки груза Клиент выдает Экспедитору экспедиторское поручение, которое скрепляется подписью уполномоченного лица Клиента и печатью. Поручение Клиента считается принятым к исполнению по организации перевозки после его акцепта Экспедитором. (образец поручения прилагается).

2.1.7. В рамках поручения Клиента Экспедитор имеет право заключать договоры перевозки, перевалки и хранения груза от своего имени, но за счет Клиента.

2.1.8. При выполнении экспедирования по принципу «от двери до двери» экспедитор перед всеми третьими лицами принимает на себя обязательства Клиента, действующего за его счет.2.1.9. Сообщает Клиенту обо всех обнаруженных недостатках и неточностях, содержащихся в документах, а также несоответствии сведений действительным характеристикам груза.

2.2. Права Экспедитора

2.2.1. При обнаружении недостаточности или несоответствия сведений, содержащихся в документах, предоставленных Клиентом, действительным характеристикам груза. Экспедитор вправе не приступать к выполнению поручения Клиента до момента получения необходимых документов и дополнительных инструкций

2.2.2. Принимать от Клиента вознаграждение за выполненные поручения и оплачивать для работы с грузом линии, морские и речные порты, аэропорты, склады и терминальными железнодорожными и автомобильными терминалами и другими третьими лицами, участвующими в процессе перевозки.

2.2.3. Производить расчеты с привлеченными к выполнению поручений организациями.

2.2.4. При выполнении экспедирования по принципу «от двери до двери» Экспедитор вправе заключать договоры, способствующие осуществлению перевозки, от собственного имени или от имени Клиента без уведомления последнего.

2.2.5. При возникновении веских причин, в целях защиты интересов Клиента, Экспедитор имеет право отклоняться от инструкций Клиента, касающихся перевозки груза, при этом, такое действие не влечет дополнительной ответственности Экспедитора.

2.2.6. Экспедитор вправе прекратить выполнение поручения по настоящему договору в случае возникновения препятствий со стороны государственных или муниципальных органов власти.

2.2.7. В случае отказа номинированного Клиентом грузополучателя принять у Экспедитора доставленный груз, Экспедитор вправе, после извещения Клиента, выгрузить груз в любом, удобном для него месте, отнеся все расходы и произведенные операции на Клиента.

3.Права и обязательства Клиента

3.1. Права Клиента

3.1.1. Клиент может прорабатывать с Экспедитором транспортные условия контрактов купли-продажи с фирмами и заключать их на базисных условиях поставок.

Осуществлять контроль за продвижением переданного Экспедитору груза или за правильностью оформления документов для перевозки груза.

3.1.2. Отменить данное Экспедитору поручение, или отказаться от исполнения настоящего договора.

3.2. Обязательства Клиента

3.2.1. Клиент заблаговременно направляет Экспедитору инструкции, дополнительную информацию и необходимые документы для составления транспортных и товаросопроводительных документов в соответствии с заключенными договорами купли — продажи с указанием рассылки документов.

3.2.2. Клиент гарантирует, что описание и особенности груза являются полными и правильными.

3.2.3. Клиент гарантирует, что упаковка и маркировка груза, со[illegible] соответствуют условиям перевозки, за исключением случаев, когда на услуга выполняется Экспедитором.

3.2.4. В случае выдачи Клиентом поручения Экспедитору на транспортно-экспедиторское обслуживание опасных грузов или грузов, требующих соблюдения определенного температурного режима Клиент обязан предварительно согласовать с Экспедитором все необходимые условия такой перевозки. Экспедитор имеет право не принимать к обслуживанию такой тип груза.

3.2.5. Для подтверждения налоговой ставки 0 процентов по НДС Клиент предоставляет Экспедитору в течение одного месяца с даты отправления груза документы предусмотренные статьей 165 Налогового кодекса РФ.

3.2.6. Выплачивает вознаграждение Экспедитору за выполнение предусмотренных настоящим договором услуг.

3.2.7. Выдает Экспедитору доверенность на представление интересов Клиента во всех государственных и муниципальных организациях, предприятиях и организациях всех форм собственности.

4.Порядок расчетов

4.1. За выполнение работ по настоящему договору Клиент выплачивает Экспедитору вознаграждение в размере ____% от сумм провозных платежей используемых видов транспорта.

Вознаграждение Экспедитора определяется как разница между суммой выплаченной Клиентом Экспедитору и суммой оплаченной Экспедитором третьим лицам, участвующим в процессе перевозки груза по каждому поручению Клиента.

Вознаграждение Экспедитора установлено в размере _____руб. за каждое поручение Клиента.

4.2. *На каждое выполненное поручение Экспедитор выставляет счет, оплата которого производится Клиентом в течение 30 банковских дней.*

4.3. На любую сумму фрахта, провозной платы, сборов, демереджа, комиссии и т. д., полученную с просрочкой очередной даты платежа, начисляется пеня в размере 0,1% за каждый день просрочки платежа.

4.4. В случае какого-либо спора о размере полагающегося платежа, стороны имеют право требовать от другой стороны предоставления гарантии банка, с которым сотрудничает сторона, вместо платежа впредь до разрешения спора. Сторона, ошибка которой в конечном итоге будет доказана, берет на себя стоимость такой гарантии.

4.5. В случае непредоставления Клиентом документов, подтверждающих налоговую ставку 0 процентов по НДС (п. 3.2.6. настоящего договора), Экспедитор выставляет счет на сумму НДС (18 %) от согласованного вознаграждения Экспедитора, который Клиент обязан оплатить в течение 5 банковских дней с даты получения счета.

5.Ответственность сторон

5.1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по настоящему договору стороны несут материальную ответственность в соответствии с действующим Гражданским законодательством Российской Федерации.

5.2. Клиент несет материальную ответственность за причинение убытков Экспедитору в связи с аннулированием поручения, не предоставленным согласно принятой Экспедитором заявке, грузом в перевозке, простоем или холостым пробегом собственных или привлеченных Экспедитором транспортных средств. При этом при аннулировании принятого и исполняемое Экспедитором поручения Клиент выплачивает Экспедитору неустойку в размере ____ руб.

5.3. Клиент несет ответственность за возможные последствия несвоевременного, а также предоставления неправильных или неточных данных по выданному Экспедитору поручению, при условии выполнения Экспедитором условий пункта 2.1.9. настоящего договора.**5.4.** Клиент несет ответственность за недостоверность сведений о грузе, содержащихся в представленных для таможенного оформления документах, и возмещает Экспедитору в полном объеме суммы, взысканные с Экспедитора таможенным органом РФ в качестве санкций за нарушение таможенного законодательства в связи с использованием указанных документов.

5.5. Экспедитор не несет ответственности за убытки и ущерб, возникшие вследствие неточности и/или неполноты сведений, внесенных Клиентом в экспедиторское поручение.

5.6. Экспедитор не несет ответственность за убытки, связанные с хищением грузов на транспортных средствах, кроме транспортных средств Экспедитора, на складах аэропортов и грузовых терминалах, внутри тарную недостачу содержимого грузовых мест, принятых и переданных в исправной упаковке.

5.7. В любом случае ответственность Экспедитора не может превышать ответственности перевозчика, привлеченного Экспедитором к выполнению поручения Клиента.

5.8. Экспедитор несет ответственность за собственные ошибки, и за неправомерные действия привлеченных к выполнению поручения третьих лиц.

5.9. Если Экспедитор принимает к обслуживанию опасный груз, и в процессе перевозки возникнет опасность для других грузов или могут нанести ущерб жизни или здоровью людей, то такие грузы могут быть уничтожены без предупреждения Клиента с отнесением расходов на Клиента.

6. Страхование

Страхование груза Клиента может осуществляться Экспедитором при предоставлении Клиентом Экспедитору точных инструкций в письменном виде с обязательством оплатить страхование груза на период перевозки самостоятельно или возместить Экспедитору расходы по страхованию груза. Условия страхования согласовываются сторонами до начала перевозки.

7.Форс мажор

При наступлении обстоятельств непреодолимой силы (форс мажор) Стороны имеют право приостановить исполнение обязательств по настоящему договору на срок действий таких обстоятельств. В случае, если такие обстоятельства будут продолжаться более 30 дней, стороны вправе отказаться от исполнения своих обязательств по настоящему договору без предъявления каких-либо санкций за неисполнение договора. Достаточным подтверждением обстоятельств непреодолимой силы будет свидетельство Торгово- Промышленной палаты страны их возникновения.

8. Рассмотрение споров и Арбитраж

8.1. В случае возникновения у стороны настоящего договора претензии по ненадлежащему исполнению настоящего договора, то потерпевшая сторона обязана предъявить другой стороне претензию в письменном виде. Претензия предъявляется в течение 6 (шести) месяцев с даты наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

8.2. Сторона, предъявляющая претензию, обязана предоставить документальное подтверждение предъявляемых требований и обоснованный расчет требуемого возмещения.

8.3. Сторона, к которой предъявлена претензия, обязана рассмотреть ее по существу и направить мотивированный ответ в течение 30 дней с даты получения претензии.8.4. Все споры и разногласия, возникающие из настоящего договора или в связи с ним, подлежат урегулированию путем переговоров. В случае невозможности урегулирования путем переговоров, споры и разногласия, вытекающие из настоящего договора или в связи с ним, без обращения в суды общей юрисдикции, подлежат рассмотрению в Арбитражном суде г. Москвы, при рассмотрении спора применяется материальное право Российской Федерации.

9.Прочие условия

9.1. Настоящий договор вступает в силу с даты его подписания и будет действовать до _____ года. Этот срок не распространяется на сроки перевозки грузов.

9.2. Настоящий договор может быть продлен на новый срок путем обмена сторонами соответствующими письменными уведомлениями.

9.3. При окончании действия настоящего договора по любым обстоятельствам взаимоотношения сторон по нему продолжаются до

завершения всех расчетов между сторонами, о чем составляется соответствующий протокол, подписываемый уполномоченными сторонами лицами.

9.4. Все изменения и дополнения к настоящему договору действительны лишь в том случае, если они совершены в письменном виде и подписаны уполномоченными представителями сторон.

9.5. Настоящий договор составлен на русском языке в двух подлинных экземплярах по одному для каждой стороны.

10. Юридические адреса и банковские реквизиты сторон

1. Agents	STANDARD STATEMENT OF FACTS (SHORT FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)
2. Vessel's name	3. Port
4. Owners/Disponent owners	5. Vessel berthed 6. Loading commenced / 7. Loading completed
8. Cargo	9. Discharging commenced / 10. Discharging completed 11. Cargo documents on board / 12. Vessel sailed
13. Charter Party	14. Working hours/meal hours of the port
15. Bill of Lading weight/quantity / 16. Outturn weight/quantity	
17. Vessel arrived on roads	18.
19. Notice of readiness tendered	20.
21. Next tide available	22.

DETAILS OF DAIY WORKING

Date	Day	Hours worked		Hours stopped		No. of gangs	Quantity load./disch.	Remarks *
		From	to	From	to			
General remarks *								
Place and date				Name and signature (Master)				
Name and signature (Agents) *				Name and signature (for the Charterers/Shippers/Receivers)				

28. Акт стояночного времени

Published by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen

STANDARD TIME SHEET (SHORT FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)

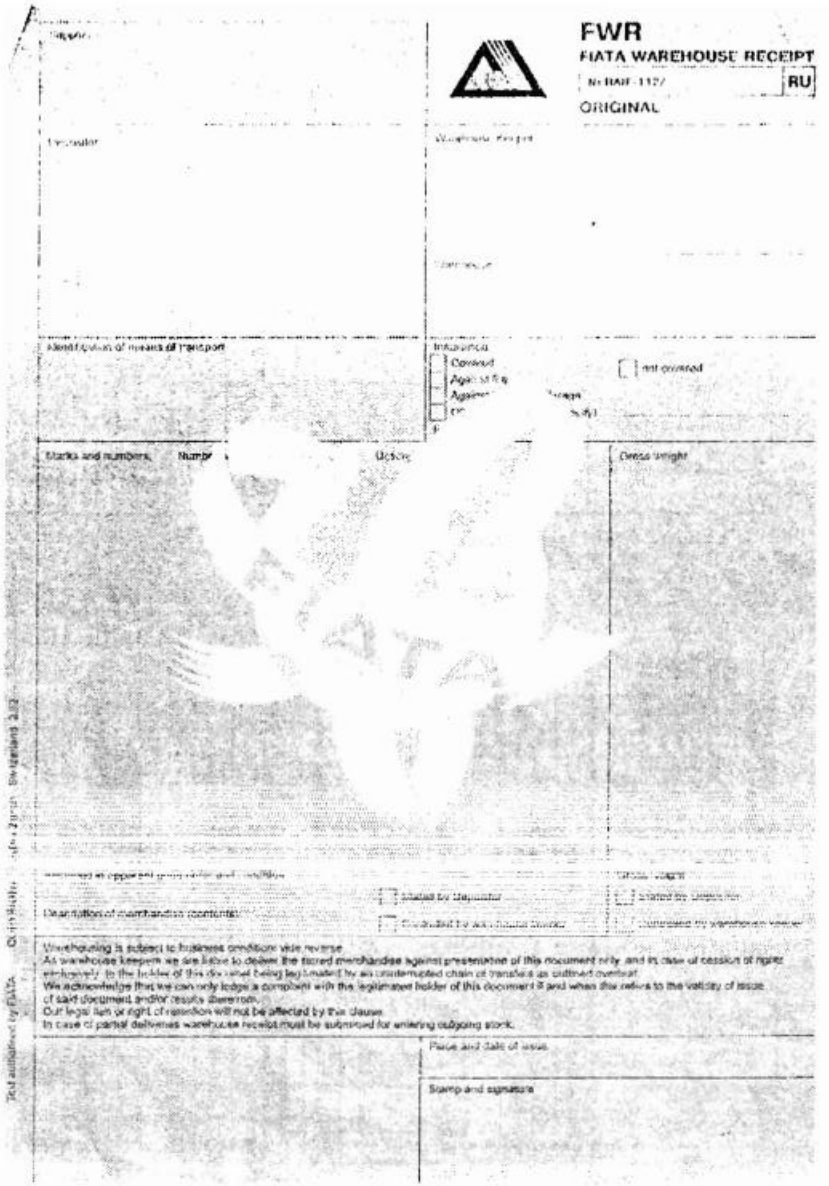
1. Agents	2. Vessel's name / 3. Port
4. Owners/Disponent Owners	5. Vessel berthed 6. Loading commenced / 7. Loading completed
8. Cargo	9. Discharging commenced / 10. Discharging completed 11. Cargo documents on board / 12. Vessel sailed
13. Charter Party *	14. Working hours/meal hours of the port *
15. Bill of Lading weight/quantity / 16. Outturn weight/quantity	
17. Vessel arrived on roads	18. Time to count from
19. Notice of readiness tendered	20. Rate of demurrage / 21. Rate of despatch money
22. Next tide available	23.
24. Laytime allowed for loading / 25. Laytime for discharging	26.

Опубликован Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО), Копенгаген

СТАНДАРТНЫЙ ТАЙМШИТ (КОРОТКАЯ ФОРМА) РЕКОМЕНДОВАН БАЛТИЙСКОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ (БИМКО) И ФЕДЕРАЦИЕЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ АССОЦИАЦИЙ СУДОВЫХ БРОКЕРОВ И АГЕНТОВ (FONASBA)

1. Агенты	2. Название судна / 3. Порт
4. Судовладельцы/Диспонент-владельцы	5. Судно ошвартовано 6. Погрузка начата / 7. Погрузка закончена
8. Груз	9. Выгрузка начата / 10. Выгрузка закончена 11. Грузовые документы на борту / 12. Судно вышло в рейс
13. Чартер *	14. Часы работы и время приема пищи в порту *
15. Коносаментский вес/количество / 16. Выгруженный вес/количество	
17. Судно прибыло на рейд	18. Время считается с
19. Нотис о готовности вручен	20. Ставка демереджа / 21. Ставка диспача
22. Время ближайшего прилива	23.
24. Сталийное время, полагающееся на погрузку / 25. Сталийное время, полагающееся на выгрузку	26.

29. Таймшит



FWR

FIATA WAREHOUSE RECEIPT

No BAF-1127 **RU**

ORIGINAL

Depositor

Warehouse Receipt

Declared value

Identification of means of transport

Insurance

Covered

Against all risks

Against

For

not covered

Marks and numbers Number Packing

Gross weight

Description of merchandise (contents)

stated by depositor

stated by warehouse

Warehousing is subject to business conditions vide reverse.
As warehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document only and its case of cession of rights exclusively to the holder of this document being by it traced by an uninterrupted chain of transfers as outlined overleaf.
We acknowledge that we can only lodge a complaint with the legitimate holder of this document if and when this refers to the validity of issue of said document and/or results therefrom.
Our legal lien or right of retention will not be affected by this clause.
In case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock.

Place and date of issue

Stamp and signature

Not authorized by FIATA

Distribution: 1 original for depositor, 2 originals for warehouse keeper

TRANSFER OF PROPERTY

Hereby the undersigned depositor

transfer the property of the goods specified in this "WAREHOUSE RECEIPT" and his right towards the warehouse-keeper in view of the restitution of the goods to Messrs.

Date Signature

CESSION OF DELIVERY CLAIM

Messrs cede the claim for delivery of the merchandise towards the warehouse keepers to Messrs.

Date Signature

Consignor

FBL | RAIL / | RD

CHAMBRE IATA
INTERNATIONAL RAIL BOARD
BILL OF LADING

Consignee (or order)

Notify address

Place of receipt

Ocean Vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement

specimen

Text copyrighted by IATA — All rights reserved © FIATA/Zurich-Switzerland 6.92

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

11. Minimum requirements FIATA FBL

Code Name: "MULTIDOC 95"

Consignor

Reference No.

Negotiable

MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Consignee (or order)

Issued by the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481)

Notify party/address

Insert BIMCO

Place of receipt

Ocean Vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and Nos	Quantity and description of goods	Gross weight, kg; Measurement, m³

Particulars above declared by Consignor

Freight and charges

RECEIVED the goods in apparent good order and condition, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

The MTO, in accordance with, and to the extent of, the provisions contained in this Bill of Lading undertakes to perform or to procure performance of the multimodal transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and assumes responsibility for such transport and such services.

One of the MT Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof MT Bill(s) of Lading has/have been signed in the number indicated below, one of which being accomplished the others to be void.

12. Recommendations concerning BIMCO Multidoc 95

(continued)

"MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL"

Consignor's declared value for carriage

Freight payable at

Place and date of issue

subject to payment of freight and other charge

Number of original MT Bills of Lading

Signed for the Multimodal Transport Operator [illegible]

Note:

The Merchant's attention is called to the fact that according to clauses 10 to 12 of this MT Bill of Lading the liability of the MTO is limited in most cases, limited to a specific loss of or damage to the goods.

FWB [illegible] / [illegible]

NON NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL

Issued subject to IATA/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)

ICC

Consignee's

Notify address

Place of receipt

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement

specimen

NON-NEGOTIABLE

according to the declaration of the consignor

Declaration of interest of the consignor in timely delivery (complete if applicable)	The total of parts of goods to be delivered	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (complete if applicable)
[illegible]	[illegible]	[illegible]

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned ☐Not covered ☐Covered according to attached Policy		Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

and authorized by FIATA. Copyright reserved FIATA [illegible] - Basle and 1997

Кодовое название: "МУЛТИУЭЙБИЛ"

Грузоотправитель — Для ссылок №

НАКЛАДНАЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Издано Балтийским и Международным Морским Советом (БИМКО), с учетом Правил UNCTAD/ICC для Документов на Международные Смешанные перевозки (Публикация Международной Торговой Палаты №481) и Унифицированных Правил СМП для Морских Накладных

Издано в 1995 г.

Грузополучатель (фактич.)

Уведомить сторону по адресу

Место приема груза

Морское судно — Порт погрузки

Порт выгрузки — Место сдачи груза

Марки и номера	Количество и описание груза	Вес брутто, кг	Объем, м³

Вышеприведенные сведения заявлены Грузоотправителем

Фрахт и сборы

Груз принят в надлежащем порядке по внешнему виду и состоянию, насколько это установлено приемлемыми и оговоренными выше средствами проверки, если не указано иное

Оператор МТ в соответствии с и в объеме положений, содержащихся в настоящей Накладной МТ, и с правом заключать субконтракт обязуется осуществить и/или от собственного имени обеспечить осуществление международной смешанной перевозки и сдачи груза, включая все услуги, связанные с этим, начиная от места и момента приема груза в свое ведение и до места и момента сдачи груза и принимает на себя ответственность за эту перевозку и за предоставленные услуги

Грузоотправитель вправе передать право на приемку груза Грузополучателю, осуществление такого выбора должно быть отмечено в настоящей Накладной МТ и исполнено не позже приема груза Перевозчиком

(Продолжение)

Code Name: "MULTIWAYBILL"

Consignor — Reference No.

MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL

Consignee (not to order)

Issued by

Notify party/address

Place of receipt

Ocean Vessel — Port of loading

Port of discharge — Place of delivery

Marks and Nos — Quantity and description of goods — Gross weight, kg — Measurement, m³

Particulars above declared by Consignor

Freight and charges

The Multimodal Transport Operator in accordance with and subject to the provisions contained in this Multimodal Transport Waybill and with the right to subcontract undertakes to perform and/or in his own name procure performance of the Multimodal Transport and the services incidental thereto from the place and time of taking the goods in charge as indicated above to the place and time of delivery and assumes responsibility for such transport and such services

The Consignor shall be entitled to transfer the right of control the cargo to the Consignee, the exercise of such right shall be noted in this MT Waybill and the Multimodal Transport Operator shall have

(Continued)

(Продолжение)

"МУЛТИУЭЙБИЛ" НАКЛАДНАЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Заявленная Грузоотправителем стоимость	Фрахт оплачивается в	Место и дата выдачи Накладной
при условии оплаты указанного выше сбора		Подписано за Оператора Международной Смешанной перевозки (Оператора МТ) _____ как за Перевозчика
Примечание: Внимание Коммерсанта обращается на то, что согласно Статьям 10-12 данной Накладной МТ, ответственность Оператора МТ в большинстве случаев ограничена в том, что касается утраты груза или ущерба грузу		_____ Только в качестве агента(ов) Оператора МТ

"MULTIWAYBILL" MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL

Consignor's declared value of	Freight payable at	Place and date of issue
subject to payment of above extra charge		Signed for the Multimodal Transport Operator (MTO) _____ as carrier
Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 of this MT Waybill, the liability of the MTO is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods.		by _____ As agent(s) only for the MTO

НАКЛАДНАЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

КОДОВОЕ НАЗВАНИЕ: «МУЛТИУЭЙБИЛ 95»

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Применение

Положения настоящего Договора применяются независимо от того, осуществляется ли перевозка груза одним видом транспорта или выполняется Международная Смешанная перевозка груза, предусматривающая использование одного или нескольких видов транспорта.

2. Определения

Термин *"Договор на Международную Смешанную перевозку груза"* означает единый Договор на перевозку груза, по крайней мере, двумя разными видами транспорта.

Термин *"Накладная на Международную Смешанную перевозку груза"* (Multimodal Transport Waybill (MT Waybill) - Накладная МТ) означает документ, являющийся доказательством наличия Договора на Международную Смешанную перевозку груза и который может быть заменен данными, полученными по взаимообмену посредством электронной связи, если таковое разрешено действующим законодательством и выдается в форме неторгового оборотного документа с указанием названия Грузополучателя.

Термин *"Оператор Международной Смешанной перевозки груза"* (Multimodal Transport Operator (MTO) - Оператор МТ) означает лицо, указанное на лицевой стороне настоящей Накладной, которое заключает Договор на Международную Смешанную перевозку груза и принимает на себя ответственность за осуществление этого Договора в качестве Перевозчика.

Термин *"Перевозчик"* означает лицо, которое фактически осуществляет или обязуется осуществлять перевозку или часть этой перевозки, независимо от того, является ли он сам Оператором Международной Смешанной перевозки или нет.

MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL

CODE NAME: «MULTIWAYBILL 95»

I. GENERAL PROVISIONS

1. Applicability

The provisions of this Contract shall apply irrespective of whether there is a unimodal or a Multimodal Transport Contract involving one or several modes of transport.

2. Definitions

"Multimodal Transport Contract" means a single Contract for the carriage of Goods by at least two different modes of transport.

"Multimodal Transport Waybill" (MT Waybill) means this document evidencing a Multimodal Transport Contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and is issued in a non-negotiable form clearly indicating a named Consignee.

"Multimodal Transport Operator" (MTO) means the person named on the face hereof who concludes a Multimodal Transport Contract and assumes responsibility for the performance thereof as a Carrier.

"Carrier" means the person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the Multimodal Transport Operator or not.

CHABC-2345678

IATA
Bauman Kerstrasse 24
CH-8050 Zurich/Switzerland

MESSRS HENRY BROWN
5, BROADWAY
GB-LIVERPOOL
UNITED KINGDOM

Air Waybill

ABC TRANSPORT LTD
FRACHTHOF CH
CH-8050 ZURICH AIRPORT/SWITZERLAND

"AS CARRIER"

XYZ TRANSPORT LTD
FRACHTHOF
CH-8050 BASEL AIRPORT/SWITZERLAND

Zurich

To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PPD	WT/VAL COLL	Other PPD	Other COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
LHR							CHF			X		X	NVD	NCV

Airport of Destination	Flight/Date	For Carrier Use only	Flight/Date	Amount of Insurance
LONDON – HEATHROW				10000.–

INSURANCE – If carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".

Handling Information

SCI

(For U.S.A. use only) These commodities licensed by USA for ultimate destination ..... Diversion contrary to USA law prohibited

No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg/lb	Rate Class / Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)
1	60.–	K	Q	60.–	2.50	150.–	Machinery Dims 50 x 30 x 30 cm
1	60.–					150.–	

Prepaid	Weight Charge	Collect	Other Charges
150.–			INC 25.–

Valuation Charge

Tax

Total Other Charges Due Agent

Total Other Charges Due Carrier
25.–

Total Prepaid: 175.–

Total Collect

Currency Conversion Rates | CC Charges in Dest. Currency

For Carrier's Use only at Destination | Charges at Destination | Total Collect Charges

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.

XYZ TRANSPORT LTD. BASEL-AIRPORT/SWITZERLAND
MARTIN MUSTER
M. Muster
Signature of Shipper or his Agent

XYZ TRANSPORT LTD. BASEL-AIRPORT/SWITZERLAND
"AS AGENT FOR THE CARRIER"
AUGUST 31, 1996 BASEL-AIRPORT
M. Muster
MARTIN MUSTER
Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent

CHABC-2345678

35. Нейтральная грузовая воздушная накладная

МОРСКАЯ НАКЛАДНАЯ ДЛЯ КОМБИНИРОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

36. Морская накладная для мультимодальной перевозки (BIMCO)

(Продолжение)

"КОМБИКОНУЭЙБИЛ" МОРСКАЯ НАКЛАДНАЯ ДЛЯ КОМБИНИРОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Заявленная грузоотправителем стоимость ...	Место и дата выдачи Накладной
при условии оплаты указанного выше сбора.	Подписано за ..... как Перевозчика
Примечание: Внимание Коммерсанта обращается на то, что в соответствии со Статьями 10 и 12 и Статьей 24 настоящей Морской Накладной ответственность Перевозчика в большинстве случаев ограничена в том, что касается утраты или ущерба, причиненного грузу или задержкой в его сдаче.	Только в качестве агента(ов) Перевозчика

(Continued)

"COMBICONWAYBILL" COMBINED TRANSPORT SEA WAYBILL

Shipper's declared value of	Place and date of issue
subject to payment of above extra charge	Signed for ..... as Carrier
Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clause 10 to 12 and Clause 24 of this Sea Waybill, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.	By ..... As agent(s) only to the Carrier

ПЕРЕДАТОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ

по приему или сдаче грузов с железной дороги на водный и автомобильный транспорт или с водного и автомобильного транспорта на железную дорогу

Форма ГУ - 41
Утверждена МПС в 1977 г.

Код по ОКУД 0362633 1

Первые календарные штемпели предъявления груза к передаче

(сдающей стороны) (принимающей стороны)

Станция, автостанция, порт (пристань), передающая груз _____

Станция, автостанция, порт (пристань), принимающая груз _____

№№ отправок	№ перечней	№№ вагонов, автомобилей или названия судов	Пункт и наименование железной дороги или пароходства		Наименование груза	Количество груза				№№ актов на несохранность грузов, составленных при передаче	Взыскано при отправлении, руб. коп.	Суммы, причитающиеся по заверительным штемпелям, руб. коп.
			отправления	назначения		по накладным		передано				
						мест	вес, кг	мест	вес, кг			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Груз и документы сдал представитель торгпорта

Груз и документы принял представитель ст.

FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI

3334 Consignor — 1

Instructions by FIATA
1492 Consignor's reference No. — 2
RAIF / RU

3132 Consignee — 3

3170 Freight Forwarder — 4

3180 Notify party — 5

3238 Country of origin — 6

Documentary credit — 7

Goods ready for shipment
Place
Date — 8

4490 Conditions of sale — 9

8066 Mode of transport — 10
Air / Rail / Road / Sea

Transport insurance — 11
Covered by us
Covered by consignee
To be covered by you

4112 Insurance conditions
6345 Currency and 5811 value insured

3258 Place of destination

7102 Marks & numbers — 12	7224 Number & 7064 type of pkgs. — 13	7002 Description of goods	7367 Commodity code — 14	6292 Gross weight — 15	6322 Cube — 16
				6048 Net net weight	Value

specimen

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Trading Conditions printed overleaf

4078 Handling instructions (dangerous goods etc.) — 17

Dimensions/Measurement and weight of each package

1346 Document enclosed: — 18

1160 Document required:

Orig. Copy

4052 Terms of delivery — 19

3410 Place and 2006 date of issue — 20

4426 Authentication — 21

38. Поручение экспедитору FIATA FFI

Name and address of certifying shipper

Emblem of National Association

FIATA SIC

No.

Shippers Intermodal Weight Certification

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight*

specimen

Container or trailer number (if applicable)

*packaging material (including ice), pallets and dunnage, if not included above

Actual gross cargo weight

The undersigned shipper herewith certifies that the gross weight of the goods listed herein is true and correct and includes all applicable packaging material, pallets and dunnage.

(For shipments to or from the USA see notes overleaf)

Place and date of certification

Stamp and signature of certifying shipper

39. Весовой сертификат FIATA SIC

FIATA SDT

RAIF / RU

SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

(approved by FIATA)

Shipper (Name & Address)/Chargeur (Nom & Adresse)	
Consignee (Name & Address)/Destinataire (Nom & Adresse)	*Forwarder/Transitaire* *Ref. nr*
In accordance with the European Agreement concerning the international carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) with Annexes A+B of 30.9.1957, or *the International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) as Annex I of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 1.7.1977, or* *in accordance with Chapter VII – Carriage of Dangerous Goods – of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 (or 1974) supplemented by the provision of the IMCO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 1965 as amended, or national official regulations when applicable giving the precise listing of relevant ADR/RID Class, and/or IMDG IMCO Class, and/or Marginal Reference No.,* *the undersigned, as principal of the forwarder remits to him together with the order of shipment of Dangerous Goods the following informations:*	*Conformément à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et ses Annexes A+B du 30.9.1957 ou au Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) et à l'Annexe I de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) du 1.7.1977, ou conformément au Chapitre VII – Transport de marchandises dangereuses – de la Convention internationale pour la sécurité des vies en mer, 1960 (ou 1974) complété par les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) 1965, amendé, de l'OMI ou aux réglementations nationales officielles d'application donnant la liste précise des classifications ADR/RID et/ou IMDG/OMI applicables, et/ou le No. de référence marginal, le soussigné, commettant du transitaire, lui remet en même temps que l'ordre d'expédition de marchandises dangereuses les renseignements suivants:*

Marks & Numbers, Number & Kind of Packages; Correct Technical Name of Substances. Indicate ADR/RID Class, IMDG/IMCO Class, UN-No., Flashpoint (in °C). *Marques et Numéros, Nombre et Nature des colis; dénomination technique appropriée des substances. Indiquer la Classe ADR/RID, Class IMDG/IMCO, n° d'ordre UN, Point Eclair (en °C).*	*Gross Weight (kg)* *Net quantity (when required)*	*Poids brut (kg)* *Quantité nette (s'il y a lieu)*
specimen		

Characteristics:	*Caractéristiques:*
Special information is required for (a) dangerous goods in limited quantities, and (b) radioactive substances (class 7). In certain circumstances, (c) a wheathering certificate, or (d) a Container/Trailer packing certificate is required.	*Des renseignements supplémentaires sont nécessaires pour (a) des marchandises dangereuses en quantités limitées et (b) les substances radioactives (classe 7). Dans certains cas, (c) un certificat d'intempéries, ou (d) un certificat d'emballage pour conteneur/remorque est requis.*
ADR/RID and/or IMDG/IMCO Declaration *The undersigned declares that goods to be shipped are authorized for transport by road according to ADR or by rail according to RID and/or transport by sea and that their nature conditions, packing and labelling are in accordance with ADR/RID and/or IMDG/IMCO prescriptions.* *If several dangerous substances are packed together in a collective package or in a single container it is furthermore declared that the mixed packing is not prohibited (ADR/RID).* *Instructions in case of accidents* ☐ *are joined* ☐ *will be given* *The packages* ☐ *have been labelled* ☐ *are not labelled*	Déclaration ADR/RID et/ou IMDG/OMI *Le soussigné déclare que les marchandises à expédier sont admises au transport par route suivant l'ADR ou par fer suivant la RID et/ou par mer et que les conditions de leur nature, l'emballage et l'étiquetage sont en concordance avec les prévisions de l'ACR/RID et/ou IMDG/OMI.* *Si plusieurs marchandises dangereuses sont emballées ensemble dans un colis collectif, ou dans un même conteneur, il est déclaré également que cela n'est pas prohibé (ADR/RID).* *Des consignes en prévision d'accidents* ☐ *sont jointes* ☐ *seront avisées* *Les colis* ☐ *ont été étiquetés* ☐ *n'ont pas été étiquetés*
Special remarks *Remarques particulières* 26	*Place and date of issue* *Lieu et date d'émission* *Shippers signature and stamp* *Sceau et signature du chargeur*

40. Декларация грузоотправителя о перевозке опасных грузов FIATA SDT

FIATA FCR

RAIF / RU

Forwarder's Certificate of Receipt

ORIGINAL

Copy for

Consignor

Marks and numbers	*Number and kind of packages*	*Description of goods*	*Gross weight*	*Measurement*

specimen

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf

We certify having examined several of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition

☐ *at the disposal of the consignee*

with irrevocable instructions

☐ *to be forwarded to the consignee*

Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration

Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority

Place and date of issue

Name and signature

Remarks

Instructions as to freight and charges

Text authorized by FIATA. Copyright FIATA/Zurich-Switzerland 2.82

41. Расписка экспедиторская FIATA FCR

Suppliers or Forwarders Principals

FIATA FCT

Forwarders Certificate of Transport

RAIF / RU

ORIGINAL

Form Rel

Consigned to order of

Notify address

Conveyance | from/to

Destination

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement

specimen

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.

Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1-6 below.

1. The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions.
2. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder.
3. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties.
4. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing.
5. Unforseen and/or unforseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and/or method of transport.
6. Unforseen and/or unforseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary of the undersigned Forwarders

☐ Not covered

☐ Covered according to the attached Insurance Policy/Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to:

thence for account of goods lost or not lost

We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the abovementioned goods in good external condition at: .....
for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.
In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the other(s) will lose their validity. .....

Place and date of issue

Stamp and signature

Text authorized by FIATA. Copyright FIATA/Zurich-Switzerland 5.96

42. Экспедиторский сертификат перевозки FIATA FCI

Copyright published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

«CONLINEBOOKING»

LINER BOOKING NOTE

1. Agents	2. Place and date
3. Carrier	4. Merchant (see Clause 1)
5. Vessel's name	6. Time for shipment (about)
7. Loading port (or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat)	8. Discharging port
9. Description of goods	
10. Freight rate (also indicate whether prepayable or payable at destination)	11. Demurrage rate (if agreed)
12. Merchant's representatives at loading port (state full name and address, telegraphic address, telephone and telex)	

«ЛИНЕЙНЫЙ БУКИНГ-НОТ»

«КОНЛАЙНБУКИНГ»

1. Агенты	
3. Перевозчик	2. Место и дата
	4. Коммерсант (см. ст. 1)
5. Название судна	6. Время отгрузки (приблизит.)
7. Порт погрузки (как так близко к нему, как судно может подойти, оставаясь всегда на плаву)	8. Порт выгрузки
9. Описание груза	
10. Ставка фрахта (указать также, выплачивается вперед или в порту назначения)	11. Ставка демереджа (если согласована)
12. Представители коммерсанта в порту погрузки (указать полное наименование и адрес, телеграфный адрес, телефоны и телекс)	

43. Линейный букинг-нот

13. Особые условия, если согласованы
Настоящим согласовано, что настоящий договор подлежит исполнению в соответствии с условиями, содержащимися на стр. 1 и 2 данного букинг-нота, которые превалируют над любыми предыдущими соглашениями, и которые в свою очередь заменяются (не считая мертвого фрахта и демереджа) условиями коносамента, изложенными полностью или выпиской на следующей странице.

Подпись (Перевозчик)	Подпись (Коммерсант)

13. Special terms, if agreed
It is hereby agreed that this Contract shall be performed subject to the terms contained on Page 1 and 2 hereof which shall prevail over any previous arrangements and which shall in turn be superseded (except as to deadfreight and demurrage) by the terms of the Bill of Lading, the terms of which (in full or in extract) are found on the reverse side hereof.

Signature (Carrier)	Signature (Merchant)

С авторским правом, опубликован Балтийским и международным морским советом (БИМКО), Копенгаген	**РЕКОМЕНДОВАННЫЙ ВСЕОБЩИЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ЧАРТЕР БАЛТИЙСКОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СОВЕТА (ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ В 1922, 1976 И 1994 гг.)** (Использовать в грузоперевозках, для которых нет действующих специально утвержденных проформ) **Кодовое название: «ДЖЕНКОН»** Часть I
1. Судовой брокер	2. Место и дата
3. Судовладельцы/Местонахождение конторы (Ст. 1)	4. Фрахтователи/Местонахождение конторы (Ст. 1)
5. Название судна (Ст. 1)	6. Брутто/нетто вместимость (Ст. 1)
7. Общий дедвейт по летнюю грузовую марку (окло) (Ст. 1)	8. Местонахождение в настоящее время (Ст. 1)
9. Ожидаемая готовность к погрузке (приблизит.) (Ст. 1)	
10. Порт или место погрузки (Ст. 1)	11. Порт или место выгрузки (Ст. 1)
12. Груз (Если согласовано, указать также количество груза и марджин судовладельца; если полный груз не согласован, то указать: «часть груза») (Ст. 1)	
13. Ставка фрахта (указать также уплачен ли фрахт вперед или подлежит уплате по сдаче груза) (Ст. 4)	14. Оплата фрахта (указать валюту и способ уплаты, а также бенефициара и банковский счет) (Ст. 4)
15. Указать, будут ли использованы судовые грузовые средства (Ст. 5)	16. Стадийное время (если согласован расцельный учет стадийного времени на погрузку и на выгрузку, то заполнить п/п а) и b). Если согласовано общее стадийное время, то заполнить только п/п c) (Ст. 6)
17. Грузоотправители/Местонахождение конторы (Ст. 6)	(a) стадийное время на погрузку
18. Агенты (в порту погрузки) (Ст. 6)	(b) стадийное время на выгрузку
19. Агенты (в порту выгрузки) (Ст. 6)	(c) общее стадийное время на погрузку и выгрузку
20. Ставка демереджа и способ уплаты по погрузке и выгрузке (Ст. 7)	21. Дата аннулинга (Ст. 9)
	22. Общая авария регулируется в . . . (Ст. 12)

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" Part I
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if load and discharge cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	(c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)

23. Navigation (state whether Liner, Tramp or Combination of both) (Cl. 1)	24. Cargo reservation(s) (Cl. 2)
25. Bills of Lading to be signed at/or authorized at (Cl. 4)	26. Freight payable at/elsewhere (Cl. 4)
27. Number of original Bills of Lading (Cl. 4)	28. Number of non-negotiable copies (Cl. 4)
29. Freight rate and total amount or method of calculation (Cl. 4)	30. Freight prepayable to (Cl. 4)
31. Number of days on demurrage (Cl. 5)	32. Freight payable to (Cl. 5)
33. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	34. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
35. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (If not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	36. Additional clauses covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer freeboard stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:

The said Vessel shall, on notice of readiness as per Clause 5 hereof having been given to the Charterers or their agents at any time on arrival in port, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and be always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) named in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get, and lie always afloat, and there deliver the cargo.

Owners' Responsibility Clause

2. The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been

ЧАСТЬ II

Чартер «Дженкон» пересмотра в 1922, 1976 и 1994 гг.)

1. Согласно между сторонам, указанной в блоке 3 в качестве владельца судна, названного в блоке 5, брутто и нетто вместимость, указанной в блоке 6, и грузоподъемностью приблизительно такого количества метрических тонн общего дедвейтного груза по летнюю грузовую марку, какое может безопасно поднять и нести на летнюю грузовую марку, которая находится в позиции, указанной в блоке 8, с предположительной готовностью к погрузке по данному чартеру и ориентировочной датой, указанной в блоке 9, и сторонам, упомянутой в качестве фрахтователей в блоке 4, что:

Указанное судно, как только его предыдущие обязательства завершены, поступит в порт погрузки или место (места) погрузки, указанное в блоке 10, оно может безопасно подойти к, оставаясь всегда на плаву, погрузит там полный груз (если согласована отгрузка палубного груза, то она производится на риск фрахтователей и на их ответственность), как указано в блоке 12, который фрахтователи обязуются предоставить, и, будучи таким образом погруженным, судно проследует в порт (порты) или место (места) выгрузки, указанное в блоке 11, согласно приказу, полу ченному при подписании коносаментов, или тех (блоко), а затем, оставаясь всегда на плаву, выдаст там груз.

2. Ответственность судовладельцев.

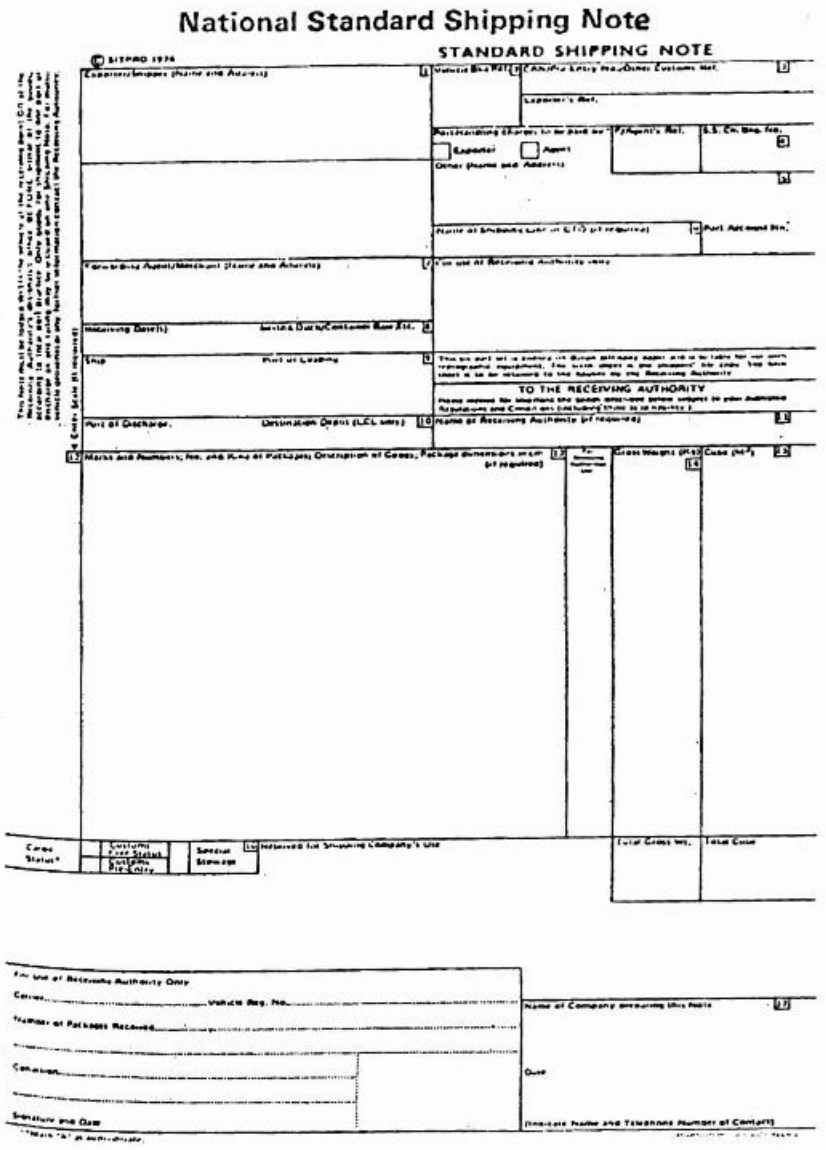
Судовладельцы несут ответственность за убытки или ущерб груза или за задержку в доставке груза только в том случае, если убытки, ущерб или задержка были

СТАНДАРТНЫЙ ДИСБУРСМЕНТСКИЙ СЧЕТ

Агент судна	Судовладельцы/диспонентные владельцы/чартерные владельцы

Порт:	Дата:	Судно:	Рейс №	
Прибыло из:	Дата/часы:	НРТ	БРТ	
Вышло в:	Дата/часы:	Дедвейт	Наибольшая длина	
Погружено груза:	Выгружено груза:	Ремонт Другие цели	Бункеровка	
№№ п/п	ПОРТОВЫЕ СБОРЫ Маячный сбор Лоцманская проводка Буксиры Швартовка/отшвартовка Перешвартовка Таможенные сборы Услуги катера/автотранспорта Агентское вознаграждение Почтово-телеграфные расходы	Итого		
	Грузовые сборы Стивидорные расходы Лебедчики/Работа кранов Тальмана Сверхурочные	Итого		
	СУДОВЫЕ РАСХОДЫ Наличные капитану Пресная вода Запасы/провизия Расходы экипажа Ремонт	Итого		
	БАЛАНС В кредит счета судовладельцев Остаток в нашу/вашу пользу	ВСЕГО		

45. Дисбурсментский счет

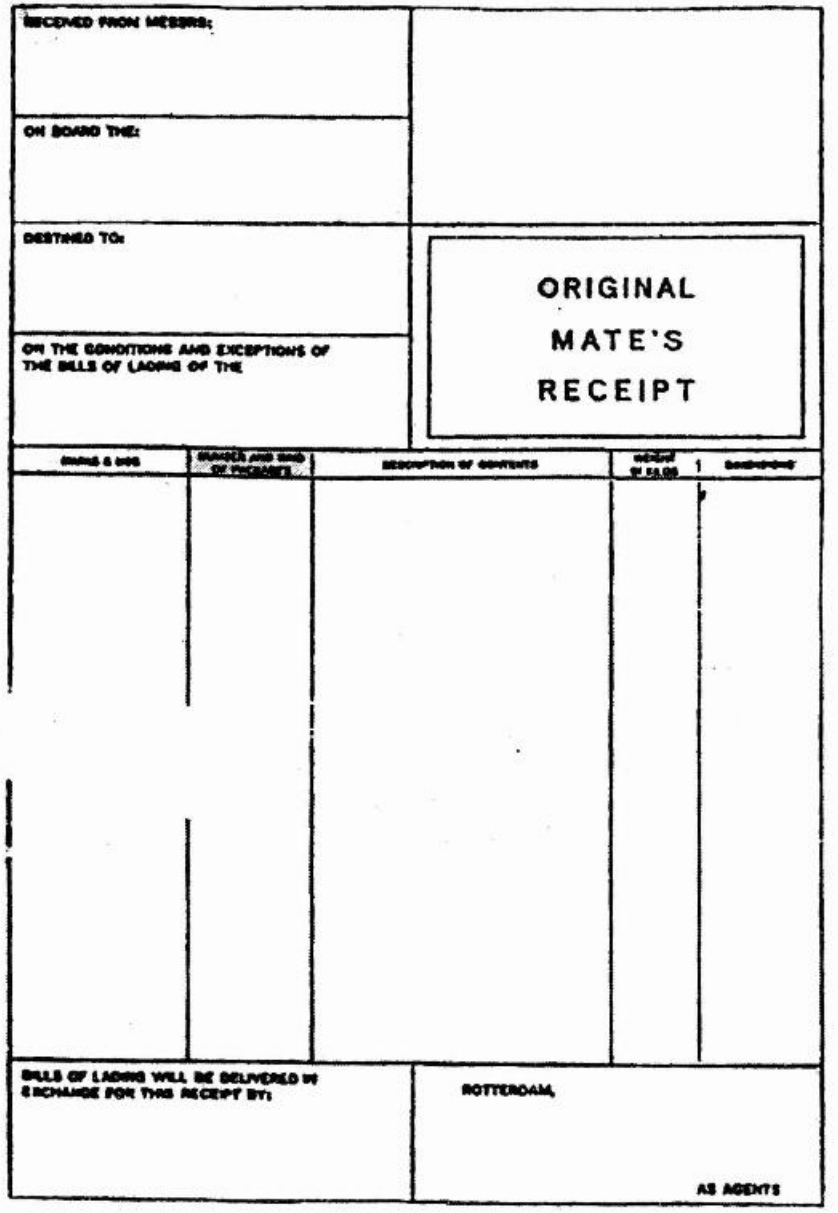


National Standard Shipping Note

STANDARD SHIPPING NOTE

TO THE RECEIVING AUTHORITY

46. Поручение на отгрузку



RECEIVED FROM MESSRS:

ON BOARD THE:

DESTINED TO:

ON THE CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE BILLS OF LADING OF THE

ORIGINAL

MATE'S

RECEIPT

MARKS & NOS. | NUMBER AND KIND OF PACKAGES | DESCRIPTION OF CONTENTS | MEASUREMENT OR QUANTITY | GROSS WEIGHT

BILLS OF LADING WILL BE DELIVERED IN EXCHANGE FOR THIS RECEIPT BY:

ROTTERDAM,

AS AGENTS

47. Погрузочный ордер/поручение. Штурманская расписка

CARGO MANIFEST

CARGO MANIFEST OF THE M.V. DATE
SAILING FROM

CAPTAIN
AND
BOUND TO

SHIPPER	CONSIGNEE	MARKS AND NUMBERS	DESCRIPTION	QUANTITY	GROSS WEIGHT

WE CERTIFY THE ABOVE TO BE A TRUE ACCOUNT OF CARGO LOADED AT

48. Грузовой манифест

ADVICE OF EXPECTED ARRIVAL OF CARGO

SHIPPER:	SHIPPER'S REFERENCE: / B/L NUMBER:
	FROM:
CONSIGNEE:	ADDRESSED TO:
NOTIFY:	
EXPECTED ARRIVAL AT ... ON ...	MOVEMENT:
OCEAN VESSEL/Voy No: PORT OF LOADING:	
PORT OF DISCHARGE:	

Container No./Marks & Numbers	Number and kind of packages/Description of goods	Weight (kilos)

Voor bovenstaande partij stuur U de antwerpse/middelandse zeegegevens; wij verzoeken U hiertoe voor aankomst van het schip de nodige maatregelen te nemen, opdat de aanding tijdig in ontvangst wordt genomen. Indien U geen expediteur heeft, bijv wij gaarne bereid de expeditie voor U uit te voeren, in welk geval U ons het originele connossement, liefdoor ons verders beschikken, die nodig' zijn voor de inklaring en doorzending gelieve te doen toekomen.

For the above consignment your name is shown as consignee/notify party; we would request you to arrange for collection of the goods upon arrival. In case you have no forwarding agent we are perfectly willing to take care of the collecting and forwarding of your goods. In that case, please send us the original Bill of Lading and instructions.

Für obige Partie bei Ihre Firma als Empfänger/Meldeadresse erwähnt; wir bitten Sie daher höflichst rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen damit eine reibungslose Übernahme gewährleistet wird. Falls Sie über keine eigene Speditionsverbindung verfügen, sind wir gerne bereit, für die spesenfreie Abwicklung Sorge zu tragen. In diesem Falle bitten wir Sie freundlichst, uns das Original Konnossement unter Aufgabe Ihrer Versendungswünsche einzusenden.

hoogachtend,
yours faithfully,
hochachtungsvoll,

49. Извещение о прибытии груза

DELIVERY-ORDER

On presentation of this Delivery Order (subject to safe arrival of the vessel) and against payment of freight and charges, the following will be delivered to the Holder at

Said to weigh gross:

shipped per :

from :

This Delivery-Order has been issued in exchange for

dated and is subject to terms and conditions of the relative Bill(s) of Lading.

Freight

ROTTERDAM,

To:

as Agents

50. Деливери-ордер

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АКТ
GENERAL STATEMENT

Owner	Flag	
Vessel		
Port of discharge	Discharging commenced Выгрузка началась	& completed и закончилась
Shipped Следовало	Description of goods Наименование груза	Number of pack Число мест

according to cargo documents

согласно грузовым документам

Discharged & accepted

Выгружено и принято

During the discharging and receiving of the above goods the Statement-notices were drawn up for Shortages and/or surplus, divergences and/or damages under Nos.

В процессе выгрузки и приемки вышеуказанного груза составлены акты-извещения на недостачи или излишки, расхождение или повреждение за №

Total Statements-notices are attached to the present Statement

Всего составлено актов-извещений, являющихся приложением к настоящему акту

Master of the ship
Капитан судна

Representative of the port
Представитель порта

Representative of the custom
Представитель таможни

Place & date of issue
Место и дата составления

51. Генеральный акт

Акт общей формы*

Станция _____ ж. д.

Поезд №** _____ на перегоне _____

" " _____ 199 г.

Настоящий акт составлен в присутствии следующих лиц:

_____
(фамилия, должность)

_____

_____

_____

Станция отправления _____ ж. д.

Станция назначения _____ ж. д.

Отправка № _____ от " " _____ 199 г.

_____

_____

Вагон, контейнер № _____ наименование груза

_____

_____

Описание обстоятельств, вызвавших составления акта:

_____

_____

_____

Подписи:*** _____

_____

_____

33. Акт общей формы

А

Авария общая и частная — *344*
Авианакладная — *137*
Авианакладная нейтральная — *50*
Акт-извещение — *338*
Акт общей формы — *359*
Акт стояночного времени — *250, 320*
Аутторирипорт — *335*

Б

Бербоут-чартер — *160*
Берснот — *178*
Брокераж — *161, 163*
Букинг-нота — *178, 309*
«Бокстайм» — *185–187*

В

Весовой сертификат SIC — *45, 292*
«Волкоа» (проформа договора об организации перевозок) — *95–100*

Г

Генеральный акт — *335*
Гросс-терм — *53*
Грузовой манифест — *328*

Д

Базисные условия поставки группы «D»: DAF, DEQ, DES, DDU, DDP — *37, 62–68*
Декларация грузоотправителя на перевозку опасного груза SDT — *45, 292*
Деливери-ордер — *334*
Демередж — *146*
Дженкон (чартер) — *87, 143–147, 313, 314*
Джентайм — *149, 160*
Димайз чартер — *160*
Дисбурсментский счет — *322*
Диспач — *146*
Договор экспедирования (Приложение)
Доковая расписка — *53*

Е

Базисные условия поставки группы «Е» — EXW — *37, 44–46*

Ж

Железнодорожная накладная — *128–133*

З

Заявка на перевозку груза — *90*

И

Интерганквой–76 (чартер) — *167–172*
Инчмаре (тайм-чартер) — *187*
Исправление манифеста — *329, 331*

Й

Йорк-Антверпенские правила — *157*

К

«Карнет де пассаж» — *212*
Книжка МДП (Карнет TIR) — *210–212*
Коммерческий акт — *359–361*
Коносаменты — *120–127*
— групповой — *126, 177*
— долевой — *126*
— контейнерный — *180–181*
— линейный — *176*
— именной — *177*

— прямой — *125, 176*
— сквозной — *61, 125, 176*
— чартерный — *55, 145*
— чистый — *126*
«Кондженбилл» — *147*
Коносаменты перевозки грузов в смешанных сообщениях — *61*
— Мультидок-95 — *277*
— FBL — *277*
Консульская счет-фактура — *43*

Л

Линейный тариф — *177–181*
«Лондонская оговорка» — *179*
Люмпсум — *145, 174, 434*

М

«Марджин» —*26, 144*
Маршрутная карточка — *76*
Морская транспортная накладная — *122, 133–135*

Н

Накладные:
— BIMCO — *277*
— внутреннего водного транспорта — *135–137*
— контейнерные — *179*
— мультимодальные — *53*
— прямого железнодорожно-водного смешанного сообщения — *128*
— экспедиторские FCT, FWB — *50, 277, 300*

О

Обычай порта — *52, 54*
Отзыв груза — *53*

П

Погрузочный ордер (штурманская расписка) — *75, 120, 121*
Путевой лист — *138*

Р

Расписка экспедиторская FCR — *46, 293*

С

Свидетельство об укладке и креплении груза — *74*
Сдаточная расписка — *134*
Сертификат о происхождении товара — *43*
Складская расписка — *268–269*
Слот-чартер — *184, 190–193*
Счет-фактура — *42*

Т

Таймшит — *250, 321*
Таможенная декларация — *83*
Товарно-транспортная накладная (автомобильного транспорта) — *139*

У

Упаковочный лист — *42*
Учетная карточка — *76*
«Уорлд Скейл» — *172–174*

Ф

Базисные условия поставки группы «F»: FAS, FCA, FOB — *37, 47–55*
Фрахтовый манифест — *328*

Ц

Базисные условия поставки группы «C»: CFR, CIF, CIP, CPT — *37, 56–62*
CMR (накладная) — *109, 139, 209*

Ч

Чартер — *142–148*

Ш

«Шипмэн» (проформа) — *432*
Шкала «World Scale» — *172*

Э

Экспедиторское поручение — *45, 291*
Экспертизы акт — *359*

Я

Ярлык (бирка) — *216*

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Плужников К.И. Транспортное экспедирование, Учебник — М.: РосКонсульт, 1999г.

Плужников К.И., Чуптомова Ю.А. Транспортные условия внешнеторговых контрактов, Учеб. пособие. — М.: РосКонсульт, 2002.

Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учеб. пособие.- М.: РосКонсульт, 2001.

Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учеб.пособие — М.: РосКонсульт, 2000.

Международный экспедитор, под общей редакцией Семеновой Г.П.: Учеб.пособие. — СПб.: Партнер ВЭД, 2002.

Экономика и организация внешнеторговых перевозок : Учеб. под ред. проф. К.В. Холопова.- М.: Юристъ, 2000.

Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. — М.: Дело, 2005.

Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки, изд.2, переработанное и дополненное — СПб: Выбор, 2000.

Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. «Внешнеэкономическая деятельность»: Учеб. пособие. — М.: Дело, 1999.

Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные грузовые автомобильные перевозки: учеб. пособие. — Тверь, ТГТУ, 1999.

Чуптомова Ю.А. «Транспортное страхование» : Учеб. пособие. — М.: РКонсульт, 2006.

Гаранин С.Н. «Логистика»: Учеб. пособие. — М.: Альтаир, 2005.

Резер С.М. «Логистика экспедирования грузовых перевозок». — М.:ВИНИТИ РАН, 2002.

Елисеев Б.П. Воздушные перевозки. — М.:КпоРус, 2001.

Плужников К.И. «Глобализация производства и распределения транспортных услуг». — М.: РКонсульт, 2004.

Национальная библиотека Беларуси

Содержание

ГЛАВА 1
Транспортная услуга — товарная форма производственной деятельности транспорта 5
ГЛАВА 2
Организационно-правовые основы построения транспортно-логистических систем доставки в международных сообщениях 22
ГЛАВА 3
Организационно-правовые основы реализации перевочных услуг 88
ГЛАВА 4
Правовое регулирование международных и внутренних перевозок внешнеторговых грузов 102
ГЛАВА 5
Транспортный менеджмент 227
Глава 6
Реализация услуг терминальными предприятиями транспортного менеджмента 302
Глава 7
Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в пути следования 366
Глава 8
Транспортно-экспедиционное обслуживание интермодальных сообщений и грузов, перевозимых на особых условиях 378
Глава 9
Организационные аспекты деятельности фирмы транспортного менеджмента 414
ГЛАВА 10
Ответственность экспедитора и клиента 441

Приложение 451
Алфавитно-предметный указатель 523
Список рекомендуемой литературы 525

Плужников Константин Иванович,
Чунтомова Юлия Александровна

ТРАНСПОРТНОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

Гл. редактор *В.В. Бондалетов*
Компьютерная верстка *И.В. Белюсенко*
Подписано в печать 06.09. 2006.
Формат 84x108/32. Гарнитура «Таймс».
Усл. печ. л. 8,4. Тираж 5000 экз. Заказ № 4060
Издательство «Транслит».
Москва, 2-й Южнопортовый пр-д, д. 5, корп. 2
тел.: 958-95-37/39

Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАОЧНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
Основан в 1930 г. Лицензия № 4528 от 30.03.05 Гос.Аккредитация № 1943 от 24.06.05

Приглашаем на факультеты и институты

Энергетический институт (ЭН)
Институт информационных технологий и систем управления (ИТСУ)
Институт автомобильного транспорта (АТ)
Экономико-гуманитарный институт (ЭГИ)
Факультет технологии и автоматизации управления в машиностроении (ТАУМ)
Факультет технологии веществ и материалов (ТВиМ)
Факультет радиоэлектроники (ФРЭ)
Факультет системного анализа и естественных наук (САЕН)

Формы обучения:
Очная, очно-заочная, заочная, ускоренная

На очном отделении отсрочка от призыва в армию

Второе высшее образование
(с использованием дистанционных технологий обучения)

Довузовская подготовка
Приглашаем на малый подготовительный факультет учащихся 10-11 классов

Справки по телефонам: 710 67 14, 315 19 35, 312 18 94