



**Областное государственное бюджетное
профессиональное образовательное учреждение
«Рязанский автотранспортный техникум имени
С.А. Живаго»**

Учебное пособие

по дисциплине

**«ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА
АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ»**



Для студентов по специальности 23.02.01

Организация перевозок и управление на транспорте

(автомобильный транспорт)

Квалификация выпускника: **техник**

Рязань 2016

Содержание

Глава 1. Вводная.....	4
1.1 Понятия и определения транспортно-экспедиционного обслуживания.....	4
1.2 Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания.....	8
1.3 Система услуг транспортно-экспедиционного обслуживания	10
Глава 2. Типы взаимоотношений в ТЭО.....	14
2.1 Типы взаимоотношений в ТЭО.....	14
2.1.1 Выполнение поручения экспедитором на основе правовых норм договора перевозки	16
2.1.2 Выполнение экспедиторского поручения на основе договора комиссии	16
2.1.3 Выполнение экспедиторского поручения на основе договора агентирования	18
Глава 3. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность.....	21
3.1 Иерархия системы законодательных актов	21
3.2 Правовые нормы международных транспортных конвенций, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиторского обслуживания	22
Глава 4. Российские правовые нормы, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания	27
4.1 Договор перевозки ГК РФ — правовая норма транспортно-экспедиторского обслуживания	27
4.2 Основные условия перевозок грузов, определяемые отраслевыми Уставами и Кодексами.....	28
Глава 5. Договор купли-продажи. Базисные условия поставки. Правила «Инкотермс»	32
5.1 Общая характеристика договора купли-продажи	32
5.2 Базисные условия поставки. Правила «Инкотермс».....	34
Глава 6. Документы, использующиеся при перевозке грузов.....	37
6.1 Договор перевозки груза по товарораспорядительному транспортному документу — коносаменту.....	37
6.2 Договор перевозки по перевозочному документу — транспортной накладной	40
6.2.1 Транспортная железнодорожная накладная	40
6.2.2 Морская транспортная накладная.....	41
6.2.3 Транспортная грузовая накладная внутреннего водного сообщения	42
6.2.4 Авиационная грузовая накладная	43
6.3 Перевозочные документы автомобильного транспорта	44
Глава 7. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на разных видах транспорта: автомобильном, железнодорожном и водном	47
7.1 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на автомобильном транспорте	47
7.2 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте	48
7.3 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на водном транспорте	49
Глава 8. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на воздушном транспорте, в смешанных сообщениях и в контейнерах.....	53
8.1 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на воздушном транспорте.....	53
8.2 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов в смешанных сообщениях	55
8.3 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания контейнерных грузов	58
Глава 9. Транспортно-экспедиционное и агентское обслуживание операций отправления грузов.....	62
9.1 Транспортно-экспедиционное и агентское обслуживание операций отправления грузов	62
9.1.1 Прием заявки на доставку груза	62
9.1.2 Разработка транспортно-технологической схемы доставки груза	63
9.1.3 Заключение договора на транспортно-экспедиционное обслуживание	65
9.1.4 Заключение договоров с субподрядчиками.....	66
9.1.5 Экспедиторский контроль подготовки товара к отгрузке	67
Глава 10. Особенности транспортно-экспедиционного и агентского обслуживания операций отправления грузов на разных видах транспорта	69
10.1 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на автомобильном транспорте.....	69
10.2 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на железнодорожном транспорте	70
10.3 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на морском транспорте	72
10.4 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на воздушном транспорте.....	78
Глава 11. Экспедиция в пути следования	80
11.1 Экспедиционные операции в пути следования	80
11.2 Агентские операции в пути следования	82
11.3 Перегрузка и проверка грузов в пути. Досылка грузов	84
11.4 Слежение, контроль за перевозкой и уведомлению о ходе перевозки	84
Глава 12. Экспедиция прибытия грузов	86
12.1 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на автомобильном транспорте	86
12.2 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на железнодорожном транспорте	88
12.3 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на морском транспорте	90
12.4 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на воздушном транспорте	94

Глава 13. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых на особых условиях: насыпных, навалочных и наливных	96
13.1 Общая характеристика грузов, перевозимых на особых условиях	96
13.2 Особенности экспедиции насыпных и навалочных грузов.....	97
13.3 Особенности экспедиции наливных грузов	97
Глава 14. Особенности экспедиции грузов, перевозимых на особых условиях: скоропортящихся и опасных ...	99
14.1 Особенности экспедиции скоропортящихся грузов.....	99
14.2 Особенности экспедиции опасных грузов.....	100
Глава 15. Особенности экспедиции грузов, перевозимых на особых условиях: перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фито-санитарным (карантинным) контролем; тяжеловесных, громоздких и негабаритных.....	104
15.1 Особенности экспедиции грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фито-санитарным (карантинным) контролем	104
15.2 Особенности экспедиции перевозок грузов на открытом подвижном составе, в том числе тяжеловесных, громоздких и негабаритных	105
Глава 16. Особенности экспедиции грузов, перевозимых на особых условиях	108
16.1 Особенности экспедиции перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей	108
16.2 Особенности экспедиции парцельных отправок и грузов с объявленной ценностью	109
Глава 17. Претензионная работа	110
17.1 Организация претензионной работы в экспедиторском и агентском предприятии	110
17.2 Экспедиторское поручение на оформление коммерческого акта и акта общей формы	112
17.3 Экспедиторское поручение на оформление претензий и исков по договорам перевозки	114
Библиографический список	116

Глава 1. Вводная

План

1.1 Понятия и определения транспортно-экспедиционного обслуживания

1.2 Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания

1.3 Система услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

1.1 Понятия и определения транспортно-экспедиционного обслуживания

Транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО) — деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.

Понятие ТЭО существенно шире понятия «перевозка». Необходимость в транспортной экспедиции обусловлена тем, что процесс доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя, как правило, состоит из нескольких этапов перевозки, в том числе с использованием различных видов транспорта. При этом возникает потребность как в организации и координации выполнения этих этапов, так и в выполнении сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, которые могут выполняться непосредственно грузовладельцами (грузоотправителями или грузополучателями) и специализированной организацией (посредником).

Экспедитор — сторона договора транспортной экспедиции, организующая и предоставляющая транспортно-экспедиционные услуги (ТЭУ).

Потребители транспортно-экспедиционных услуг (заказчики, клиенты) — физические или юридические лица, для которых экспедитор осуществляет ТЭУ по договору транспортной экспедиции.

Грузоотправитель — потребитель ТЭУ, уполномоченный по договору транспортной экспедиции на сдачу груза экспедитору.

Грузополучатель — потребитель ТЭУ, уполномоченный по договору транспортной экспедиции на прием груза от экспедитора.

Перевозчик — сторона договора перевозки, которая обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю или передать другой транспортной организации.

Доставка груза — процесс перемещения груза от грузоотправителя до грузополучателя с выполнением определенных условий, связанных со сроками, режимами, сохранностью и т.н.

Перевозка груза — это перемещение груза определенным транспортным средством (ТС) от пункта отправления до пункта назначения.

Транспортно-экспедиционное обслуживание тесно связано с перевозочными процессами и теми технологиями, которые используются для доставки груза.

Смешанная перевозка — перевозка груза двумя или более видами транспорта, работающими последовательно. В смешанных перевозках появляются дополнительные грузовые операции и связанные с ними дополнительные задержки груза и затраты.

Оператор смешанной перевозки — лицо, которое от собственного имени или

через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки с грузовладельцем, выступает как сторона договора и принимает на себя ответственность за его исполнение.

Прямая смешанная перевозка оформляется одним перевозочным документом на весь путь следования, например железнодорожным и внутренним водным транспортом.

Комбинированная перевозка — смешанная перевозка, выполняемая без перегрузки груза. В этом случае груз перевозится на всем пути следования в одном и том же контейнере, съемном кузове и т. п.

В последнее время для обозначения различных способов организации перевозок широкое распространение получили термины, основанные на общем корне *modal*, который подразумевает форму организации перевозок (вид транспорта). Приведем варианты толкования терминов, наиболее распространенные в России.

Интермодальная перевозка — последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или ТС без перегрузки самого груза.

Мультимодальная (трансмодальная) перевозка — это перевозка, при которой лицо, организующее ее, несет ответственность на всем пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа.

Амодальная перевозка — это перевозка, которая выполняется по определенным маршрутам и управляется единым диспетчерским центром независимо от вида транспорта.

Юнимодальная перевозка — это перевозка груза одним видом транспорта (одним или несколькими перевозчиками). Если участвует один перевозчик, он выдает свой собственный транспортный документ — накладную, коносамент и др. Если перевозчиков несколько (например, перевозчик из одного порта в другой, с перегрузкой груза в промежуточном порту), один из них может выдать сквозной коносамент, охватывающий всю перевозку.

В общем случае под ТЭО следует понимать деятельность специализированных организаций, направленную на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных с подготовкой груза к перевозке, выполнению перевозки и его хранению. Такая деятельность выполняется по поручению грузоотправителя или грузополучателя.

Транспортно-экспедиционное обслуживание включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг.

Транспортно-экспедиционная операция — элементарное законченное, периодически повторяющееся действие, обеспечивающее ТЭО.

Транспортно-экспедиционная услуга — отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения. Таким образом, ТЭУ является результатом взаимодействия исполнителя ТЭУ (экспедитора) и потребителя (грузовладельца — грузоотправителя

или грузополучателя), а также деятельности исполнителя по удовлетворению потребностей потребителя в транспортной экспедиции в соответствии с установленными нормами и требованиями. Такая услуга связана с организацией процесса отправления и получения груза, выполнением других работ, имеющих отношение к перевозке груза в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Вид транспортной услуги — совокупность однородных ТЭУ, характеризующихся общими технологическими признаками (ГОСТ Р 51006 — 96 «Услуги транспортные. Термины и определения»).

Структура ТЭО включает три взаимосвязанных составляющих: транспортное, экспедиционное и посредническое обслуживание.

Под транспортным обслуживанием подразумевается деятельность, связанная с перемещением груза в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление доставки груза и выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Погрузочно-разгрузочные операции являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются непосредственно на территории клиентов, в распределительных центрах, на транспортных узлах и при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.

Экспедиционное обслуживание — деятельность, направленная на обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю; включает в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги.

Подготовительно-заключительное обслуживание является элементом технологического процесса доставки груза и включает в себя:

- подачу подвижного состава (ПС) к месту погрузки;
- подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортабельное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов и т.п.);
- прием и сдачу груза.

Складские работы выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях обусловлена в основном значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает необходимость в постепенном накоплении грузов и их группировке по маршрутам перевозок. Может иметь место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в расформировании крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

Широко распространено хранение массовых грузов (уголь, строительные материалы, товары розничной торговли и т.п.) и доставка их потребителям по мере необходимости, что позволяет избежать организация многочисленных складов у обслуживаемых организаций.

Предоставление экспедиционных услуг дает возможность полностью освободить грузовладельцев от несвойственных им функций, связанных с охраной и сопровождением груза в нуги, проведением платежно-расчетных операций и оформлением товарно-транспортной документации (заполнение документов на

перевозку, их доставка клиентуре, расчеты со всеми участниками перевозочного процесса и т.п.).

Посредническое обслуживание включает в себя организационно-посредническое, консультационно-аналитическое и информационное обслуживание и направлено в первую очередь на качественную доставку груза его получателю.

Организационно-посреднические операции связаны с организацией доставки груза, отдельных услуг ТЭО и координацией работы подразделений транспортных узлов, грузоотправителей, грузополучателей и транспортных организаций, взаимодействующих в процессе доставки грузов. Кроме того, они включают в себя лизинг и аренду ТС, транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов (ПРМ), складов и т.д.

В рамках *консультационно-аналитического обслуживания* в основном предоставляются услуги по выбору типа ПС на отдельных этапах доставки и расчету оптимального маршрута перевозки с учетом возможности использования разных видов транспорта и технологий перевозки груза. Для осуществления основного этапа перевозки большое значение имеет выбор наиболее эффективного вида магистрального транспорта (железнодорожного, водною, автомобильного, воздушного или трубопроводного). Результатом предоставления консультационно-аналитических услуг является возможность определения экономически наиболее выгодного способа доставки груза и возможность прогноза ситуации на рынке транспортных, экспедиционных, посреднических и комплексных услуг.

Процесс доставки груза тесно связан с предоставлением *информационных услуг*. С точки зрения организации ТЭО информационное обслуживание лежит в основе взаимодействия отдельных операторов и управления в целом процессом доставки, обеспечивая прохождение информационных потоков. С точки зрения заказчика ТЭО информационное обслуживание удовлетворяет производственную необходимость грузовладельца точно знать местоположение груза и время его прибытия в пункт назначения.

В общем случае ТЭО заключается в следующем: груз принимается от грузовладельца, подготавливается к транспортированию и загружается в ТС, перегружается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, хранится в надлежащем месте, выгружается из ТС и сдается получателю.

Одновременно выполняются действия, связанные с переходом права собственности и риска гибели или повреждения доставляемого товара, оплата стоимости товара; обеспечиваются требования разного рода государственного и санитарно-экологического контроля и т.д.: осуществляется страхование груза и, при необходимости, выполняются таможенные формальности; грузовые отправки обеспечиваются документами фитосанитарного (карантинного), медико-санитарного, ветеринарного контроля и др.

Такое многообразие транспортно-экспедиционных операций предопределяет значительное количество коммерческих, деловых, информационных контактов организаций, юридических и физических лиц и обширную гамму правовых отношений между ними.

1.2 Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания

Рассматривая рынок ТЭУ, необходимо выделить его основные субъекты. Классификация субъектов ТЭО представлена на рисунке 1.1. Все субъекты ТЭО можно с некоторой степенью условности разделить на три основные группы:

- государственные органы, являющиеся непосредственными, прямыми или косвенными субъектами ТЭО. Государству чаще всего принадлежат дороги, порты, склады, мосты и другие сооружения, имеющие значение для транспортирования груза. Государство, действуя в лице таможенных и пограничных органов, администраций портов, аэропортов, автомобильных и железных дорог, прямо участвует в транспортном процессе, является регулирующим и контролирующим органом, формирующим правовую основу для транспортно-экспедиционной деятельности;
- потребители транспортных услуг — лица, заинтересованные в осуществлении перевозки. К ним относятся производители продукции и ее покупатели, посредники, причем к последним можно отнести любой субъект ТЭО из третьей группы;
- организации, оказывающие услуги в процессе доставки груза.

Основными организациями, оказывающими услуги, являются следующие субъекты ТЭО.

Перевозчики — организации, осуществляющие непосредственно перемещение груза, располагающие своим ПС и всеми лицензиями, необходимыми для осуществления конкретных видов перевозок. Перевозчики могут работать как напрямую с потребителем транспортных услуг, так и посредством экспедиторов.

Транспортно-экспедиционные компании — организации, оказывающие широкий спектр услуг, связанных с доставкой груза от отправителя до получателя.

Агентские (брокерские) компании — организации, оказывающие услуги, связанные с использованием ТС, их эксплуатацией и арендой.

Транспортные и грузовые терминалы, склады — организации, располагающие мощностями для хранения, складирования, консолидации и распределения грузов. Задача терминальных комплексов заключается в обеспечении единства транспортного процесса, грузопереработки, временного складирования, согласованной передачи груза с одного вида транспорта на другой. Терминальные комплексы, в зависимости от сферы деятельности, направлены на оказание следующих основных услуг:

- согласование сроков прибытия и отправки грузов при перегрузке их с одного вида транспорта на другой;
- выполнение ПРР;
- временное складирование груза;
- организация длительного хранения;
- комплектация отправок;
- выполнение тарно-упаковочных операций;
- оформление транспортных документов;
- оказание информационных услуг.



Рисунок – 1.1 Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания

Страховые компании — организации, предоставляющие услуги по страхованию грузов, ТС и ответственности перевозчика или экспедитора, с целью создания для субъектов, участвующих в доставке груза, гарантии компенсации предполагаемых при перевозке убытков и упрощения получения такой компенсации.

Стевидорные компании — организации, предоставляющие услуги по осуществлению ПРР и располагающие комплексом необходимых для их осуществления средств.

Тальманские компании — организации, предоставляющие услуги по подсчету груза при погрузке на судно и выгрузке с него. Обычно к услугам тальманов прибегают при приеме и сдаче грузов, перевозимых по счету грузовых мест (ГМ). На основе документов по учету грузов происходит разбор претензий и исков, касающихся недостачи груза.

Консалтинговые компании — организации, предоставляющие следующие услуги:

- проведение маркетинговых исследований по конъюнктуре транспортных рынков;
- консультирование стороны (или сторон) предстоящей внешнеторговой сделки с целью разработки транспортных условий договора купли-продажи, в том числе выбора базисного условия поставки;
- определение оптимального маршрута перевозки груза, способов его доставки, видов транспорта, пунктов перегрузки груза;
- выбор перевозчиков;

- определение стоимости доставки груза и транспортной составляющей в контрактной цене товара;
- определение сроков доставки груза.

Логистические компании — организации, предоставляющие услуги по организации оптимальных грузопотоков различными видами транспорта, комплектованию групп товаров, способам оптимизации перевозок между различными видами транспорта и т.п. Логистические компании проводят изучение потребностей клиентуры с целью более качественного ее обслуживания и представляют результаты таких исследований в виде рекомендаций или необходимых логистических услуг.

Ассоциации сюрвейеров — организации, предоставляющие услуги, связанные с обследованием ТС, транспортного оборудования и грузов с целью выявления их состояния (на момент осмотра), которое подтверждается сюрвейерным актом. Сюрвейерный акт служит одним из доказательств при разрешении споров в случае порчи, повреждения или утраты объекта.

Лизинговые компании — организации, предоставляющие в аренду ТС и транспортное оборудование компании-арендатору, которая постепенно (обычно в течение 5 - 7 лет) погашает задолженность по мере использования имущества. Государство, как правило, создает лизинговым компаниям льготные условия получения кредитов для покупки оборудования, которое затем сдается в аренду (лизинг). По окончании срока договора лизинга арендатор либо совершает покупку имущества по остаточной стоимости, либо пролонгирует срок лизингового договора, либо возвращает имущество лизинговой компании.

1.3 Система услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

Транспортно-экспедиционное обслуживание базируется на системе услуг, которые необходимы для доставки груза. Классификация услуг ТЭО представлена на рисунке 1.2.

По признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации ТЭУ делят на *перевозочные* и *неперевозочные*, по виду потребителя — на *внешние* и *внутренние*. К *внешним* относятся ТЭУ, предоставляющиеся нетранспортным организациям, к *внутренним* — предоставляющиеся транспортным организациям.

По характеру деятельности ТЭУ делят на технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные и организационные.

В свою очередь, *технологические услуги* включают в себя следующие виды услуг:

- операции и услуги по переработке и хранению грузов: выполнение ПРР;
- упаковывание (распаковывание) грузов; маркировка грузов; пломбирование грузов;
- организация работ по загрузке и (или) выгрузке грузов в контейнеры; пакетирование грузов; взвешивание груза и (или) ТС; пересчет ГМ; подгруппировка грузов; сортировка грузов;

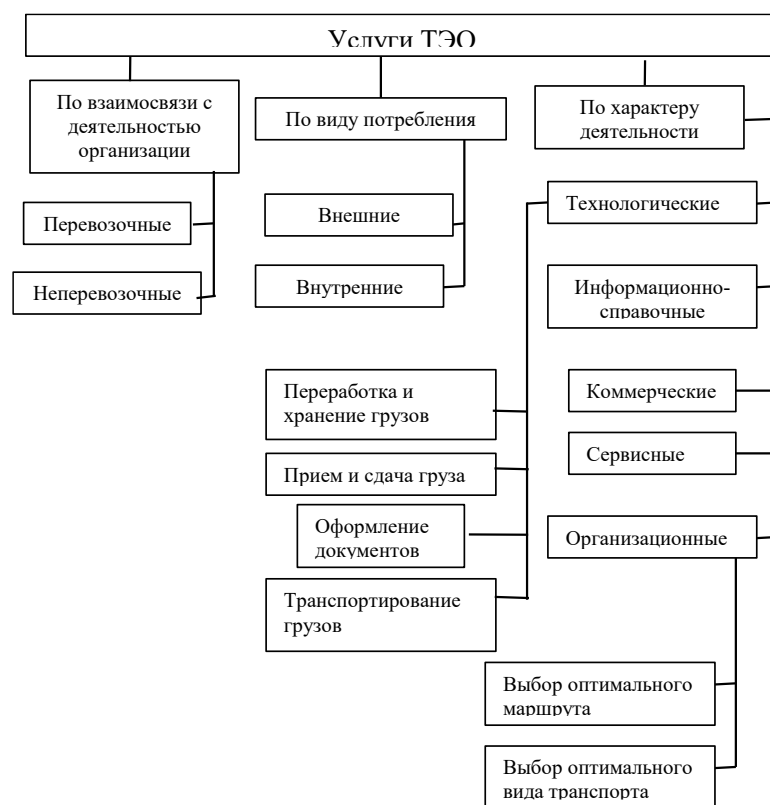


Рисунок – 1.2 Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

- закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений); хранение грузов, в том числе промежуточное; предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов;
- услуги, связанные с транспортированием грузов:
- сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
- развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
- сопровождение груза в пути;
- проверка соответствия ТС и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;
- операции и услуги по приему и сдаче груза:
- прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы, и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции; сдача груза грузополучателю;
- услуги по оформлению документации на перевозку груза:
- оформление транспортных и других сопроводительных документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами;
- оформление документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения экологической безопасности транспортируемого груза;

- оформление документов, необходимых для перевозки опасных грузов (ОГ);
- оформление договоров на перевозку с транспортной организацией;
- выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;
- оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита *товаров*; подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза или вывоза товаров.

Информационно-справочные услуги могут включать в себя следующее:

- *оказание консалтинговых услуг* по различным вопросам доставки груза;
- предоставление информации о продвижении груза; может заключаться в уведомлении о прибытии груза к исполнителю того или иного этапа доставки (на терминал, в порт и т.п.), уведомлении об отправке груза в адрес грузополучателя, сообщении о текущем местонахождении груза и ожидаемом времени прибытия, средней скорости доставки груза и т.п.;
- предоставление информации о состоянии рынка ТЭО, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;
- предоставление консультаций по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с ТЭО;
- предоставление информации о наличии груза у грузовладельца.

Коммерческие услуги включают в себя выполнение следующих основных работ:

- выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;
- ведение учета и отчетности для клиента;
- страхование груза;
- продажа клиенту тары или упаковки;
- выполнение функций коммерческого посредника между изготовителями и потребителями, например выкуп продукции оптом с последующей реализацией ее потребителям;
- продажа груза, который невозможно было доставить;
- продажа предупредительных знаков и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозок;
- установка доставленного получателю оборудования;
- предоставление в аренду техники (ТС, транспортного оборудования, ПРМ и т.д.).

К *сервисным услугам* относятся следующие виды услуг:

- бронирование и предоставление номеров в гостиницах;
- оказание визовой поддержки при международных перевозках;
- организация питания и отдыха водителей и экспедиторов;
- организация охраняемой стоянки ТС;
- оказание медицинской помощи;
- заправка в пути следования ТС топливом и расходными материалами;

- организация при необходимости в пути работ по техническому обслуживанию и ремонту ПС.

Организационные услуги, направленные на минимизацию транспортной составляющей в цене товара за счет оптимального выбора маршрута транспортирования и вида (видов) используемого транспорта, могут включать в себя выполнение следующих работ:

- выбор и расчетное обоснование наиболее рационального способа доставки груза в соответствии с условиями, заданными клиентом;
- расчет рациональной загрузки ТС, размещения и крепления груза в ПС.

Таким образом, приведенный выше перечень услуг, предоставляемых экспедитором при осуществлении ТЭО, охватывает достаточно широкий круг задач, решаемых при доставке груза. В каждой конкретной ситуации набор услуг, оказываемых экспедитором, будет зависеть от роли субъектов ТЭО в данном транспортном процессе, и перечень работ и услуг, выполняемых экспедитором, оговаривается в договоре экспедиции.

Однако необходимо заметить, что на железнодорожном транспорте классификация ТЭУ определяется в соответствии с ГОСТ Р 51133 — 98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», который предусматривает деление ТЭУ на следующие группы:

- оформление документов, сдача и получение груза;
- завоз-вывоз груза;
- погрузочно-разгрузочные и складские услуги;
- информационные услуги;
- подготовка и дополнительное оборудование ТС;
- страхование груза;
- платежно-финансовые услуги;
- таможенное оформление груза и ТС;
- прочие экспедиционные услуги.

Глава 2. Типы взаимоотношений в ТЭО

План

2.1 Типы взаимоотношений в ТЭО

2.1.1 Выполнение поручения экспедитором на основе правовых норм договора перевозки

2.1.2 Выполнение экспедиторского поручения на основе договора комиссии

2.1.3 Выполнение экспедиторского поручения на основе договора агентирования

2.1 Типы взаимоотношений в ТЭО

Одной из форм правовых отношений в транспортной экспедиции является договор поручения (гл. 49 Гражданского кодекса Российской Федерации — ГК РФ), сторонами которого являются юридическое или физическое доверенное лицо (поверенный) и физическое или юридическое лицо — доверитель (принципал) и по которому поверенный обязуется совершить от имени и за счет доверителя (принципала, участвующего в операции от своего имени и за свой счет) определенные юридические действия в его интересах.

Поверенный в данном случае действует как представитель и помощник принципала в его отношениях с третьими лицами. При этом поверенный действует только в границах тех полномочий, которыми наделяет его принципал.

Принципал же, в свою очередь, может оформить сделку с третьим лицом и напрямую, поручив поверенному контроль ее исполнения.

Другой формой правовых отношений в транспортной экспедиции является представительство (гл. 10 ГК РФ), основанное на доверенности.

Доверенностью является письменное уполномочие, выдаваемое физическим или *юридическим лицом, представляемым (принципалом)* физическому или юридическому лицу — представителю для представительства перед третьими лицами.

Поверенный и представитель постоянно находятся в определенных правовых отношениях с принципалами и третьими лицами. Такие отношения можно условно разделить на внутренние и внешние.

Внутренние отношения — это отношения поверенного и представителя со своими принципалами на основании договора поручения или доверенности для представительства соответственно.

Внешние отношения — это отношения поверенного и представителя с многочисленными третьими лицами, носящие характер посредничества или представительства соответственно.

Третьими лицами могут являться:

- официальные власти (администрации портов и аэропортов, железнодорожных и автомобильных дорог, таможенные и пограничные органы, органы внутренних дел и полицейские власти, консульства, нотариусы, судебные органы и т.п.);
- договорные партнеры (отправители и получатели груза, фрахтователи ТС, организации, обслуживающие груз и ТС, сюрвейеры (инспекторы,

эксперты, занимающиеся обследованием груза, ТС, транспортного оборудования и дающие заключение об их состоянии), снабженческие организации и т.п.).

Основным видом коммерческих сделок, которые заключаются между принципалами и третьими лицами напрямую или при помощи поверенных и представителей, на транспорте является договор перевозки, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель — уплатить за перевозку груза перевозчику установленную плату.

По договору перевозки как перевозчик, так и грузоотправитель груза могут быть принципалами, а грузополучатель выступает в качестве третьего лица. Иными словами, и перевозчик, и грузоотправитель груза могут прибегать к услугам посредников (поверенных или представителей), передавая им определенные права действовать от их имени и за их счет.

Тех представителей, которые действуют по доверенности грузовладельца (грузоотправителя или грузополучателя), или поверенных, которые действуют от имени грузовладельца и за его счет по договору поручения (комиссии), называют экспедиторами, а операции, которые они выполняют по договору транспортной экспедиции, считаются транспортно-экспедиционными.

Представителей, действующих по доверенности перевозчиков, или поверенных, действующих от имени и за счет перевозчиков по договору поручения (комиссии), называют агентами или брокерами, а выполняемые ими операции по договору транспортного агентирования называют агентскими или брокерскими соответственно.

Исходя из трактовки терминов «представительство» и «договор поручения» по ГК РФ агент или экспедитор не несут ответственности перед третьими лицами и принципалом, если они действуют от имени этого принципала и в рамках полномочий, от него полученных, а их действия не содержат признаков вины. Агент или экспедитор являются лишь связующим звеном между принципалом и третьими лицами. Соответственно любая сделка, подписанная агентом или экспедитором от имени своего принципала, создает определенные права и обязанности между принципалом и третьим лицом.

Однако экспедитор или агент могут выполнять определенные действия и без полномочий принципала, когда они полностью уверены в их целесообразности и в том, что впоследствии принципал одобрит эти действия. Утверждение принципалом договора, заключенного агентом или экспедитором без уведомления принципала, называется ратификацией. В то же время экспедитор или агент может не выполнять отдельные поручения принципала, если есть предположение, что их выполнение принесет ущерб принципалу и что принципал впоследствии не примет такое действие.

Кроме правовых норм поручения и доверенности основой взаимоотношений принципала и экспедитора может служить договор перевозки, договор комиссии, договор агентирования.

2.1.1 Выполнение поручения экспедитором на основе правовых норм договора перевозки

При выполнении поручения экспедитором на основе правовых норм *договора перевозки*, он, приняв груз к перевозке, выступает как перевозчик-владелец или арендатор транспортного средства. В этом случае он подтверждает заключение договора перевозки с клиентом составлением и выдачей клиенту транспортной накладной или чартерного коносамента (в т.ч. накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/ЦМР).

В соответствии со ст.785 ГК РФ, экспедитор-перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Другой порядок имеет место, когда поручение выдается экспедитору, который заявил себя на транспортном рынке «оператором». Такой экспедитор-оператор заключает с клиентом договор перевозки, выдает экспедиторский транспортный документ, имеет все права и несет обязанности обычного перевозчика. Клиента вполне устраивает такой экспедитор, поскольку он избавляет его от фрахтования или планирования подачи тоннажа, от забот при перевалках, перевозит груз по варианту «от двери до двери» и вручает груз получателю.

В качестве транспортного документа экспедитор-оператор выдает при приеме груза к перевозке в международном смешанном сообщении (без участия воздушного транспорта) товарораспорядительный, мультимодальный транспортный коносамент на бланке «ФИАТА» — «FBL» (Negotiable Fiata Combined Transport Bill of Lading), а с участием воздушного транспорта — экспедиторскую авианакладную ФИАТА/ИАТА - Neutral AWB (JATA Neutral Air Way bill). (Подробно об этих документах в гл. 3).

При этом экспедитор, заключивший от своего имени договор перевозки груза и выдавший транспортный документ, несет ответственность перед клиентом за несохранность груза в качестве перевозчика по договору по тем же правилам, по которым за несохранность груза отвечает соответствующий перевозчик. Такая ответственность возникает в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке, установленных ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (ст. 793 ГК РФ).

2.1.2 Выполнение экспедиторского поручения на основе договора комиссии

При выполнении экспедиторского поручения на основе *договора комиссии* согласно гл. 51 ГК РФ экспедитор организует перевозку груза от своего имени, но за счет клиента.

Инициатором последней формы договора экспедиции может быть как клиент, так и экспедитор. Клиенту может оказаться необходимым получить транспортный документ для представления в банк немедленно после передачи груза в распоряжение экспедитора на своем складе или на терминале. Клиент иногда по определенным причинам вообще не желает, чтобы его имя присутствовало на транспортном документе в качестве грузоотправителя. Экспедитор от своего имени оформляет перевозочный документ (накладную, коносамент) при оформлении

отправок мелких партий грузов «сборными» судами, вагонами, автофургонами, контейнерами, при организации маршрутных отправок, чартерных авиарейсов в целях извлечения доходов от тарифных разниц в ставках на перевозку мелко- и крупнопартионных грузов.

Во всех этих случаях клиенту выдается или оригинал транспортного документа или «Свидетельство экспедитора об организации перевозки», часто называемое «Экспедиторской транспортной накладной».

Свидетельство экспедитора об организации перевозки удостоверяет, если не доказано иное, прием экспедитором груза, как он описан в Свидетельстве и полномочия экспедитора на заключение от имени клиента договора перевозки и других договоров, необходимых для осуществления перевозки груза.

В целях стандартизации свидетельств экспедитора об организации перевозок ФИАТА подготовила в 1959 году проформу FCT (Forwarders Certificate of Transport).

В соответствии с правовыми нормами договора комиссии при нарушении обязательств по сохранной и своевременной доставке груза считается, что если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

В случае неисполнения третьим лицом сделки, заключенной с ним экспедитором, экспедитор обязан немедленно сообщить об этом клиенту, собрать необходимые доказательства, а также по требованию клиента передать ему права по такой сделке с соблюдением «правил об уступке требования» («суброгации»).

К категории комиссионных операций можно было бы отнести следующие услуги и соответственно поручения:

- Поручение на уплату фрахтов, сборов и других расходов, возлагаемых на экспедитора, согласно записей в транспортных документах и платежных требованиях в финансовой документации (когда грузовладельцу требуется закамouflировать себя в качестве плательщика этих расходов).

- Поручение на фрахтование судов, самолетов.

- Поручение на заключение стивидорных и тальманских контрактов.

- Поручение на аренду и субаренду терминалов, причалов, подъездных путей, контейнеров, трейлеров, лихтеров.

- Поручение на выполнение транспортно-экспедиторских услуг и работ с грузами (перемаркировку, ремонт тары, перегрузку и т.д.) 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.

- Поручение на контроль (мониторинг) грузовых, перевозочных и перевалочных операций в портах, на терминалах и подъездных путях, а также в ходе централизованного внутригородского завоза и вывоза грузов.

- Поручение на слежение за движением вагонов, контейнеров, автопоездов, трейлеров и лихтеров, а также на их розыск на путях сообщений на основе имеющихся у экспедитора контрактов с отраслевыми или международными центрами такого слежения в системах электронной информации.

— Поручение на организацию сопровождения и обеспечение сохранности груза в пути следования. При этом экспедитору, как правило, предоставляется право привлекать для этих целей экипажи транспортных средств или нанимать специальный персонал при перевозке грузов повышенной ценности или опасности; осуществлять необходимый инструктаж сопровождающих лиц.

В соответствии с нормами гл.51 ГК РФ, экспедитор-комиссионер вправе: требовать вознаграждения и возмещение расходов при неисполнении договора по вине клиента (комитента); заключать договор субкомиссии, оставаясь ответственным за действия субкомиссионера перед комитентом (ст. 994); удерживать находящиеся у него вещи, которые подлежат передаче комитенту либо лицу, указанному комитентом, в обеспечение своих требований по договору (ст. 996), требовать возмещения убытков, вызванных отменой поручения (ст. 1003).

Экспедитор-комиссионер обязан: исполнить поручение на наиболее выгодных для клиента-комитента условиях и в соответствии с его указаниями, а при отсутствии последних — в соответствии с обычаями делового оборота (ст. 992); при продаже имущества по цене, ниже согласованной с комитентом, возместить разницу, если не докажет необходимость такой продажи (ст. 995); нести ответственность перед комитентом за утрату, недостачу или повреждение находящегося у него имущества комитента (ст. 998); по исполнении поручения представить комитенту отчет и передать ему все полученное по договору (ст. 999)

Клиент-комитент вправе: в любое время отказаться от исполнения договора.

Комитент обязан: уплатить комиссионеру вознаграждение и возместить понесенные им расходы; сообщить свои возражения на отчет комиссионера в 30-дневный срок со дня его представления, если иной срок не установлен соглашением сторон (в противном случае, при отсутствии иного соглашения, отчет считается принятым) (ст. 999), принять от комиссионера все исполненное по договору.

2.1.3 Выполнение экспедиторского поручения на основе договора агентирования

К выполнению поручений клиента в соответствии с правовыми нормами договора агентирования экспедитор прибегает, когда ему поручается совершать не только юридические, но и «иные действия», а также в тех случаях, когда экспедитор считает целесообразным возложить на клиента всю ответственность за последствия выполнения действий от имени и за счет клиента и, наоборот, когда клиент требует от экспедитора принять на себя всю ответственность, как «агент» клиента за последствия сделки.

По такому типу договора оформляется поручение на организацию агентирования транспортного средства.

К поручениям, выполняемым по отношению к третьим лицам на условиях агентского договора, можно отнести следующие:

— Поручение на изготовление и доставку товаросопроводительной и транспортной документации.

Согласно сложившейся практике, экспедитор, составивший транспортную накладную, оформивший коммерческий акт или иной документ, несет ответственность перед клиентом за причиненные убытки, включая неустойки за

простой транспорта, понесенные вследствие несвоевременной передачи, неправильности и неточности сведений, содержащихся в документе, в том числе и в документах, составленных и обработанных средствами электронно-вычислительной техники и переданных по каналам связи.

— Поручение на получение требующихся для экспорта или импорта документов. На прием/сдачу груза на складе третьего лица (грузоотправителя/грузополучателя: их экспедитора; на таможенном складе: таможенному перевозчику и т.д.), а также на возврат или получение порожних контейнеров.

— Поручение на выполнение таможенных формальностей (например, заполнение грузовой таможенной декларации), согласно «Порядку лицензирования и осуществления контроля за деятельностью таможенного брокера со стороны таможенных органов» (Приказ ГТК РФ от 15.06.98.Г. №392) и других операций административного характера, например, с органами санитарно-карантинного надзора.

— Поручение на выполнение расчетов по внешнеторговым сделкам клиента, в том числе через централизованные расчетные центры, создаваемые экспедиторскими ассоциациями.

— Поручение на организацию проверки качества товара в ходе приемки/сдачи груза.

В случае возникновения разногласий между экспедитором и третьим лицом при приемке/сдаче груза по качеству, экспедитор обязан уведомить клиента об этих разногласиях и требовать участия в этих операциях независимого инспектора по качеству.

— Поручение на участие в соответствии или оформлении актов стояночного времени, коммерческих актов, актов общей формы, на контроль за выполнением норм погрузочно-разгрузочных работ, на расчеты по диспачу и демереджу, на представительство фрахтователя на зафрахтованном судне («суперкарго»).

Необходимость прибегать к услугам экспедиторов и агентов для грузовладельцев и перевозчиков изначально предопределялась проблемой поиска партнеров. Так, у грузовладельцев существует объективная потребность в сбыте своей продукции, для чего им приходится обращаться к услугам перевозчиков. Напротив, перевозчики заинтересованы в гарантированном сбыте своих услуг грузовладельцам. Для этого и грузовладельцам, и перевозчикам выгодно обращаться к профессиональным посредникам (экспедиторам и агентам) на рынке транспортных услуг. Наряду с поиском партнера, который бы удовлетворял транспортные потребности клиента, экспедиторы и агенты выполняют и другие функции, возложенные на них по договору транспортной экспедиции и транспортного агентирования соответственно. Основной функцией экспедитора является забота о грузе, а основной функцией агента является забота о ТС. Таким образом, *объект работы экспедитора* — груз, а *объект работы агента* — ТС. На рисунке 2.1 представлено положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг. Однако на практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционная организация, которая интегрирует в себе деятельность экспедиторов и агентов.

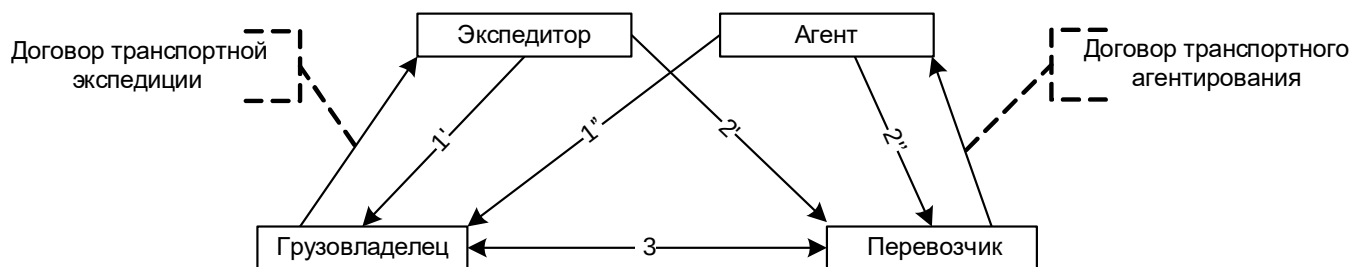


Рисунок - 2.1 Положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг:

функции экспедитора: 1' — работа с грузом; 2' — поиск перевозчика; функции агента: 1'' — поиск грузовладельца; 2'' — работа с транспортным средством; 3 — заключение договора перевозки

Глава 3. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность

План

- 3.1 Иерархия системы законодательных актов
- 3.2 Правовые нормы международных транспортных конвенций, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиторского обслуживания

3.1 Иерархия системы законодательных актов

Транспортно-экспедиционная деятельность охватывает широкий круг взаимоотношений как между организациями различного типа и разных форм собственности, так и физическими лицами. Правовая сторона этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рисунок 3.1).

Определяющее положение по отношению ко всем федеральным законам занимает Конституция РФ как основной закон Российской Федерации. Конституция является источником транспортного права и содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту, а именно относит управление федеральным транспортом и путями сообщения к ведению Российской Федерации, что является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

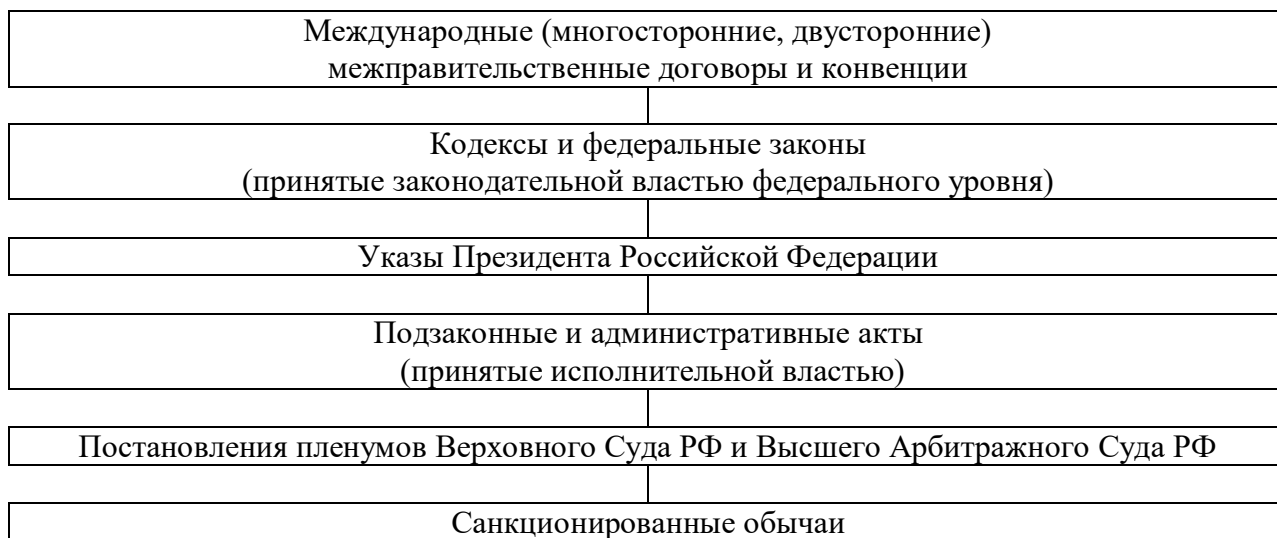


Рисунок – 3.1 Иерархия системы законодательных актов

Нормами национального права, относящимися к конкретным видам транспорта, являются транспортные уставы и кодексы, детально регулирующие отношения, возникающие на транспорте. В настоящее время в России действуют следующие уставы и кодексы:

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (N 81-ФЗ от 30 апреля 1999 года);

- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (N 24-ФЗ от 7 марта 2001 года);
- Воздушный кодекс Российской Федерации (N 60-ФЗ от 19 марта 1997 года);
- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (N 18-ФЗ от 10 января 2003 года);
- Устав автомобильного транспорта и наземного городского электрического транспорта (N 259-ФЗ от 8 ноября 2007 года).

Особенностью этих законодательных актов является то, что их основные положения регулируются нормами, установленными ГК РФ (гл. 40 «Перевозка»).

Следует также упомянуть Федеральный закон о транспортно-экспедиционной деятельности (N 87-ФЗ от 30 июня 2003 года).

Санкционированные обычаи регулируют области взаимоотношений, не охваченные законодательными актами. В качестве источника права обычаи рассматривается при условии, если он в той или иной форме санкционирован государством (ссылка в законе или применение в судебной практике).

Например, «При отсутствии указаний закона или договора обязательства должны исполняться в соответствии с обычно предъявляемыми требованиями» или «Соглашения сторон о сроках погрузки определяются согласно обычаям, сложившимся в данном порту».

3.2 Правовые нормы международных транспортных конвенций, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиторского обслуживания

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».

В морском судоходстве они определяют взаимоотношения участников договора морской перевозки грузов и правовой статус коносамента, организацию международных морских сообщений; вопросы безопасности мореплавания и ответственности судовладельцев.

Из международных конвенций по морским перевозкам прежде всего необходимо отметить:

«Международную конвенцию для унификации некоторых правил о коносаменте», известных, как «Гаагские правила», подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года;

«Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию», подписанный в Брюсселе 25 февраля 1968 года, согласно так называемых «Гаагско-Висбийских правил»;

«Конвенцию о кодексе поведения линейных конференций», подписанную в

Женева 6 апреля 1974 года;

«Конвенцию ООН о морской перевозке грузов» 1978 года (Гамбургские правила), (РФ не ратифицированной).

Основные положения Брюссельской конвенции и Гаагско-Висбийских правил нашли отражение в ряде статей «Кодекса торгового мореплавания РФ», введенного в действие с 1 мая 1999 года.

Международные железнодорожные сообщения при перевозке грузов регулируются «Конвенцией о международных железнодорожных перевозках» в редакции 1980 г. (КОТИФ), содержащей объединенный текст «Бернской Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК/ЦИМ)» заключенной в конце прошлого века (1890 г.) европейскими государствами, включая Россию, и «Конвенции о перевозках пассажиров (МПК). Положения ЦИМ/КОТИФ могут применяться также при перевозке в смешанных сообщениях. Участниками ЦИМ/КОТИФ являются большинство европейских и африканских стран. В их число не входят Россия и страны СНГ.

С 1951 г. перевозки экспортных и импортных грузов организуются и осуществляются железнодорожным транспортом в нашей стране на основе правил, тарифов и документов соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), заключенном между социалистическими государствами Европы и Азии. К началу 1995 г. большинство бывших стран-членов СЭВ в Европе денонсировали СМГС (кроме Польши и Болгарии), однако все страны бывшего СССР (кроме стран Балтии) вступили в данное соглашение. СМГС — это не межгосударственное, а многостороннее соглашение, заключенное на ведомственном уровне. В дополнение к основному тексту участницы СМГС приняли Единый международный транзитный товар (ЕТТ), и дополнение к нему — Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ), служебную инструкцию к СМГС, Правила пользования вагонами (ПВВ). Действует также тарифное соглашение по перевозкам внешнеэкономических грузов, оплачиваемых в валюте, между железными дорогами стран СНГ.

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 (СИМ), по которой груз, следует уже до конечной станции назначения.

До последнего времени международное сотрудничество 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. Её 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. этими пароходствами было заключено Международное соглашение об общих условиях перевозки контейнеров по р. Дунай, а в 1979 г. — Соглашение о международных грузовых тарифах.

Уже с конца XIX века международной водной магистралью считается река Рейн для прирейнских стран (Мангеймское соглашение 1868 г.). Протоколом 1979 г. страны-члены Европейского Союза получили равные 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.

Уже более 40 лет 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)». На сегодня рассмотрено и принято уже 37 резолюций и 6 конвенций. Тем самым создается постепенно 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».

В рамках Европейской Экономической комиссии рассматривается проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям. В качестве компромиссного предложения рассматривается применение «Гамбургских Правил» 1978 г., т.е. распространение на реку морского законодательства.

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 об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных 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 1975 г.

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. Чикагская конвенция учредила Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

Коммерческие вопросы международных воздушных перевозок находятся в ведении 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 положения Варшавской конвенции 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.

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 перевозчика определяется накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/ЦМР, форма которой была разработана Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ), определившей ее обязательные и дополнительные реквизиты.

Накладная CMR покрывает также часть пути, когда груз следует на автотранспортном средстве, которое перевозится другими видами транспорта. Положениями Конвенции КДПГ руководствуются европейские страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Соответственно международные грузовые автомобильные перевозки регулируются также двусторонними соглашениями России (бывшего СССР) как со странами Восточной (бывшими социалистическими странами), так и со многими странами Западной Европы.

Послевоенная история перевозок внутренних и внешнеторговых грузов в *смешанных сообщениях* в каждой стране — это история конкурентной «борьбы за груз» между экспедиторами и перевозчиками. С другой стороны, это также история совместных поисков правовых регламентации таких перевозок, единого требования упрощения таможенных процедур и международных расчетов за поставки экспортных и импортных товаров.

К началу 70-х гг. конкурирующие стороны пришли к единым концепциям организации перевозок грузов в смешанных сообщениях:

— Концепция документа «комбинированной перевозки» СТ (Combined Transport), исключающая выдачу документов на каждой стадии смешанной перевозки грузов.

— Концепция товарораспределительного характера такого документа — «концепция оборотного мультимодального коносамента» (Multimodal B/L), наряду с необоротной накладной.

— Концепция не агента владельца груза — экспедитора, а организатора перевозки — оператора, который несет полную ответственность за смешанную транспортировку, а также ответственность за утрату или задержку в доставке груза получателю.

Эти «концепции» составили «Унифицированные правила в отношении комбинированного транспортного документа», опубликованные в 1973 г. Международной Торговой Палатой (Правила МТП №298) и вошли вместе с правилами упрощенного таможенного режима для транзитных грузов в Конвенцию ООН «О международных смешанных перевозках и формулярах документа СТ, используемых в практике перевозок» (1980 г.).

БИМКО, ФИАТА и ИАТА (Международная Ассоциация по воздушным перевозкам) выпустили проформы транспортных документов на перевозку грузов в смешанном сообщении: коносамента «ФИАТА ФБЛ» образца 1994 г. — (Negotiable Fiata Combined Transport Bill of Lading); коносамента для международной смешанной перевозки «Мультидок» — (Multimodal Transport Bill of Lading — BIMCO Multidoc) и экспедиторскую нейтральную авианакладную ИАТА- Neutral Air Waybill (NAWB). 1986 г.

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 или UNCTAD/JCC Rules 95. На их основе БИМКО приняла в 1995 г. новую редакцию мультимодального коносамента, а ФИАТА в 1998 г. — мультимодальной накладной.

Глава 4. Российские правовые нормы, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания

План

4.1 Договор перевозки ГК РФ — правовая норма транспортно-экспедиторского обслуживания

4.2 Основные условия перевозок грузов, определяемые отраслевыми Уставами и Кодексами

4.1 Договор перевозки ГК РФ — правовая норма транспортно-экспедиторского обслуживания

Глава 40 ГК РФ «Перевозка» устанавливает единый порядок осуществления перевозок грузов, пассажиров и багажа в России — только на основании договора перевозки.

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». С другой стороны внешнеторговый контракт реализуется через оформление договора перевозки груза, договора страхования, банковские сделки, подчеркивая тем прямую логистическую связь между этими договорами.

В гл.40 «Перевозка» содержатся правовые и организационные нормы (инструментарии), которые используются экспедитором в его организаторско-перевозочной деятельности: «договор фрахтования» (ст. 787): «прямое смешанное сообщение» (ст. 788), «перевозка транспортом общего пользования» (ст. 789) и «договор об организации перевозок» (ст.798).

Права и обязательства 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 такой экспедитор 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».

Кроме того основными источниками национального и внутреннего права Российской Федерации, которые регламентируют перевозочную, транспортно-экспедиционную и агентскую деятельность, являются следующие: в главах 41 «Транспортная экспедиция» и 52 «Агентирование» ГК РФ определены нормы, регулирующие основные правовые положения осуществления деятельности по транспортной экспедиции и агентированию соответственно;

Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно экспедиционной деятельности», который регулирует порядок оказания услуг, связанных с организацией перевозок всеми видами транспорта и оформлением перевозочных,

таможенных и других документов;

Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который устанавливает правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования и основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования. Договор транспортной экспедиции.

Понятие договора транспортной экспедиции трактуется в ГК РФ (п. 1 ст. 801 гл. 41). По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется вознаграждение и за счет другой стороны (грузоотправителя и грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

4.2 Основные условия перевозок грузов, определяемые отраслевыми Уставами и Кодексами

Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят транспортные уставы и кодексы, содержащие гражданско-правовые нормы и нормы других отраслей права. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от актов, стоящих во главе, хотя принимаются и утверждаются одним и тем же органом.

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них в установленном порядке, публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов, которые издаются транспортными ведомствами.

Железнодорожный транспорт. Основным законодательным актом на железнодорожном транспорте является *Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ), регулирующий отношения, связанные с перевозкой пассажиров и грузов, и определяющий ответственность транспортной организации и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Уставом регламентируется порядок осуществления и выполнения железнодорожных перевозок, основные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты, взаимоотношения железных дорог с другими видами транспорта, вопросы эксплуатационного характера. Устав предусматривает: удовлетворение потребности экономики страны в перевозках; соблюдение государственных интересов; обеспечение безопасности движения поездов; своевременную доставку грузов в пункты назначения и полную их сохранность; материальную ответственность железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей по перевозкам.

Следует отметить, что Устав содержит лишь основные положения и правовые нормы и не может предусмотреть всего многообразия динамически изменяющихся конкретных условий и особенностей перевозок отдельных грузов, поэтому его *дополняют* нормативные акты, к которым относятся постановления Правительства и указы Президента Российской Федерации.

Конкретные отношения железнодорожного перевозчика и клиентуры по перевозке грузов и отношения по перевозке пассажиров в железнодорожном законодательстве определяют ведомственные акты, к основным из которых относятся *Правила перевозки грузов на железнодорожном транспорте*, регулирующие вопросы перевозки всех видов грузов (от скоропортящихся до легкогорючих), порядок их выдачи клиентуре и составления актов в случае неисправной перевозки грузов, и *Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд*, регулирующие порядок перевозок пассажиров и багажа, ручной клади, порядок контроля при перевозках, доплат и т.д.

Морской транспорт. Основным законодательным актом на морском транспорте является *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 30.04.1999 № 81-ФЗ), который регулирует отношения морского транспорта с клиентурой при перевозке пассажиров, грузов и багажа.

Конкретизация положений, регулирующих перевозки грузов и багажа морским транспортом, осуществляется *Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа*, которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и *действующие в его развитие* акты, регулируют вопросы организации перевозок грузов, пассажиров и багажа между портами Российской Федерации и иностранными портами, перевозок в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта и вопросы ответственности морского перевозчика и клиентуры.

Воздушный транспорт. Основным законодательным актом, регулирующим перевозки пассажиров и грузов на воздушном транспорте внутри страны, а также при воздушных международных перевозках пассажиров, грузов, багажа и почты, является *Воздушный кодекс Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 08.07.1999 № 150-ФЗ).

Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает правовые основы использования воздушного пространства России и деятельности в области авиации, а также обеспечивает защиту предпринимательской деятельности в сфере воздушных перевозок и авиационных работ. Соответственно, большое внимание в Воздушном кодексе Российской Федерации уделено деятельности авиакомпаний и их ответственности, что обеспечивается, в частности, положением о том, что воздушные суда, аэродромы, а также прочие технические средства, предназначенные для обеспечения безопасности полетов, могут находиться в собственности юридических лиц. В собственности граждан России могут находиться гражданские воздушные суда. Положения Воздушного кодекса Российской Федерации регулируют деятельность гражданской авиации и не распространяются на хозяйственную деятельность авиакомпаний. Единственным условием осуществления коммерческой деятельности в данной области является наличие соответствующей лицензии.

Российские авиакомпании и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на воздушном транспорте при наличии сертификата эксплуатанта и соответствующей лицензии.

Иностранные авиакомпании, международные эксплуатационные агентства и

иностранные авиационные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на территории Российской Федерации в соответствии с российским законодательством, соответствующими международными договорами и лицензиями, полученными от компетентных российских властей. Внутренние перевозки на территории Российской Федерации могут ими осуществляться только на основании специального разрешения.

Правила формирования и применения тарифов, сборов и продажи перевозок устанавливаются специально уполномоченным государственным органом. Конкретные тарифы определяются непосредственно перевозчиками. Для чартерных перевозок могут устанавливаться договорные цены.

Предусмотрен контроль деятельности авиакомпаний и индивидуальных предпринимателей и меры воздействия при нарушении ими национального законодательства, международных договоров и условий выданных им лицензий. В случае выявления нарушений предусмотрены меры воздействия, заключающиеся в предупреждении, лишении соответствующего разрешения, сертификата, лицензии, приостановлении или ограничении действия этих документов или наложении штрафа.

В области перевозок Воздушный кодекс Российской Федерации лишь определяет общие принципы их регулирования, предоставляя перевозчикам возможность самим решать все остальные вопросы. *Федеральные авиационные правила* устанавливают общие правила воздушных перевозок и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Перевозчик вправе устанавливать свои правила перевозок, которые не должны противоречить общим правилам перевозок и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или что такие меры невозможно было предпринять. Установлены пределы такой ответственности в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за 1 кг массы багажа или груза. Однако пассажир или грузоотправитель может, оплатив установленные сборы, отправить соответственно багаж и груз с объявленной ценностью.

Воздушный кодекс Российской Федерации определяет ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения — штраф в размере 25 % минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более 50 % провозной платы.

Перевозчик освобождается от уплаты штрафа, если докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Конкретизация отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом, осуществляется на основании *Правил перевозки пассажиров, грузов и багажа на воздушных линиях*.

Внутренний водный транспорт. Основным законодательным актом, определяющим отношения на речном транспорте, является *Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 07.03.2001 № 24-ФЗ), регулирующий весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров.

Особое место в системе законодательства, регулирующего отношения на внутреннем водном транспорте, занимают *Правила перевозки грузов на речном транспорте* и *Правила перевозок пассажиров и багажа на речном транспорте*.

Автомобильный транспорт. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "*Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта*", принят Государственной Думой 18 октября 2007 года

В уставе определены правила перевозок пассажиров и багажа, грузов; требования к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры. Во второй главе прописан процесс доставки грузов начиная с заключения договора перевозки груза и заканчивая выдачей груза. В третьей главе регламентированы регулярные перевозки пассажиров и багажа. В четвертой - перевозки пассажиров и багажа по заказам. Пятая глава посвящена перевозке пассажиров и багажа легковыми такси, а именно: заключению договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа; отказу фрахтовщика от исполнения договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа или изменение такого договора; перевозке багажа, провозу ручной клади легковым такси.

Также в уставе определена ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей и работа с актами, порядок предъявления претензий, исков, рассмотрения претензий. Отдельная статья посвящена сроку исковой давности.

Перевозки грузов в международном сообщении. Все вопросы *перевозок грузов в международном сообщении регулируются* «Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов» (КДПГ), 1956 г. Некоторые положения этой Конвенции содержатся в тексте проекта Устава. Лицензиями на осуществление международных перевозок грузов обладает в настоящее время около 2,5 тыс. юридических лиц — владельцев автотранспортных средств.

Глава 5. Договор купли-продажи. Базисные условия поставки. Правила «Инкотермс»

План

- 5.1 Общая характеристика договора купли-продажи
- 5.2 Базисные условия поставки. Правила «Инкотермс»

5.1 Общая характеристика договора купли-продажи

Объем и состав транспортно-экспедиционных операций, связанных с доставкой груза, определяется содержанием и условиями договора купли-продажи конкретного товара, который этот груз предметно олицетворяет в *ходе* перевозки. Поэтому еще на этапе проработки договора большое значение имеют консультации экспедитора по выбору вида транспорта, базисных условий поставки, характеру тары и упаковки, порядка приема и сдачи товара для включения в письменное предложение продавца — оферту или в запрос (заказ) покупателя.

В российском праве договору купли-продажи посвящена гл. 30 ГК РФ, в которой последовательно излагаются правила, регулирующие такие основные условия договора купли-продажи, как предмет договора, обязанность продавца по передаче товара, переход риска случайной гибели и повреждения товара, количество и качество товара, его комплектность, тара и упаковка товара, обязанность покупателя по принятию товара и его оплате, страхование товара.

Договор купли-продажи является наиболее распространенным вариантом коммерческой сделки на поставку товара и, если необходимо, сопутствующих услуг, которые приравнены к товару.

Договор считается заключенным, когда две стороны — продавец и покупатель — достигли соглашения в торговой сделке по всем ее существенным условиям.

В ст. 454 гл. 30 ГК РФ дается определение договора купли-продажи, согласно которому продавец обязуется передать товар в собственность покупателя, а последний, в свою очередь, обязуется принять товар и уплатить за него установленную цену. Во всех случаях стороны самостоятельно определяют предмет и условия договора купли-продажи. Условие договора купли-продажи товара считается согласованным в случае, если из договора можно установить наименование и количество товара (ст. 455 гл. 30 ГК РФ).

В договоре должно быть точно определено, какая из сторон договора: принимает обязательства по организации перевозки; оплачивает перемещение товара из одного пункта в другой; несет риск, если вышеперечисленные операции не будут выполнены; несет риск в случае потери или повреждения товара при транспортировании; оплачивает налоговые, таможенные, банковские, почтово-телеграфные расходы и иные сборы.

Кроме того, в договоре купли-продажи обязательно должно быть указано, где, когда и в какой форме право собственности на товар переходит от продавца к покупателю.

В торговой практике принято различать следующие виды договора купли-продажи.

Договор разовой поставки (разовый договор) — единовременное соглашение (сделка), которое предусматривает поставку продукции к определенной дате или в течение определенного срока (периода времени).

По этому виду *договора поставки производится один или несколько раз* в течение установленного срока. По выполнении принятых обязательств юридические отношения между сторонами и собственно договор прекращаются.

Договор с периодической поставкой — соглашение, предусматривающее регулярную периодичную поставку определенного количества или партии товара на протяжении установленного в условиях договора срока. Как правило, это поставка промышленного сырья и полуфабрикатов — угля, нефти, природного газа, руды, целлюлозно-бумажной продукции, продовольствия. Различают краткосрочный (со сроком обычно 1 год) и долгосрочный (со сроком 5—10, иногда 15 — 20 лет) договор.

В международной торговле договор купли-продажи имеет три важные особенности:

1) поскольку сторонами договора *являются* юридические лица разных стран, в договоре должно быть определено, где и по какому закону будут рассматриваться споры — в стране и по закону страны продавца, покупателя или третьей страны;

2) выполнение международного договора купли-продажи подразумевает, что *товар должен пересечь* границу и, следовательно, стороны договора должны в целом знать, учитывать и строго выполнять таможенное законодательство страны продавца, покупателя и, если необходимо, третьих стран, через которые осуществляется транзит, оплатить таможенные пошлины и сборы, оформить необходимые таможенные документы;

3) поскольку сделка носит международный характер, стороны должны согласовать и четко определить в договоре валюту цены товара: валюта продавца, покупателя или свободно конвертируемая валюта третьей страны.

Международный договор купли-продажи товара содержит следующие *основные статьи*:

- Определение и термины.
- Предмет и объект договора (наименование и количество товара).
- Срок и место поставки.
- Базисные условия поставки.
- Цена и общая стоимость поставки.
- Скидки и льготы.
- Условия, сроки и порядок платежа (взаиморасчеты).
- Валютные риски.
- Порядок сдачи-приемки товара.
- Способы определения качества и количества товара.
- Транспортные условия.
- Условия страхования.
- Условия перехода собственности (титул).
- Контроль и инспекции.
- Условия о гарантиях и сервисном обслуживании.

- Переделы договора и мера ответственности.
- Порядок претензий и санкции.
- Порядок разрешения споров.
- Обстоятельства непреодолимой силы (форсмажор).
- Применимое право и толкование договора.
- Юридические адреса сторон и банковские реквизиты.
- Подписи продавца и покупателя. Стороны договора купли-продажи - продавец и покупатель

5.2 Базисные условия поставки. Правила «Инкотермс»

Условия договора купли-продажи, которые определяют обязанности продавца и покупателя по доставке товара и устанавливают момент перехода права собственности, риска случайной гибели или повреждения товара от продавца к покупателю, называется базисными.

Таким образом, базисные условия определяют, кто (продавец или покупатель) организует перевозочные и экспедиционные работы, связанные с доставкой груза, и кто из них несет связанные с этим процессом расходы, которые весьма разнообразны и составляют иногда до 50% цены товара. Расходы, связанные с доставкой груза, могут включать в себя следующие затраты:

- расходы по подготовке товара к отгрузке (проверка качеств; и количества, отбор проб, упаковывание);
- оплата погрузки товара на ТС внутреннего перевозчика;
- оплата перевозки товара от пункта отправления до магистрального вида транспорта;
- оплата расходов по погрузке товара на магистральные ТС в пункте экспорта;
- оплата стоимости транспортирования товара международным транспортом:
- оплата страхования груза в пути;
- расходы по хранению товара в пути и при перегрузке;
- расходы по выгрузке товара в пункте назначения;
- расходы по доставке товара от пункта назначения на склад покупателя;
- оплата таможенных пошлин, налогов и сборов при переходе таможенной границы.

Расходы по доставке товара, которые несет продавец, включаются в цену товара.

Базисные условия исторически вырабатывались международной торговой практикой. Они упростили и до некоторой степени стандартизировали экспортно-импортные операции.

Различают договор отгрузки и договор доставки. В первом случае продавец передает товар покупателю в обусловленном пункте (или порту) страны отправления. Во втором случае продавец передает товар покупателю в согласованном порту или пункте страны назначения. До этого момента он несет риск порчи или утраты товара.

Договоры отгрузки, как правило, отвечают интересам обоих участников сделки: продавец имеет возможность получить цену товара по договору задолго до того, как он будет доставлен в пункт назначения, а покупатель имеет право выполнять финансовые операции с товаром (продать, заложить) с момента его отгрузки (это особенно важно, если покупателем является не потребитель, а торговая организация).

Для того чтобы систематизировать возможные виды поставки товара и унифицировать обязанности сторон в каждом варианте. Международная торговая палата в 1936 г. впервые опубликовала международные правила толкования базисных условий под названием «Инкотермс», которые в дальнейшем дополнялись и совершенствовались.

«Инкотермс» — свод международных правил толкования наиболее часто используемых условий поставки во внешней торговле, которые группируются по предметному признаку и условно обозначаются определенными терминами. Использование «Инкотермс» позволяет устранить различия в интерпретации этих терминов в практике контрактной работы в различных странах.

Главная цель «Инкотермс» — четкое определение условий договора в отношении обязательств продавца по доставке товаров покупателю и унификация обязанностей сторон договора.

Основной причиной последовательных редакций «Инкотермс» была необходимость адаптировать их современной коммерческой практике.

Экспедитору и агенту правила «Инкотермс» необходимо знать наизусть.

С учетом изменений, время от времени вносимых в «Инкотермс» важно обеспечить, чтобы в каждом случае, когда стороны намереваются включить «Инкотермс» в договор купли-продажи, всегда была сделана четкая ссылка на использование «Инкотермс» редакции определенного года. Однако стоит отметить, что ссылки на правила «Инкотермс» в договоре между продавцом и покупателем не распространяются на договорные отношения с перевозчиками. «Инкотермс» применяют только в отношениях между продавцом и покупателем в рамках договора купли-продажи.

Последняя редакция документа получила название ИНКОТЕРМС 2010 (Incoterms 2010), опубликованы Международной торговой палатой. Таким образом, можно избежать или, по крайней мере, в значительной степени сократить неопределённость различной интерпретации таких терминов в различных странах.

Ниже приведена интерпретация терминов Инкотермс 2010:

Группа Е — Место отправки (Departure):

EXW. Ex Works (указанное место): товар со склада продавца.

Группа F — Основная перевозка не оплачена (Main Carriage Unpaid):

FCA. Free Carrier (указанное место): товар доставляется перевозчику заказчика.

FAS. Free Alongside Ship (указан порт погрузки): товар доставляется к кораблю заказчика.

FOB. Free On Board (указан порт погрузки): товар погружается на корабль заказчика.

Группа С — Основная перевозка оплачена (Main Carriage Paid):

CFR. Cost and Freight (указан порт назначения): товар доставляется до порта заказчика (без выгрузки).

CIF. Cost, Insurance and Freight (указан порт назначения): товар страхуется и доставляется до порта заказчика (без выгрузки).

CPT. Carriage Paid To (указано место назначения): товар доставляется перевозчику заказчика в указанном месте назначения.

CIP. Carriage and Insurance Paid to (указано место назначения): товар страхуется и доставляется перевозчику заказчика в указанном месте назначения.

Группа D — Доставка (Arrival):

DAT. Delivered At Terminal (указано место) — поставка товара осуществляется в указанном терминале.

DAP. Delivered At Point (указано место назначения) — поставка осуществляется в указанном пункте.

DDP. Delivered Duty Paid (указано место назначения) — товар доставляется заказчику, очищенный от пошлин и рисков.

Таким образом, условия группы «D» используют в договорах прибытия, а условия группы «C» — в договорах отгрузки. Соответственно, на экспедитора продавца и агента перевозчика возлагаются дополнительная ответственность в случаях, если транспортирование товаров включает в себя использование нескольких перевозчиков, агентов и экспедиторов, составляющих единую логистическую цепочку. Следует подчеркнуть, что термины группы «C» имеют ту же природу, что и термины группы «F»: продавец выполняет договор в стране отгрузки или отправки, несмотря на то, что точка разделения расходов фиксирована в стране назначения. Таким образом, договоры купли-продажи в соответствии с терминами группы «C» подобно договорам по терминам группы «F», попадают в категорию договоров отгрузки.

В природе договоров отгрузки заложено, что обычные транспортные расходы за перевозку товара по обычному маршруту и обычным способом до согласованного места должны оплачиваться продавцом, покупатель несет риски потери или повреждения товара, а также дополнительные расходы, возникающие вследствие событий, имеющих место после того, как товар был должным образом доставлен для перевозки. Таким образом, условия терминов группы «C» отличаются от всех других условий тем, что они содержат две «критические» точки: одна указывает точку, до которой продавец должен организовать транспорт и нести расходы согласно договору перевозки; другая является границей для перехода рисков.

По этой причине должна быть соблюдена максимальная осторожность при добавлении продавцу обязательств, которые возлагаются на него после перехода риска за пределы вышеуказанной «критической» точки.

Условия каждого термина сформулированы в десяти пунктах-обязательствах (точно поименованных). Каждое обязательство (А) продавца отражает адекватное обязательство (В) покупателя.

Глава 6. Документы, используемые при перевозке грузов

План

- 6.1 Договор перевозки груза по товарораспорядительному транспортному документу — коносаменту
- 6.2 Договор перевозки по перевозочному документу — транспортной накладной
 - 6.2.1 Транспортная железнодорожная накладная
 - 6.2.2 Морская транспортная накладная
 - 6.2.3 Транспортная грузовая накладная внутреннего водного сообщения
 - 6.2.4 Авиационная грузовая накладная
- 6.3 Перевозочные документы автомобильного транспорта

6.1 Договор перевозки груза по товарораспорядительному транспортному документу — коносаменту

Свое применение коносаменты нашли только на морском транспорте и при оформлении перевозок грузов в смешанных сообщениях.

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 в письменном виде перевозчику — заключить договор перевозки и получить от перевозчика письменное доказательство его заключения в форме коносамента (или, см. ниже, в форме морской транспортной накладной).

Содержание ордера не может быть произвольным. Согласно ст. 142 КТМ РФ, он обязательно должен содержать: 1) наименование отправителя; 2) наименование порта выгрузки; 3) наименование получателя; 4) наименование и сведения о грузе; 5) информацию о грузе и его внешнем состоянии; 6) информацию о размере фрахта, подлежащем уплате получателем.

Вторым документом является штурманская расписка — акцепт ордера. Это один из экземпляров ордера, но подписанный грузовым помощником капитана в удостоверение фактического приема груза на борт конкретного судна. Штурманская расписка не является товарораспорядительным 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) обязательным сведениям, предусмотренных ордером, должны обязательно содержаться: 1) наименование перевозчика; 2) наименование порта погрузки согласно договору 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.

Товарораспорядительная сущность коносамента состоит в том, что владелец коносамента, распоряжаясь документом (продавая его, закладывая, передавая и т.д.), фактически распоряжается самим грузом (товаром), обозначенным в документе.

Соответственно, грузоотправителю в коносаменте требуется указывать «наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем» (ст. 144 КТМ РФ).

Таким образом, лицо, желающее приобрести товар посредством приобретения коносамента и не имея возможности проверить количество и состояние груза путем его осмотра, вынуждено полагаться исключительно на данные коносамента.

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». В то же время практикой признается правомерным использование различных оговорок в коносаменте для того, чтобы облегчить судовладельцу положение в возможном споре с держателем коносамента по количеству и качеству груза. (Например, «количество и качество неизвестны», «тара слабая» — и др.).

Товарораспорядительная по его существу функция коносамента зачастую подчеркивается тем, что перед словом «коносамент» в названии документа стоит его определение — «оборотный» (negotiable). Если грузоотправитель пожелает, чтобы подобный коносамент эту функцию не исполнял, то перед словом «оборотный» в этом случае впечатывается приставка «не». Тем самым юридически коносамент превращается в необращающуюся транспортную накладную, по которой только лицо, названное в коносаменте в качестве грузополучателя получит груз по предъявлению коносамента и после удостоверения им своей личности.

Ст. 147 КТМ РФ разрешает выдачу отправителю по его желанию несколько экземпляров (оригиналов) коносамента.

Выдача груза производится только против вручения перевозчику одного оригинала («экземпляра») коносамента. Предъявление всего комплекта оригиналов коносаментов (2, 3) необязательно, так как согласно ст. 147 КТМ РФ и условиям самих проформ коносаментов (на оборотной стороне) после погашения одного оригинала все остальные экземпляры становятся недействительными.

Кроме оригиналов, может быть выписано необходимое количество копий коносамента, которые юридической силы не имеют, и обычно необходимы капитану судна для проверки погруженного и выгруженного товара, агентам судна, портовой администрации, таможенным органам, транспортно-экспедиционной фирме и др. Копии коносамента имеют штамп «копия» (сору) либо печатаются на бумаге отличного от оригинала цвета. Число копий в указанное в коносаменте число экземпляров (оригиналов) не входит.

Проще и легче всего товарораспорядительная функция реализуется через выписку ордерного коносамента, указывающему на то, что коносамент выдан «приказу» лица, которое может передать свое имущественное право третьему лицу путем нанесения на документ надлежащей передаточной надписи — индоссамент,

то есть, поставив на обороте коносамента свою подпись и печать.

Соответственно, коносаменты могут выписываться «приказу отправителя», например, в ходе расчетов за поставку товара на условиях FOB или при расчете за товар по документарному инкассо; «приказу получателя» при поставке товара на условиях CIF; «приказу банка», очень часто национального с передаточной надписью в пользу иностранного в ходе применения аккредитивной формы расчетов.

Кроме коносамента товарораспорядительным документом может быть сдаточная расписка. К ее использованию прибегает именной держатель коносамента, которому срочно требуется реализовать груз. Он письменно обращается к судовладельцу или его агенту с просьбой выдать ему в обмен на оригинал коносамента не груз, а сдаточную расписку с печатью и подписью капитана или агента с обязательством судовладельца выдачи груза лицу в соответствии с правильно оформленной передаточной надписью на сдаточной расписке. Такая же процедура может иметь место, когда грузополучателю для реализации товара со склада порта по частям потребуется изготовление не одной, а даже нескольких товарораспорядительных расписок против предоставления поименованным грузополучателем одного оригинала оборотного коносамента.

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

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

Перевозка по прямому коносаменту осуществляется на основе договора судовладельца — первого перевозчика, выписывающего такой коносамент, с его судовым агентом в порту перевалки. Грузоотправитель оплачивает провозную плату по двум счетам — судовладельца, согласно линейного тарифа, за первый участок перевозки и агента с учетом всех его расходов и комиссии и, включая фрахт за последующие участки.

Для удобства клиентуры в линейном судоходстве допускается оформление также, так называемых, optional B/L — коносаментов с выбором доставки груза в любой из портов, предусмотренных расписанием линии, с оплатой специальной надбавки к тарифу. Грузовладелец обязан указывать порт выгрузки не позже, чем за 48 часов до прибытия в первый из перечисленных в расписании портов.

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 может быть раздроблен на несколько частей и каждому покупателю будет выдан, так называемый, «долевой коносамент» или «деливери-ордер», по которому он получит причитающуюся ему часть коносаментного количества груза агента судна в порту назначения. Деливери-ордера товарораспорядительными документами не являются.

6.2 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» («коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом»).

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

6.2.1 Транспортная железнодорожная накладная

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 железной дороги принять этот груз для перевозки до определенной станции назначения и выдать груз его получателю.

Принятие железной дорогой от грузоотправителя накладной вместе с грузом удостоверяет заключение конкретного договора перевозки. По этому договору у железной дороги возникает обязательство перевезти груз своевременно и в сохранности на станцию назначения и выдать его грузополучателю, указанному в накладной. У грузоотправителя возникает обязательство уплатить железной дороге установленную провозную плату за перевозку груза.

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

На перевозку грузов заполняется комплект транспортных перевозочных документов, состоящий из транспортной железнодорожной накладной (ТЖДН), дорожной ведомости (ДВ), корешка дорожной ведомости и квитанции приема груза к перевозке.

Накладная предоставляется на каждую отправку груза. На перевозку массовых грузов в постоянных 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. Железная дорога обязана выдать накладную вместе с грузом. С правовой точки зрения, прием накладной вместе с грузом является фактом признания железной дорогой 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 железной дорогой.

Дорожная ведомость является, согласно ст. 3 Устава, перевозочным документом. Она следует с грузом и является документом, на основании проводятся расчеты между железными дорогами по провозной которого плате; расчеты по провозной плате с грузополучателем, по штрафам за просрочку доставки груза железной дорогой и по другим сборам. Дорожная ведомость с распиской в ней грузополучателя в получении груза является документом, удостоверяющим, что договор перевозки железной дорогой выполнен.

Оформление перевозки дорожной ведомостью имеет практическое значение для определения даты суток, в которые была произведена погрузка вагонов и контейнеров.

В удостоверение приема груза к перевозке на основании накладной грузоотправителю выдается грузовая квитанция. Для него она является доказательством факта заключения договора перевозки и наличия определенных прав, возникающих из этого договора. Имея на руках грузовую квитанцию, грузополучатель может узнать на станции назначения о прибытии груза, предъявить ее для получения груза (квитанция доставляется грузополучателю банком по условиям аккредитива/инкассо).

Если у грузополучателя, указанного в накладной, нет квитанции, железная дорога обязана выдать ему груз, поскольку все отправки именные. Отправка груза на предъявителя не допускается. Грузовая квитанция дает право на предъявление претензии к железной дороге на несохранность груза, право на указание о переадресовке груза.

В подтверждение приема груза для перевозки железная дорога обязана проставить на ТЖДН календарный штамп станции отправления. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Вместе с накладной грузоотправитель должен обязательно предъявить документы, предусмотренные Правилами перевозок грузов для соблюдения санитарных, ветеринарных или других административных правил. При перевозке внешнеторговых грузов требуется представление также 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 номера. При непредставлении документов станция обязана отказать в приеме груза к перевозке.

Правила заполнения накладной утверждаются МПС РФ.

6.2.2 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 70 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», выдаваемыми не с отметкой «по приказу отправителя», а на имя конкретного грузополучателя (consignee).

Содержание такой накладной с прямой ссылкой в ее «условиях» на «СМІ Uniform Rules for Sea Waybills, 1990», а также оговорки «Control» и «COGSA» полностью защищает интересы грузоотправителя, грузополучателя, банка, страховщика и перевозчика.

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 менять в документе наименование получателя в ходе перевозки груза. Оговорка «COGSA» позволяет банку назначить себя, при необходимости, получателем груза с выдачей груза фактическому получателю только по полномочию банка. Интересы перевозчика защищаются тем, что этой же оговоркой одновременно не позволяется банку изменять условия ранее заключенного с отправителем груза договора перевозки. Распространение на накладную Гаагско-Витебских правил учитывает интерес перевозчика в части ограничения его ответственности за груз и дает страховщику право регресса к перевозчику в случае уплаты страховщиком страхового возмещения за гибель или ущерб грузу.

Реализация товара, если таковая потребуется в ходе перевозки, может быть оформлена, как это уже отмечалось, путем индоссирования документа, но теперь уже не на накладной (она ведь «не оборотная — поп negotiable»), а на письменной приемо-сдаточной ведомости перевозчика/терминала прибытия — сдаточной расписки, которая с правовой точки зрения рассматривается в качестве товарораспорядительного документа в дополнение к накладной.

6.2.3 Транспортная грузовая накладная внутреннего водного сообщения

Договором перевозки груза на речном транспорте является транспортная накладная. В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить груз в пункт назначения с обеспечением условий перевозки, установленных законодательством внутреннего водного транспорта, и выдать его правомочному на получение груза лицу (грузополучателю), указанному в накладной, а грузоотправитель обязуется оплатить предстоящую перевозку и предъявить груз.

При внешнеторговых перевозках речной транспортной накладной 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 с выдачей клиенту экспедиторской транспортной накладной FCT, то фактическим речным перевозчиком подписывается речная накладная, в которой в качестве отправителя груза фигурирует экспедитор, а

получателя — его агент в порту перевалки.

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 дорожной ведомости, — копия и корешок дорожной 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 дорожной ведомости. Она является документом, удостоверяющим прием груза к перевозке и права 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.

6.2.4 Авиационная грузовая накладная

Договор воздушной перевозки груза удостоверяется авианакладной (ст. 105 ВК РФ). Форма авианакладной перевозки груза в международном сообщении устанавливается ИАТА, во внутреннем — Федеральной службой воздушного транспорта — ФСВТ).

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 экземпляра.

При осуществлении международных перевозок грузов, помимо правовых норм, предусмотренных ВК РФ, необходимо руководствоваться и нормами ИАТА, касающихся авианакладных.

Перевозчик, выписавший авианакладную, предусматривающую доставку грузов двумя авиаперевозчиками, выступают 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», содержащей сведения, необходимые для оформления авианакладной. Кроме этого, Инструкция содержит полномочия грузоотправителя на подписание авиаперевозчиком накладной от его имени.

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 как поручение на страхование груза (если страховая сумма не указана).

6.3 Перевозочные документы автомобильного транспорта

Таковыми документами являются товарно-транспортная накладная, транспортная накладная; товарная накладная и путевой лист.

Путевой лист — документ внутреннего характера, регулирующий отношения между перевозчиком и клиентом при оплате работы автомобиля по повременному тарифу. Грузоотправитель (получатель) регистрирует в путевом листе данные о пробеге, времени нахождения автомобиля в распоряжении клиента (за вычетом времени обеденного перерыва шофера).

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 сдается 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.

С 25 июля 2011 года Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом» введена новая форма транспортной накладной.

В новой форме транспортной накладной отсутствует товарный раздел, поэтому речи о списании и оприходовании груза вести не стоит (Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. постановлением Правительства России от 15 апреля 2011 № 272). Тем более, что данная форма не является унифицированной. А значит при использовании новой формы в любом случае придется оформлять товарную накладную.

Транспортный раздел взят за основу у 1-Т и дополнен новыми реквизитами необходимыми для нужд перевозки.

Сама по себе транспортная накладная - является перевозочным документом, который подтверждает заключение договора перевозки. Исходя из определения можно сделать вывод, что если нет третьей стороны — перевозчика, то не заключается договор, а значит выписывать транспортную накладную не следует.

Оформление транспортной накладной осуществляет отправитель груза. Он может быть физическое или юридическое лицо, которое указывается в транспортной накладной (ст. 2 Закона от № 259-ФЗ).

Оформление транспортной накладной иным лицом может быть предусмотрено договором перевозки. Согласно п. 9 Правил транспортная накладная составляется в 3 экземплярах (оригиналах), соответственно, для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика. Она может быть составлена как на одну так и на несколько партий груза. При этом количество накладных должно соответствовать числу транспортных средств, перевозивших груз.

В таблице 6.1 приведены документы, подтверждающие перевозку в зависимости от поставщика груза.

Таблица 6.1 Документы, которые подтверждают перевозку

Кто доставляет груз	Необходимые документы, мнение Минфина	Альтернатива
Поставщик силами стороннего перевозчика	- транспортная накладная; - товарно-транспортная накладная; - товарная накладная.	То же самое только без ТОРГ-12 (письмо Минфина России от 15 июня 2010 г. № 03-03-06/1/413)
Покупатель силами стороннего перевозчика	- транспортная накладная; - товарно-транспортная накладная; - товарная накладная.	То же самое только без ТОРГ-12 (письмо Минфина России от 15 июня 2010 г. № 03-03-06/1/413)
Поставщик собственными силами (с выделением стоимости перевозки)	- транспортная накладная; - товарно-транспортная накладная; - товарная накладная.	- транспортный документ в свободной форме (постановление ФАС Центрального округа от 15 января 2010 г. по делу № А54-366/2007-С4-С5) - товарная накладная
Поставщик собственными силами (перевозка в стоимости товара)	- транспортная накладная; - товарно-транспортная накладная; - товарная накладная.	- товарная накладная (письмо Минфина России от 15 июня 2010 № 03-03-06/1/413)
Покупатель собственными силами	- путевой лист; - товарная накладная.	-

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), 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, рахличные доплаты и прочее). Получатель указывает дату получения груза, время прибытия автотранспортного средства под погрузку и убытие с разгрузкой. 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 записи в накладной с фактическим состоянием груза. Поэтому считается, что груз, его упаковка, количество мест, масса и внешний вид были внешне в надлежащем состоянии в момент принятия грузоперевозчиком. 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».

Глава 7. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на разных видах транспорта: автомобильном, железнодорожном и водном

План

- 7.1 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на автомобильном транспорте
- 7.2 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте
- 7.3 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на водном транспорте

7.1 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на автомобильном транспорте

Автомобильный транспорт лишь частично выполняют функции транспорта общего пользования.

Устав автомобильного транспорта исходит из того, что многие автотранспортные предприятия в России совмещают свою перевозочную деятельность с оказанием транспортно-экспедиторского обслуживания грузов предприятиям и населению на принципах общего пользования предоставляемыми услугами, причем, как правило, по единым ценам, формирующимся на региональном уровне.

Имеет место также использование типовых контрактов (договоров) на организацию перевозок, в том числе и международных. В крупных промышленных центрах и транспортных узлах под патронажем и при поддержке местной администрации (области, города, района) организуются локальные системы централизованного завоза и вывоза грузов с портов, пристаней, грузовых дворов железнодорожных станций с единым порядком выдачи и приема заявок на перевозки, применением заблаговременного принципа объявления ставок тарифов и установленным порядком расчетов за перевозки.

О договорах об организации перевозок грузов уже говорилось. При оформлении таких договоров на автомобильном транспорте экспедитору грузовладельца необходимо обращать внимание на наличие у международного автомобильного перевозчика лицензионной карточки на каждое транспортное средство на международные перевозки (зеленого цвета). Не лишним является также членство перевозчика в Ассоциации Международных Автомобильных перевозчиков (АСМАП), наличие книжек МДП — Карнетов ТИР, страхования водителей и транспортных средств. В своей совокупности проверка соответствующей документации дает возможность вам в случае необходимости подтвердить своему принципалу, что вы организовывали транспортную операцию с «надежным перевозчиком».

Необходимо также исходить из того, что перевозки грузов автотранспортом являются наиболее регламентированными в части технологии перевозки конкретного груза, включающей в себя последовательность операций, выбор типа

автомобиля и грузоподъемности, способа перевозки, погрузки, выгрузки груза, мощности и типа грузоподъемного механизма, выбора маршрута движения и т.д.

7.2 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте

Согласно ст. 3 Устава «грузоотправителем» считается как «физическое или юридическое лицо, которое выступает от своего имени», так и лицо, выступающее «от имени собственника груза», то есть экспедитор.

«Грузополучателем» считается физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза. Таким «уполномоченным» может быть экспедитор в соответствии с заключенным им с фактическим грузоотправителем и получателем договором транспортной экспедиции.

Уставные нормы усиливают требования к экспедиторам в отношении стандартизации, например, в ст. 15 они обязывают экспедитора располагать надлежащим оборудованием, сооружениями и устройствами для бесперебойной, сохранной обработки вагонов, контейнеров, обеспечения сохранности грузов и исполнения природоохранных требований.

Транспортно-экспедиционное обслуживание дифференцируется ТУЖД по ряду важных факторов.

а) По видам отправки (ст. 9).

— Повагонной отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, для перевозки которого по объему или роду груза требуется отдельный вагон.

— Отправка в двадцати/сорокафутовом контейнере считается контейнерной — крупнотоннажной.

— Мелкой отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, общая масса которого не превышает 10 т (по правилам СМГС — 5 т) и под перевозку которого по объему или роду груза не требуется отдельного вагона.

— Правила перевозок предусматривают также отправки: малотоннажные — от 10 до 20 т, занимающие не более половины четырехосного вагона; групповые — из нескольких вагонов; маршрутные — с числом вагонов, соответствующим весовой норме маршрутного поезда (не менее 50 вагонов).

— Железные дороги и экспедиторы практикуют объединения разрозненных партий грузов разных владельцев в сборные повагонные, сборные групповые и сборные маршрутные отправки.

б) По скорости перевозки грузов: «грузовой» и «большой» (ст. 20).

Скорости перевозок грузов: «грузовую», «большую», или неуставную «пассажирскую» выбирает и указывает в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель.

В настоящее время Правилами перевозок грузов, установлен суточный пробег для маршрутных отправок, следующих грузовой скоростью в 550 км/сутки; для повагонных при расстоянии перевозки в 2-3 тыс. км — 330 км/сутки; для мелких отправок — 180 км/сутки; при перевозке большой скоростью скоропортящихся грузов в поездах с машинным охлаждением — 340 км/сутки.

в) По возложению исполнения ряда отдельных операций или только на

железную дорогу (в основном, выполняемых на местах общего пользования) по ценам (сборам), которые предусмотрены в Тарифном руководстве, или только на грузоотправителей и получателей (на местах необщего пользования, а также в местах общего пользования по операциям с такими грузами, как опасные, скоропортящиеся, негабаритные и др. — ст. 28).

г) На работы и услуги, которые выполняются железными дорогами по просьбам клиентуры, или клиентурой — по просьбе железных дорог с оплатой по соглашению сторон (ст. 8).

д) На основе имущественной принадлежности вагонов и контейнеров.

На железнодорожном транспорте России разрешаются (ст. 10) перевозки грузов в вагонах и контейнерах с их имущественной принадлежностью: а) организациям железнодорожного транспорта; б) юридическим или физическим лицам на правах собственности; в) юридическим или физическим лицам на правах аренды (ч. 2 гл. 34 ГК РФ — аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации); г) «в хозяйственном ведении», согласно договорам «менеджмента», межотраслевого взаимобмена 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 железных дорог РФ, утвержденных МПС. Подробная характеристика вагонов, базирующаяся на Государственном стандарте, содержится в справочнике МПС — «Вагоны широкой колеи железных дорог Российской Федерации».

Правила перевозок грузов на железнодорожном транспорте — нормативный правовой акт, издаваемый в соответствии с Уставом и содержащий обязательные для железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей условия перевозок грузов с учетом их особенностей в целях обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и подвижного состава, а также экологической безопасности (ст. 3).

Устав ориентирует клиентуру, согласно ст. 36, на преимущественное оформление контрактов купли-продажи на базисных условиях поставки «Перевозка оплачена до ...» — СРТ, предусматривающую оплату за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей грузоотправителем до момента отправления груза с железнодорожной станции. Перенос уплаты платежей на покупателя возможен, но сложен (прерогатива начальника дороги по согласованию с МПС).

7.3 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на водном транспорте

Линейное судоходство путем организации движения закрепленных за линией судов по расписанию обслуживает устойчивые грузы — и пассажиропотоки и тем самым обеспечивает международную торговлю возможностью регулярных перевозок товаров на главных географических транспортных направлениях. Цена перевозки в линейном судоходстве более устойчивая, чем в трамповом и представляет собой систему ставок платы за провоз и сборов за другие транспортные услуги, получаемые клиентами.

Линейное судоходство относится к транспорту общего пользования (ст. 789 ГК РФ), который осуществляет перевозку грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Научно-техническая революция на транспорте (контейнеризация перевозок, интенсификация перегрузочных операций, рост объема специализированного тоннажа и т.д.) привела к тому, что линейное судоходство приобрело две различные формы обслуживания: регулярную и срочную. Регулярная — обеспечивает перевозки генеральных, штучных грузов конвенциональным способом, срочная — в контейнерах и с перевалкой грузов на транспортные средства других отраслей транспорта через специализированные контейнерные терминалы. На некоторых направлениях перевозок имеет место комбинирование обеих технологий, порой различия между ними представляются весьма условными. В основном они касаются не только состава флота и портового хозяйства, но и договорной базы, ценообразования, а также различных степеней монополизации перевозок и концентрации транспортного капитала.

Судовладелец обязан гарантировать грузоотправителю надежный, стабильный сервис и прежде всего определенную частоту отходов. На регулярных линиях - это 1-3 отхода в месяц с их распределением по декадам или неделям.

Движение судов по заранее объявленному, как правило на квартал вперед, расписанию является основным признаком регулярного линейного судоходства.

Линейная форма эксплуатации позволяет максимально сократить резерв провозной способности флота и оперативно регулировать движение судов на линии с учетом изменения обстановки в отдельных портах. Регулярное судоходство создает условия для развития внешней торговли, роста грузооборота и доходов порта. Поэтому правила большинства портов предусматривают для линейных судов существенные скидки с установленных ставок сборов. В качестве условия получения скидок оговаривается обязательное выполнение судами линии объявленного расписания рейсов и определенное минимальное число заходов в порт (не реже одного раза в месяц). В настоящее время в портах Российской Федерации предоставляется 20%-ная скидка с действующих ставок корабельного сбора (tonnage dues).

Контейнеризация грузовой массы привела к коренному изменению организации линейного судоходства и перевозок генеральных грузов.

Особенности организации перевозок мелкопартионных генеральных грузов и грузов в контейнерах определили специфические коммерческие условия работы флота в линейном судоходстве.

Мелкие партии товаров не требуют для своей перевозки фрахтования судна или определенных его грузовых помещений. По этой причине в качестве договора морской перевозки в линейном судоходстве выступает не чартер, а линейный коносамент.

Институтом, разработавшим основные проформы коносаментов, является Балтийский и международный морской совет (в прошлом конференция) БИМКО в г. Копенгагене.

Линейный коносамент на своей обратной стороне (principal, additional clauses) содержит условия договора морской перевозки груза оператором — держателем

(учредителем) судоходной регулярной линии, название которой содержится на лицевой стороне коносамента. Главным содержанием такого договора является перевозка грузов на «линейных условиях» согласно проформ линейных коносаментов БИМКО «Висконбилл», 1973 г.; «Конлай-нбилл» — «развернутая форма» и «Лейнербилл» — «краткая форма», 1978 г. Изложенные в проформах условия и состав «боксов» на лицевой стороне этих проформ являются исходной базой для разработки коносамента конкретной линии. Их лицевая сторона, содержащая эксплуатационные и коммерческие условия, адаптируется при достаточной степени использования ЭВМ для компьютерного заполнения и считывания.

Линейный коносамент наряду с условиями отвечающими требованиям договора морской перевозки, содержит также ряд положений, отражающих как специфику линейного судоходства в целом, так и особенности работы флота на конкретном географическом направлении — линии.

Линейное судно перевозит в обычном рейсе грузы самой широкой номенклатуры, принадлежащие многочисленным отправителям, а иногда даже одни и те же грузы по виду, но разных владельцев. И, наоборот, один и тот же отправитель может отгружать на судне по разным коносаментам различные грузы. При выгрузке приходится зачастую рассортировывать грузы по каждому коносаменту для сдачи получателю. Все это заставляет судовладельцев предъявлять повышенные требования к маркировке. Они, в частности, предупреждают в коносаменте 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 коносаментах содержится также предупреждение о том, что убытки судна, которые могут произойти, вследствие правильной или недостаточной маркировки груза, должны быть возмещены грузовладельцем.

Во всех линейных коносаментах предусматривается право судна заходить после принятия конкретного груза в любые другие, в том числе в факультативные порты, для погрузки, выгрузки грузов, принятых с условием выборов опциона, (порта назначения); для бункеровки и других операций, размещать грузы каждого владельца в судне по усмотрению капитана с учетом общей загрузки судна, для обеспечения его мореходности и сокращения стоянок в портах. Только размещение груза на верхней палубе должно быть согласовано с грузовладельцем. Все линейные коносаменты содержат оговорку о субституте, то есть о праве перевозчика заменить судно, указанное в расписании, другим, равноценным по своим технико-эксплуатационным характеристикам.

Провозная плата считается полностью заработанной судовладельцем с момента погрузки груза в судно независимо от места инкассации фрахта. Все связанные с грузом сборы, налоги, пошлины и иные расходы административного порядка относятся на счет грузовладельца.

В типовой проформе линейного коносамента предусмотрено, что если между датой фрахтовой сделки на перевозку и датой фактической оплаты фрахта и других расходов по грузу произойдет девальвация или ревальвация валюты, в которой должна производиться оплата, то сумма фрахтового платежа будет автоматически изменена пропорционально изменению курса валюты.

В линейных коносаментах предусматривается, что перевозчик не обязан подавать нотис о приходе судна отправителю груза, так как понимается, что судовладелец строго выполняет объявленное им расписание. Однако, практически, он это всегда делает.

Отправители и получатели груза, как правило, не несут ответственность за простой линейных судов в портах на причалах данной линии.

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.

В регулярном судоходстве, обслуживающем внешнюю торговлю развивающихся стран, в финансировании которой принимают активное участие коммерческие банки, линейный коносамент сохраняет свое важное правовое и коммерческое значение (наряду с функциями доказательства наличия договора перевозки груза и его содержания и расписки, удостоверяющей принятие груза перевозчиком) в качестве товарораспорядительного транспортного документа.

Глава 8. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на воздушном транспорте, в смешанных сообщениях и в контейнерах

План

8.1 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на воздушном транспорте

8.2 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов в смешанных сообщениях

8.3 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания контейнерных грузов

8.1 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на воздушном транспорте

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.

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, оставить 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.

В 60-70 гг. контейнеризация грузов привела к существенным изменениям и в технологии и в организации воздушных перевозок грузов. Технически контейнеризация грузопотоков проходила по двум направлениям.

Первое — в создании бортовых грузовых устройств для быстрой погрузки в самолет или выгрузки стандартного контейнера длиной 6 м. Второе — конструирование специальных авиационных контейнеров, учитывающих внутреннюю конфигурацию фюзеляжа и обеспечивающих максимальное использование ширины главной палубы самолета. Такие контейнеры получили название «иглу» — «igloo». 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 «грузового ярлыка» на клейкой, прочной и влагостойкой основе для внесения в него обязательной

словесной и штрих-кодовой информации о грузе и перевозке из 4-х позиций и 9-ти необязательных позиций для обеспечения слежения за движением каждого грузового места.

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 и для массового роста чартерных перевозок.

В 1986 г. ИАТА сделала важнейшую уступку экспедиторам, введя проформу «нейтральной авианакладной» — NAWB, ничем не отличающейся по содержанию от авианакладной, выдаваемой авиакомпанией — Master Air Waybill — MAWB, но не имеющей логотипа авиакомпании и позволяющей экспедитору оформлять договор авиационной перевозки в качестве перевозчика.

ФИАТА рекомендует экспедитору получить у принципала — авиакомпании бланки пронумерованных накладных «NAWB», но доставку грузов со склада отправителя в аэропорт и отправителя из аэропорта прибытия в склад получателя оформлять автомобильной накладной. В графы: «авиаперевозчик» и «агент грузоотправителя» экспедитор вносит себя; наименование клиента — в графу «отправитель», грузополучателя — в графу «информация об обработке». Если в аэропорту отправления работает не экспедитор, а его агент, то наименование такого экспедитора фигурирует в накладной только в графе «перевозчик». Инструкция объясняет также, как оформлять «NAWB», когда экспедитор действует не как «контрактный перевозчик», а как обычный агент авиакомпании.

8.2 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов в смешанных сообщениях

Интермодальными или перевозками грузов в смешанных сообщениях считаются организационно-технологические, логистические системы доставки с использованием различных видов транспорта — морского, речного, воздушного и автомобильного.

В принципе, в перевозках почти каждого груза участвует не один вид транспорта. Но к перевозкам грузов в смешанных сообщениях принято относить транспортировку по всей транспортной цепи «от двери до двери» «грузового места» (груз в контейнере, в виде пакета и т.п.) по специальной фрахтовой ставке, покрывающей доставку от места отправления до места назначения, по единому транспортному документу — мульти-модальному коносаменту или накладной, составленной на весь путь следования. Термины: «смешанная», «интермодальная» — США, «мультимодальная» — Великобритания или «комбинированная» перевозка — практически синонимы (хотя некоторые авторы под ними понимают разные значения).

Прямое смешанное сообщение.

Перевозки грузов в прямых смешанных сообщениях в настоящее время проводятся на основании действующих Уставов железнодорожного и автомобильного транспорта, Кодекса торгового мореплавания, Кодекса внутреннего водного транспорта РФ.

Транспортный Устав железных дорог РФ предусматривает осуществление перевозок в прямом смешанном сообщении: железнодорожно-водном (морском, речном), железнодорожно-воздушном и железнодорожно-автомобильном.

Главным признаком прямого смешанного сообщения является использование единого перевозочного документа — транспортной накладной прямого смешанного сообщения, которая выражает наличие договора перевозки, заключаемого грузоотправителем с транспортной организацией пункта отправления о доставке груза в пункт назначения с участием перевозчиков нескольких видов транспорта.

К обычным реквизитам накладной (железнодорожной, речной и т.д.) в накладную прямого смешанного сообщения включается пункт для внесения данных по каждому участвующему в сообщении виду транспорта, месту и порядку производства перевалки груза с одного вида транспорта на другой и др.

Накладная следует с грузом в пункт назначения, где передается получателю вместе с грузом. Вместе с накладной следует дорожная ведомость и ее копия. Эту копию оставляют в пункте перевалки для оформления взаимных расчетов между участвующими перевозчиками. Если перевозку начинает водный транспорт, то в пункте перевалки в дополнение к накладной водно-железнодорожного сообщения составляются также повагонные накладные и дорожные ведомости на каждый вагон (основная накладная прикладывается к последней повагонной).

Помимо глав Уставов и Кодексов на межотраслевом уровне принимаются в их развитие «Правила перевозок грузов в прямом смешанном железно-дорожно-водном сообщении».

Договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении формулирует правоотношения между его участниками. Таким образом, каждый из них несет свою долевую сегментную ответственность перед другими соперевозчиками за надлежащее исполнение договора. Прежде всего, это касается соблюдения государственных стандартов в отношении выбора транспортных средств, вида упаковки и маркировки грузов.

Основное содержание глав Уставов и Кодексов, регулирующих перевозки грузов в прямых смешанных сообщениях, касаются вопросов, относящихся к перевалке грузов: определения массы, порядок взвешивания, оформление передачи грузов, следующих в опломбированных вагонах и контейнерах и др.

Основным документом, отражающим перемещение груза в процессе перевалки, является передаточная ведомость. Она имеет доказательное значение при возникновении споров между перевозчиками. В ней фиксируется: время предъявления груза к передаче, последовательное начисление причитающихся сторонам сборов и платежей, время фактического приема груза принимающей стороной и др.

Передаточная ведомость, по существу, подтверждает наличие договора перевозки, по которому одна сторона — грузоотправитель и передающий

соперевозчик вступают в правоотношение с последующим соперевозчиком, принимающим на себя обязанность по дальнейшей доставке груза в адрес грузополучателя. Все факты, связанные с возможными претензиями и штрафными санкциями, фиксируются сторонами в коммерческих актах и актах общей формы.

Интермодальные перевозки грузов.

Уже в позапрошлом столетии во многих странах появилось предоставление транспортной услуги по организации перевозки товара с полным освобождением его владельца от заботы по его доставке к покупателю или к месту потребления. Только в 70-х гг. XX столетия эта услуга получила свое окончательное правовое обеспечение в форме операторства интермодальной перевозки. Оператором смешанной перевозки (ОСП) считается любое лицо, заключившее договор смешанной перевозки и принявшее на себя ответственность за осуществление указанного договора в качестве перевозчика. В настоящее время операторами смешанных перевозок выступают, с одной стороны, владельцы, арендаторы, менеджеры средств транспорта или экспедиторы, с другой. Современный перевозчик может быть одновременно и оператором смешанной перевозки. Экспедитор, являясь оператором, может быть одновременно и перевозчиком, если использует в ходе перевозки в смешанном сообщении собственный автотранспорт или зафрахтованное судно для доставки товара на одном из его участков.

И оператор, и обычный экспедитор организуют перевозку груза в смешанном сообщении, но первый ее оформляет собственным транспортным документом, а второй вручает грузоотправителю транспортный документ фактического перевозчика. Соответственно, в отраслевых Правилах перевозок грузов содержится условие, которое предусматривает перевозку груза в адрес представителя экспедитора, находящегося в пункте перевалки с отметкой в накладной: «Для последующей перевозки водным (морским, речным) транспортом» или «Для последующей отправки по железной дороге». Из пункта перевалки груз перевозится по новому документу (коносаменту, накладной) для последующей сдачи груза на соответствующий вид транспорта или для возможного хранения по договору хранения с использованием льготного тарифа для грузов прямого смешанного сообщения.

Правила ЮНКТАД/МТП — 95 (в дальнейшем «Правила») принимаются сегодня за основу национального законодательства о перевозках грузов в смешанных сообщениях.

Правила определяют договор смешанной перевозки как договор на перевозку груза, по крайней мере, двумя различными видами транспорта, а лицо, заключившее такой договор и принявшее на себя ответственность за его осуществление, называют оператором смешанных перевозок (ОСП) — Multimodal transport operator (МТО). Таким оператором при перевозке по коносаменту ФБЛ (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), накладной ФВБ (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) является экспедитор, а по коносаменту «Мультидок—95» — перевозчик (carrier), если он является ОСП. Оба документа соответствуют требованиям ст. 30 «Единые обычаи и практика применения документарных аккредитивов МТП 1994», на основе которых осуществляются международные расчеты за поставленные экспортные и импортные товары.

Если исключить относительно близкие внешнеторговые перевозки, выполняемые одним (как правило, автомобильным) видом транспорта, то основная часть внешнеторговых перевозок может быть отнесена к смешанным. Практически весь объем российских внешнеторговых грузов доставляется получателям с перевалкой с железнодорожного транспорта на морской в портах России, Украины, Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии (около 60 млн.т) в смешанном сообщении.

Недостаток этой технологии в отсутствии единых тарифных систем на перевозки грузов в смешанных сообщениях.

8.3 Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания контейнерных грузов

Требования современной экономики в повышении скорости доставки грузов с гарантированным уровнем качества достижимы только при использовании современных бесперегрузочных технологий, основой которых является контейнерная система перевозок. Контейнерная система представляет собой комплекс технических, технологических и организационных решений, обладающих определенной независимостью от вида используемого в доставке вида транспорта. Основой контейнерной системы является унифицированный типоразмерный ряд большегрузных контейнеров, в которых товар без перегрузки может следовать от изготовителя до потребителя. Доставка товара от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта в международном сообщении по варианту «от двери до двери» в настоящее время немыслима без использования контейнеров.

Преимущество контейнерных технологий заключается в ускорении доставки грузов, обеспечении их сохранности, экономии за счет использования облегченной тары или только потребительской упаковки.

В целях обеспечения управляемости всего процесса доставки грузов по схеме «от двери до двери» грузовые операции по завозу-вывозу контейнеров должны выполняться с полным ТЭО, которое включает в себя:

- оформление плановой, коммерческой и перевозочной документации;
- прием груза в контейнерах с выдачей установленного документа на складах грузоотправителя и передача прибывшего груза и документов грузополучателю;
- завоз-вывоз груженых и порожних контейнеров;
- сопровождение груза;
- производство расчетов за все операции.

Деятельность экспедиционных организаций объективно способствует вовлечению в контейнеризацию мелкопартионных грузов, а также грузов, ранее считавшихся неконтейнеропригодными.

Согласно *Международной конвенции по безопасным контейнерам*, которая была открыта для подписания 31 декабря 1973 г., а вступила в силу 6 сентября 1977 г., грузовой контейнер рассматривается как единица транспортного оборудования многократного применения.

В соответствии с определением Конвенции *контейнер* — это транспортное оборудование:

- имеющее постоянный характер и достаточно прочно для многократного использования;

- специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки находящегося в нем груза и с учетом необходимости удобного его крепления на ТС и обработки, для чего снабжено угловыми фитингами;

- площадь которого, заключенная между четырьмя внешними углами, составляет не более 14 м² или не менее 7 м² при наличии верхних угловых фитингов.

Среди правовых актов, регулирующих коммерческо-организационные *вопросы осуществления* международных контейнерных перевозок, необходимо выделить *Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров 1972 г.*, цель которой — унификация и упрощение требований, процедур и правил пересечения контейнерами границ различных государств.

Согласно Таможенной конвенции *контейнер* — транспортное оборудование полностью или частично закрытое, вместимостью не менее 1 м³, отвечающее определенным требованиям к его конструкции и предназначенное для перевозки грузов. Принадлежностью контейнера могут быть холодильная установка (рефрижераторные контейнеры), поддоны для груза, устройства для размещения и крепления груза.

Положения Таможенной конвенции распространяются на контейнеры, имеющие соответствующую, утвержденную данной Конвенцией маркировку, в которую входят следующие данные: наименование страны (полностью или кодом); идентификационные данные владельца контейнера или организации, им владеющей или его эксплуатирующей; масса тары контейнера, включая его постоянное оборудование и приспособления.

Для допущения к перевозке под таможенными печатями и пломбами контейнер должен отвечать следующим требованиям:

- конструкция контейнера не должна допускать возможности извлекать из него грузы или загружать их в него без нарушения таможенных печатей и пломб;

- контейнер не должен иметь скрытых мест, в которых возможно размещение груза;

- любая часть контейнера должна быть легко осмотрена таможенными органами;

- должна быть обеспечена возможность легко и просто наложить пломбы и произвести опечатывание контейнера.

Кроме того, каждый контейнер, который используется в международных перевозках, что регламентируется Международной конвенцией по безопасным контейнерам, может быть допущен к эксплуатации только при наличии классификационного свидетельства, выданного уполномоченным на то органом.

Технический надзор за изготовлением и эксплуатацией контейнеров осуществляют классификационные общества.

В связи с этим к левой нижней части двери контейнера должна быть прикреплена табличка, которая свидетельствует об аттестации этого контейнера на безопасность национальным адзорным органом страны — участника Международной кон-*венции* по безопасным контейнерам. Аттестация взаимно призна-*ется* всеми странами, подписавшими Конвенцию. Контейнер, на оторый выдано соответствующее свидетельство, должен подвергся осмотру и переаттестации регулярно не реже 1 раза в 2 года течение всего срока службы.

Особенности агентского обслуживания контейнерных перевозок.

Контейнерные перевозки являются самым универсальным и распространенным способом доставки тарно-штучных грузов, стачивающим их быструю доставку и сохранность. Особое место в общей системе контейнерных перевозок занимает система контейнерных перевозок через терминалы, которая включает в себя следующие операции:

- подвоз (развоз) контейнеров на терминалы;
- переработка контейнеров на терминалах;
- магистральные перевозки между терминалами.

В связи с этим основная цель агентского обслуживания — обеспечение быстрой и качественной обработки массового потока контейнеров на терминалах и передвижение их от склада грузоотправителя складу грузополучателя.

Особенности экспедиционного обслуживания при перевозке грузов в контейнерах.

Перевозка грузов в контейнерах требует дополнительных операций, связанных с тем, что контейнеры, находящиеся в собственности владельцев других стран, ввозятся в страну назначения в груженом или порожнем состоянии в соответствии с процедурой временного ввоза. Временный ввоз предполагает последующий вывоз с освобождением от уплаты таможенных пошлин и сборов за сам контейнер и неприменение импортных запретов и ограничений.

Таможенная конвенция предусматривает, что перевозка груза в контейнере на территории другой страны должна осуществляться по разумно прямому маршруту и доставляться, насколько это возможно, ближе к месту, где он должен загружаться экспортным грузом или вывозиться порожним. Перед вывозом контейнер можно использовать во внутренних перевозках только один раз; это накладывает на собственника контейнера (экспедитора) обязанности по возврату порожнего (груженого) контейнера. Таможенной конвенцией предусмотрены следующие положения:

- владелец или организация по эксплуатации контейнеров должны быть представлены в стране, в которую контейнеры ввозятся в соответствии с процедурой временного ввоза;
- таможенным органам указанной страны ввоза по требованию предоставляется подробная информация о движении каждого контейнера, ввезенного в соответствии с процедурой временного ввоза;
- в случае невыполнения условий временного ввоза уплачиваются ввозные пошлины и сборы.

В большинстве случаев все эти операции владелец контейнера не может выполнить в полном объеме, поэтому привлекает экспедитора, организующего перевозку груза в контейнере. Экспедитор помимо договора транспортной экспедиции с грузовладельцем заключает договор с собственником контейнерного парка об ответственности экспедитора за возврат контейнеров. На основании этого договора с момента пересечения границы контейнер находится под ответственностью экспедитора. За каждые сутки пользования контейнером экспедитор вносит установленную договором плату, а за невозврат — компенсационную плату за утерю в размере оговоренной стоимости контейнера.

Основными обязанностями экспедитора при организации доставки груза в

- экспедитор должен контролировать процесс укладки груза в контейнер, для того чтобы обеспечить сохранность груза и контейнера. При загрузке контейнера экспедитор должен учитывать следующие основные правила загрузки контейнера грузом:

- 61

Глава 9. Транспортно-экспедиционное и агентское обслуживание операций отправления грузов

План

9.1 Транспортно-экспедиционное и агентское обслуживание операций отправления грузов

9.1.1 Прием заявки на доставку груза

9.1.2 Разработка транспортно-технологической схемы доставки груза

9.1.3 Заключение договора на транспортно-экспедиционное обслуживание

9.1.4 Заключение договоров с субподрядчиками

9.1.5 Экспедиторский контроль подготовки товара к отгрузке

9.1 Транспортно-экспедиционное и агентское обслуживание операций отправления грузов

Транспортно-экспедиционные операции на этапе отправки груза играют ключевую роль в обеспечении высокой эффективности и соответствующего качества доставки груза, поскольку непосредственно связаны с планированием всего процесса доставки и подготовкой груза к перевозке.

Транспортно-экспедиционное обслуживание при отправке груза включает в себя операции:

- предшествующие погрузке груза на ТС (выбор транспортно-технологической схемы доставки груза, подготовка груза к отгрузке и т.д.);
- необходимые для обеспечения погрузки и размещения груза в ТС;
- обусловленные требованиями, определяемыми базисными и транспортными условиями договора купли-продажи в части оформления транспортных документов и фиксации факта и моментов перехода права собственности и рисков гибели и повреждения товара с продавца на покупателя.

Рассмотрим последовательность выполнения основных транспортно-экспедиционных операций на этапе отправки груза.

9.1.1 Прием заявки на доставку груза

Запрос клиента. В общем случае процесс ТЭО отправки грузов начинается с приема запросов потенциальных клиентов о возможностях транспортно-экспедиционной компании по организации доставки груза, его экспедированию и стоимости этих услуг. Получив запрос клиента на котировку ставок, экспедитор приступает к подготовке коммерческого предложения.

Подготовка коммерческого предложения. Экспедитор, рассчитывая ставку для коммерческого предложения, должен учитывать наличие временного разрыва между запросом клиента и готовностью груза к отгрузке. В этом случае ставка может носить достаточно приблизительный характер. Если речь идет о расчете ставок для конкретных договоров с клиентами, экспедитор должен запросить у перевозчиков информацию о текущих тарифных ставках и на их основании составить документ — конъюнктурный лист.

Отправка коммерческих предложений клиентам. В случаях, когда на запросы клиентов даются письменные ответы, они оформляются на бланках компании, визируются в отделе маркетинга и отсылаются клиентам.

Выяснение реакции клиента на сделанное ему коммерческое предложение. По прошествии 1 сут после отправки коммерческого предложения клиенту экспедитор должен позвонить по телефону лицу, обратившемуся с запросом, и поинтересоваться его отношением к сделанному коммерческому предложению.

Отправка клиенту формы заявки на ТЭО и перевозку груза. При получении от клиента информации, что он готов рассмотреть вопрос заключения договора на перевозку и экспедирование груза, для уточнения деталей перевозки ему высылается типовая форма заявки организации на перевозку и экспедирование. Заявка должна содержать исчерпывающую информацию для подготовки проекта договора с клиентом.

Типовая форма заявки на ТЭО отправляется клиенту в письменном виде. Отправке заявки должен предшествовать телефонный разговор с контактным лицом клиента. Фактически работа транспортно-экспедиционной компании по организации доставки груза начинается с получения заявки клиента.

9.1.2 Разработка транспортно-технологической схемы доставки груза

Основные положения. Получив заполненную клиентом форму заявки на ТЭО и перевозку груза, экспедитор осуществляет следующие действия:

- определяет вид ТС, которыми груз может быть вывезен со складов грузоотправителя и доставлен грузополучателю;
- выбирает перевозчиков;
- разрабатывает оптимальную транспортно-технологическую схему доставки груза;
- уточняет себестоимость выполняемых работ, для чего экспедитор направляет официальные запросы перевозчикам и компаниям, выполняющим вспомогательные операции (погрузка-разгрузка, охрана и т.п.).

На основании официальных письменных ставок на перевозку и выполнение вспомогательных операций экспедитор готовит конъюнктурный лист и принимает решение об окончательном выборе перевозчиков и компаний, выполняющих вспомогательные операции.

Определившись с себестоимостью заказываемых клиентом работ, транспортно-экспедиционной компанией принимается решение о максимально возможном размере комиссионного вознаграждения, которое сможет иметь компания, не потеряв клиента, и о тех уступках, на которые может пойти компания навстречу пожеланиям клиента. При этом возможны ситуации, которые могут потребовать корректировки суммы договора или внесения в него дополнительных условий.

Выбор вида транспорта. При выборе вида ТС, как правило, ориентируются на следующие показатели:

- время доставки;

- частота отправок груза;
- надежность соблюдения графика доставки;
- способность перевозить различные грузы;
- способность доставить груз в любую местность;
- стоимость перевозки и т.п.

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе вида транспорта основными показателями являются надежность соблюдения графика доставки, время доставки и стоимость перевозки. Однако в каждом конкретном случае ранжирование факторов производится в соответствии с требованиями клиента. Анализируя характеристики различных видов транспорта, экспедитор может выбрать вид транспорта для доставки товара при экспортно-импортных операциях в соответствии с требованиями клиента.

Больше всего достоинств имеет автомобильный транспорт, но на практике, по экономическим соображениям, организации обычно используют комбинацию различных видов транспорта.

При выборе вида ТС экспедитору также необходимо учитывать следующие факторы:

- внутренний водный транспорт можно использовать при доставке груза только в период навигации на внутренних водных путях;
- при отправке груза железнодорожным транспортом можно использовать вагоны, находящиеся в собственности железной дороги, или собственные вагоны отправителя груза; это будет влиять на стоимость и сроки перевозки;
- при отправке груза в контейнерах контейнеры могут находиться в собственности железной дороги, судоходной линии, грузоотправителя или непосредственно в собственности экспедитора.

Выбор перевозчика. После определения вида транспорта экспедитором должен быть проведен анализ рынка транспортных услуг с целью выбора перевозчика.

В случае, когда экспедитор самостоятельно производит выбор перевозчика, он должен основываться на определенной схеме выбора по специально разработанным системам ранжированных указателей.

Выбор транспортно-технологической схемы доставки груза. После выбора перевозчика экспедитор приступает к выбору транспортно-технологической схемы доставки груза. В полном объеме логистические исследования для выбора оптимальной транспортно-технологической схемы производятся эпизодически, например при поручении экспедитору организовать перевозку нового для него груза или известного груза, но на новом направлении.

Существующий опыт организации перевозок позволяет указать некоторые типовые схемы и сферу их использования.

Особо ценные контейнеропригодные грузы (одежда, обувь, бытовая техника и т.д.) перевозят между странами Европы и городами европейской части России в прямом автомобильном сообщении (автопоездами или в контейнерах).

Перевозки на *большие расстояния и менее дорогостоящих массовых грузов*

выполняются по *железной дороге* - в прямом сообщении или между железнодорожными терминалами с доставкой груза АТС от (до) складов организации.

Схема *мультимодальной* доставки с участием морского транспорта также выбирается с учетом транспортных особенностей груза и дальности перевозки. Товары, подверженные при перегрузке повреждениям (бумага, стекло), при расстоянии наземной перевозки до 1500 км целесообразно доставлять в порт отправления в контейнерах непосредственно со склада организации. Сквозная ставка провозной платы по данному варианту несколько выше, чем при использовании конвенциональной схемы, но это компенсируется за счет уменьшения убытков от несохранности груза и сокращения транзитного времени доставки. Обычно доставка контейнеров со склада организации в порт выполняется по железной дороге, но при расстоянии перевозки до 600 км и благоприятном соотношении ставок провозной платы предпочтительно использовать автомобильный транспорт.

При большом расстоянии перевозок разница ставок железнодорожного тарифа для перевозки в контейнерах и вагонах увеличивается, и чисто контейнерная доставка становится неконкурентоспособной.

Основные достоинства контейнерного варианта морской перевозки, обеспеченные наличием большого числа контейнерных океанских и фидерных линий, заключаются в следующем:

- возможность отправки груза с большой частотой и минимальным транзитным временем без длительных задержек в порту отгрузки и риска оплаты хранения;
- повышение сохранности груза.

Недостатком контейнерной схемы доставки груза является высокая стоимость перевозки.

При выборе транспортно-технологической схемы необходимо учитывать, что любая выбранная транспортно-технологическая схема эффективна только в случае, если для ее реализации привлечены субподрядчики, обеспечивающие экономичные ставки, высокое качество услуг и надежность выполнения своих обязательств по договору.

9.1.3 Заключение договора на транспортно-экспедиционное обслуживание

Приступая к подготовке договора на ТЭО с клиентом, экспедитор должен четко представлять себе условия перегрузки и транспортирования груза с учетом выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза; это особенно важно в _____ случае, _____ если ранее с этим видом груза транспортно-экспедиционная компания не работала.

При заказе клиента на отправку химических продуктов и других грузов, которые могут быть отнесены к категории опасных, необходимо ознакомиться по справочникам (БИМКО, МОПОГ, ДОПОГ и др.) с нормативными требованиями, которые предъявляются к транспортированию этих грузов на различных видах транспорта.

Определенные категории грузов обрабатываются в порту только по прямому

варианту, что неизменно налагает на экспедитора, организующего доставку груза, особую ответственность за соблюдение сроков подачи груза в порт.

Очень важно собрать полную информацию о том, какие документы должны быть оформлены грузоотправителем на груз, для того, чтобы его завоз в порт и последующая отгрузка из порта не вызвали претензий со стороны транспортных и контролирующих организаций.

Перечень обязанностей клиента является важнейшим разделом договора на ТЭО. От четкости и полноты сведений о том, какие документы на груз и в какие сроки должны быть доставлены экспедитору, зависит успешное выполнение последним принимаемых на себя обязательств по отправке груза. При международной перевозке помимо перечня документов, связанных с таможенным оформлением груза, к договору должен быть приложен перечень сертификатов, актов экспертиз и разрешений, связанных с транспортированием данного груза.

Во избежание конфликтных ситуаций при расчетах с клиентом за услуги транспортно-экспедиционной компании договор должен четко разграничивать ответственность экспедитора и ответственность клиента.

Во избежание возможных претензий грузополучателя на недостачу груза или снижение его качества по сравнению с требованиями запродажного договора, которые могут быть предъявлены грузоотправителем к экспедитору, в договоре с клиентом должны особо оговариваться условия выполнения ПРР с привлечением независимых сюрвейеров или экспертов торгово-промышленной палаты.

Во всех случаях, когда контейнер после загрузки грузом в порту пломбируется пломбой экспедитора, загрузку этого контейнера грузом целесообразно производить в присутствии независимого сюрвейера, а отнесение расходов на составление акта за счет

клиента должно быть отражено в договоре с ним. При отказе клиента от независимой экспертизы этот отказ полезно зафиксировать в договоре или в получении от клиента гарантийного письма, подтверждающего факт отсутствия претензий к экспедитору, если таковые возникнут у грузополучателя.

Как правило, самое большое внимание клиент уделяет ставке за предоставляемые ему услуги.

После подготовки проекта договора на ТЭО необходимо провести заключительные переговоры с клиентом и подписать договор.

Правом подписи договоров наделяются обычно только первые лица компаний. Поэтому, чтобы избежать споров в суде о правомочности подписания договора, целесообразно выяснить полномочия представителя клиента, который прибыл на подписание.

9.1.4 Заключение договоров с субподрядчиками

Выбор субподрядчиков является ключевым моментом для эффективной и гарантированной реализации выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза. В первую очередь необходимо отобрать организации, которые положительно зарекомендовали себя на рынке, и изучить показатели, характеризующие

возможности этих организаций по выполнению данного конкретного вида транспортных услуг.

К моменту подписания договора с клиентом предварительная работа по выбору перевозчиков, стивидорной компании и других субподрядчиков должна быть завершена. Полученные от них действующие ставки и тарифы должны быть зафиксированы в письменной форме.

При подписании договоров с автомобильными перевозчиками особое внимание следует уделять ответственности перевозчиков за сохранность грузов и наличию в договорах штрафных санкций за простой АТС в ожидании погрузки и разгрузки.

Во всех случаях заключения договоров с субподрядчиками экспедитор должен возлагать обязательства, которые он принял на себя перед клиентом по своевременной и сохранной доставке груза, на перевозчиков и стивидорные компании. В свою очередь, ответственность экспедитора по типовым договорам перевозки и перегрузки груза перед перевозчиками и стивидорными компаниями должна быть учтена в договоре на ТЭО с клиентом в разделе «Обязанности грузоотправителя». Таким образом, при окончательном согласовании условий субподрядных договоров следует обязательно учитывать в них уже взятые экспедитором обязательства перед клиентом.

9.1.5 Экспедиторский контроль подготовки товара к отгрузке

Как правило, по поручению продавца экспедитор либо контролирует, либо непосредственно осуществляет подготовку товара к отгрузке. Такая подготовка предполагает выполнение определенных требований, зависящих от видов транспорта и категорий товаров.

В общем случае экспедитору следует проконтролировать выполнение следующих условий договора.

Требования, содержащиеся в статье об упаковке товара. *Упаковка товара* — это тара, материал, в который помещается товар с целью его сохранения, придания ему свойств, удовлетворяющих условиям грузопереработки.

Требования, предъявляемые к маркировке груза. *Маркировкой* называют надписи, рисунки, знаки и условные обозначения, которые наносят на ГМ для опознавания груза и характеристики способов обращения с ним при перевозке, хранении и выполнении ПРР. Назначение маркировки заключается в следующем:

достижение грузом места назначения предписанным путем;
указание на способы обращения с грузом при его перевозке, перегрузке, хранении и распаковке;
обеспечение комплектности груза и его сохранности при доставке.

В зависимости от условий договора купли-продажи маркировка включает в себя:

- обозначения, необходимые для адресата (получателя груза): наименование грузоотправителя и грузополучателя, масса нетто и брутто, номера договора и наряда, номер данного места и т.д. (эти обозначения называются *товарной маркировкой*);

- сведения, необходимые транспортной организации, перевозящей груз:

наименование стран и пунктов отправления и назначения, маршрут при перегрузках и т.д. (эти обозначения называются *грузовой маркировкой*);

- обозначения, необходимые во время перевозки: номера вагонов и люков, название судна и т.д. (эти обозначения выполняются не грузоотправителем, а транспортной организацией, принявшей груз к перевозке, и называются *транспортной маркировкой*);

- обозначения, указывающие, как следует обращаться с товаром во время перевозки, ППР, хранения в пути и т.д. (эти обозначения называются *специальной маркировкой*).

Маркировка должна содержать указание страны происхождения товара и соответствовать требованиям нормативной документации (стандартов) в отношении размера надписей и их нанесения. Следует учитывать, что при международных перевозках маркировка является одним из существенных объектов таможенного контроля.

Глава 10. Особенности транспортно-экспедиционного и агентского обслуживания операций отправления грузов на разных видах транспорта

План

- 10.1 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на автомобильном транспорте
- 10.2 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на железнодорожном транспорте
- 10.3 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на морском транспорте
- 10.4 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на воздушном транспорте

10.1 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на автомобильном транспорте

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов автомобильным транспортом включает в себя:

- операции, связанные с подготовкой груза к перевозке;
- проведение расчетов и оформление транспортной документации;
- информационные услуги.

Как правило, ТЭО на автомобильном транспорте осуществляется специализированными транспортно-экспедиционными организациями, которые выполняют непосредственно перевозки и совмещают агентское обслуживание автомобильного транспорта с экспедированием грузовладельцев.

При организации доставки грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в аэропорты и порты транспортно-экспедиционная организация:

- получает от станции, порта, аэропорта разрешения (визы) на завоз грузов в соответствии с расписанием приема грузов к отправке;
- информирует грузоотправителя о получении разрешения (визы) на отправку грузов;
- принимает грузы на складе грузоотправителя для завоза в порты и на станции;
- выписывает накладную международной дорожной перевозки груза СМ К (при международных перевозках) и другие документы, например бордеро (аналог грузового манифеста), в которых указывается перечень грузов, перевозимых АТС, со ссылкой на прилагаемые копии накладной СМК;
- доставляет грузы автомобильным транспортом от склада грузоотправителя до портов или станций железной дороги;
- сдает грузы к отправлению соответствующим станциям, портам или аэропортам;
- сопровождает грузы при перевозке автомобильным транспортом;

- оформляет товарные и транспортные документы, связанные со сдачей груза железной дороге, порту или аэропорту;
- оплачивает железной дороге, порту или аэропорту за счет клиента стоимость перевозок и дополнительных сборов;
- получает от станции железной дороги, порта или аэропорта квитанции о приеме к перевозке груза грузоотправителя;
- вручает грузоотправителю квитанции на сданные к перевозке грузы не позднее 24 ч после их получения от станции, порта или аэропорта.

Наряду с этим транспортно-экспедиционная организация может предоставлять дополнительные услуги:

- следить за движением автомобилей по графику;
- осуществлять мониторинг перевозки;
- предоставлять контейнеры;
- взвешивать грузы;
- предоставлять средства для укрытия и крепления груза при перевозке и т.д.

Отправкой груза кроме транспортно-экспедиционной организации также занимается грузоотправитель, на которого возлагаются следующие обязанности:

- подготовка, подгруппировка, взвешивание и затаривание груза;
- подготовка соответствующей документации на груз (сертификат качества, спецификации и др.);
- обеспечение фронта ПРР и исправности подъездных путей и ПРМ;
- загрузка АТС до полной грузоподъемности и недопущение сверхнормативных простоев АТС под погрузкой.

10.2 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на железнодорожном транспорте

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов на железнодорожном транспорте представляет собой комплекс связанных между собой операций, которые могут быть сгруппированы следующим образом:

- операции, связанные с приемом и хранением груза;
- документальное оформление перевозки и взимание провозных плат;
- погрузка в вагоны и отправка груза по назначению.

Перед завозом груза на железнодорожную станцию экспедитор должен получить разрешение товарной конторы на ввоз груза на станцию. После получения разрешения на ввоз груза экспедитор передает груз к перевозке вместе с накладной, оформленной грузоотправителем.

В свою очередь, приемосдатчик грузов на железнодорожной станции проверяет:

- соответствие предъявленного груза (количество мест, род упаковки и т.д.) данным накладной;
- исправность упаковки;
- правильность отправительской маркировки.
- Кроме перечисленных операций ТЭО отправки грузов железнодорожным транспортом включает в себя подготовительные операции, предшествующие

отгрузке:

- ознакомление бригады грузчиков с порядком погрузки;
- предварительное составление вагонного листа весовщиком который взвешивает груз при его приеме;
- подача и расстановка вагонов.

После выполнения подготовительных операций осуществляется непосредственно погрузка груза в вагон, пломбирование вагона и отправка груза в адрес станции назначения.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом может осуществляться разными отправлениями:

- повагонными (для них требуется отдельный вагон);
- мелкими (не более Ю т и не более одного вагона);
- малотоннажными (от 10 до 20 т груза отправляемого по одной накладной и занимающего не более половины вагона);
- групповыми (состоят из нескольких вагонов);
- маршрутными (для них требуется несколько вагонов, количество которых соответствует весовой норме маршрутного поезда).

В этой классификации особую категорию составляют перевозки грузов мелкими отправлениями, из которых формируются сборные вагоны.

Сборные вагоны подразделяют в зависимости от технологической схемы доставки груза на следующие категории:

• **прямые** — вагоны, следующие на одну станцию разгрузки (вагоны следуют от станции отправления до станции назначения без сортировки грузов на промежуточных станциях). При хорошем использовании грузоподъемности вагонов они наиболее эффективны, поскольку обеспечивают доставку мелких отправок со скоростью повагонных;

• **прямые участковые** — вагоны, которые загружаются мелкими отправлениями на участковых станциях, расположенных в пределах сортировочного участка (участка, находящегося между двумя соседними грузосортировочными станциями). При этом мелкие отправки сортируются только один раз, на ближайшей грузосортировочной станции, и затем доставляются на станцию назначения в прямых или сборочно-раздаточных вагонах;

• **перегрузочные** — вагоны, которые загружаются на участковых станциях нескольких сортировочных участков. При этом они следуют до установленных грузосортировочных станций, откуда грузы после сортировки направляют на станции назначения;

• **сборочно-раздаточные** — вагоны, предназначенные для сбора и развоза мелких отправок по участковым станциям, находящимся между грузосортировочными станциями в пределах одного сортировочного участка.

10.3 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на морском транспорте

Специфика ТЭО при отправке груза на морском транспорте заключается в том, что основным исполнителем транспортно-экспедиционных операций является юридическое лицо — морской порт (порт), который имеет специальную транспортно-экспедиционную компанию, выполняющую внутри портовое экспедирование.

Внутрипортовый экспедитор — это компания, которой по договору с портом предоставлено право осуществления внутрипортового экспедирования.

Внутрипортовое экспедирование — это полный комплекс услуг, связанных с выполнением грузовых операций при отгрузке груза через порт на экспорт и с документальным оформлением перегрузки груза через порт.

Основными достоинствами внутрипортового экспедирования, которые обусловлены наличием его персонала непосредственно в порту, являются:

- быстрота оформления грузовых документов;
- непосредственный контроль сотрудниками внутрипортовой экспедиционной компании хода грузовых операций.

Любой грузовладелец, пожелавший пользоваться услугами транспортной экспедиции, предоставляемыми портом, обязан заключить с ним договор на ТЭО.

Согласно договорам и соглашениям все участники перегрузочной операции (при перегрузке груза с автомобильного или железнодорожного транспорта на морской) несут соответствующую ответственность:

- за сохранность груза. Порт обязан:
 - хранить грузы в зависимости от их свойств на закрытых складах или открытых площадках;
 - не допускать смешения грузов, следующих по разным накладным или коносаментам;
 - не складировать рядом несовместимые грузы (сельдь и сахар, чай и табак, масло и волокнистые вещества);
 - все работы по погрузке, выгрузке, складированию и хранению грузов выполнять с соблюдением соответствующих требований и правил;
 - причинение грузу какого-либо ущерба (недостача, поломка, порча, пересортица, утеря и т.д.).

Порт несет ответственность в случае:

- если не были соблюдены действующие на транспорте правила о порядке складирования, хранения и перегрузки того или иного вида груза;
- если по вине порта (например, при выполнении перегрузочных работ) произошло повреждение тары и следствием этого явилось причинение грузу ущерба (в этом случае поврежденную тару порт обязан отремонтировать за свой счет).

Грузовладелец несет ответственность в случае, если порча или повреждение груза произошли вследствие длительного хранения этого груза грузовладельцем;

- отправку портом груза не в тот адрес. Порт обязан немедленно за свой счет

переадресовать груз в пути следования или переотправить его по назначению в случае, если груз уже прибыл в неправильный адрес;

- простои ТС и транспортного оборудования (суда, железнодорожные вагоны, АТС, контейнеры) сверх установленных на их обработку (погрузку, выгрузку) норм времени несет ответственность порт.

Грузовладельцы обязаны нести ответственность:

- за простои вагонов с грузами, завезенными в порт сверх плана и, следовательно, по этой причине не принятыми на склады порта;
- несвоевременный вывоз импортного груза, под вывоз которого резервировались складские площади для экспорта;
- простои ТС (суда, вагоны) по причине несвоевременной выдачи порту поручений на отгрузку или некомплектности документации;
- простои вагонов с экспортными навалочными грузами, поступившими смирзшимися или слежавшимися;
- простои вагонов с тяжеловесными грузами, для которых не указаны места строповки, центров тяжести или для которых нет инструкции по перегрузке.

Последовательность действий при организации отгрузки партии груза через морской порт на экспорт можно представить следующим образом.

1. Отгрузка груза грузоотправителем в порт автомобильным или железнодорожным транспортом. Как правило, экспортные грузы в адрес припортовых железнодорожных станций принимаются к отгрузке станциями отправления только при наличии получения подтверждения порта о приеме этого груза. Для получения таких подтверждений грузоотправители должны обратиться к начальнику железнодорожной станции отправления или в местное отделение железной дороги с заявкой на выделение вагонов (платформ) для отгрузки грузов в порт.

Управление железной дороги обобщает все полученные заявки и согласовывает их с морскими портами.

На основании подтверждения порта о приеме экспортного груза управление железной дороги дает указание железнодорожной станции грузоотправителя о выделении ПС под погрузку.

При разовых или эпизодических отгрузках экспортных грузов, когда сроки для подачи заявки в управление железной дороги уже просрочены, экспедитор может оказать содействие грузоотправителю в получении ПС, направив заявку на включение в дополнительный план завоза экспортных грузов в порт.

В отдельных случаях, когда выгрузка грузов в порту из железнодорожных вагонов может быть задержана из-за отсутствия судна (при перегрузке груза по прямому варианту) или порожних контейнеров под загрузку груза, порт может потребовать предоставления экспедитором гарантийного письма на оплату возможного простоя железнодорожных вагонов в ожидании их разгрузки.

2. Получение отгрузочной информации от грузоотправителя. В договоре транспортной экспедиции обязательно должна быть предусмотрена немедленная передача экспедитору информации грузоотправителя о произведенной отгрузке экспортного груза в морской порт. На основании этой информации экспедитор

осуществляет планирование своей работы с грузом.

При отгрузке экспортных грузов в порт по железной дороге отгрузочная информация должна содержать следующие данные:

- дата отгрузки;
- наименование груза;
- количество отгруженного груза;
- номера железнодорожных накладных;
- номера контейнеров (если отгрузка производилась в контейнерах);
- номера платформ или вагонов;
- расчетное время прибытия груза на станцию назначения (в порт).

При отгрузке экспортных грузов автомобильным транспортом отгрузочная информация является необходимой для обеспечения беспрепятственного допуска автомобильного транспорта на территорию порта и выгрузки груза на склад и должна содержать

следующие данные:

- дата отгрузки;
- наименование груза;
- государственные номера АТС;
- фамилии водителей;
- номера накладных;
- количество груза по каждой накладной;
- ожидаемая дата и время прибытия АТС в порт.

3. Подача заявки в порт на прием груза, прибывшего автомобильным транспортом. На основании информации об отгрузке груза порт автомобильным транспортом экспедитор должен незамедлительно оформить заявку на пропуск АТС в порт и выгрузку груза на склад порта. Заявка должна быть оформлена в двух экземплярах и сдана сотруднику службы порта под роспись.

Для пропуска в порт АТС с экспортным грузом, заявка на пропуск которого не была своевременно передана в порт, необходимо заверить накладную печатью экспедитора. В случае, если груз даже не был внесен в месячный план завоза порта, необходимо

также оформить заявку на его включение в дополнительный план завоза.

Перед тем как груз прибывает на терминал порта, экспедитор должен:

- обеспечить передачу на терминал всех документов, необходимых для оформления отгрузки груза на экспорт;
- убедиться в получении терминалом инструкций по работе с грузом;
- убедиться в отсутствии обстоятельств, препятствующих отгрузке (занятость причала, неисправность погрузочного механизма, таможенные или карантинные ограничения и т.д.);
- оформить поручение на отгрузку в соответствии с инструкциями клиента.

Формирование судовой партии. Как правило, формирование судовой партии производится на терминале порта и должно быть организовано таким образом, чтобы избежать дополнительных

расходов, связанных, например, со слишком ранним прибытием первых партий грузов, из-за чего срок их хранения может превышать льготный период по хранению груза на терминале, или, наоборот, со слишком поздним прибытием последних партий грузов, что может вызвать задержку судна. В связи с этим экспедитору необходимо позаботиться о своевременной доставке груза в порт.

Выгрузка груза на склад порта. На основании заявки на завоз в порт экспортных грузов сотрудники порта принимают решение ;то конкретном складе, сотрудники которого будут принимать груз от перевозчика.

Присутствие экспедитора при выгрузке груза может потребоваться в следующих случаях:

- при необходимости организации комиссионной разгрузки вагонов, платформ или АТС (повреждение груза или его упаковки в пути, прибытие вагонов и контейнеров в порт с поврежденными пломбами, наличие коммерческих актов на переопломбирование вагонов и контейнеров в пути следования);
- выгрузке груза в присутствии независимых сюрвейеров (ценные грузы);
- выгрузке негабаритных и тяжеловесных грузов.

Особое внимание следует уделять выгрузке грузов из ТС непосредственно в контейнеры, которые пломбируются пломбой экспедитора.

В соответствии с действующей мировой практикой при выявлении грузополучателем недостачи груза в контейнере, поступившем за исправной пломбой экспедитора, ответственность за недостачу несет экспедитор. Поэтому лицо, ответственное за наложение пломбы, должно присутствовать при загрузке груза, контролировать количество загруженного груза и сохранность его упаковки.

В случае перегрузки грузов из ТС в контейнеры не по прямому варианту загрузка производится на терминале порта на основании инструкции экспедитора. Загрузка груза в контейнер оформляется актом загрузки, который при внешнеторговой перевозке заверяется инспектором пограничной таможни.

7. Прием груза на склад порта. Приемосдатчик склада порта (тальман) заполняет тальманскую расписку на фактически выгруженное количество груза, и затем на ее основании оформляется приемный акт склада порта, который является официальным документом, подтверждающим факт выгрузки груза на склад и принятие его на ответственное хранение.

7. Документальное оформление груза. Проведение необходимых формальностей по грузу, включая документальное оформление, может производиться после размещения груза на терминале порта, но до подхода судна.

Передача экспедитору полного комплекта грузовых документов, прибывших с грузом в порт, производится после приема груза на склад или после загрузки контейнеров. По получении этих документов экспедитор должен проверить их самым тщательным

образом. Прибывшие с грузом документы в первую очередь нужны для организации беспрепятственной отгрузки груза на экспорт. Разрешение на такую отгрузку дает таможня, причем получение разрешения таможни может быть обусловлено наличием тех

или иных сертификатов, разрешений или лицензий.

Экспедитору целесообразно в интересах защиты клиента организовать сюрвейерский осмотр генерального груза. Такой осмотр может проводиться в зависимости от условий договора:

- при выгрузке груза из ТС на склад порта, если договор купли-продажи заключен на условиях РА5;
- погрузке морского судна, если договор купли-продажи заключен на условиях ROV, C1P или C1P.

Экспедитор должен обеспечить сюрвейеру доступ к грузу и по результатам осмотра передать клиенту сюрвейерский отчет.

После выяснения полноты и правильности оформления товаросопроводительных документов, которые прибыли вместе с грузом или были высланы экспедитору грузоотправителем отдельно от груза, экспедитор оформляет экспортное поручение на отгрузку груза. Оформление поручения на отгрузку экспортного груза и его выпуск в пограничной таможне производится на основании указаний клиента. Такое поручение является:

- указанием экспедитора порту об отгрузке определенной партии товаров на определенное судно (разнарядка);
- основанием для взаиморасчетов между портом и экспедитором;
- инструкцией для составления предварительного грузового плана судна.

8. Взаимодействие экспедитора с агентом. В процессе организации отгрузки груза на экспорт через морской порт неизбежно происходит взаимодействие экспедитора с агентом судовладельца.

Экспедитор должен:

- предоставить агенту судовладельца инструкции по изданию коносамента и других документов, необходимых клиенту, которые должны быть изданы судовладельцем и (или) его агентом;
- получить их проформы (проекты);
- проверить их и направить для согласования клиенту.

Как правило, коносамент оформляется на основании экспортного поручения на отгрузку груза, которое, в свою очередь, оформляется на основании инструкции грузоотправителя (клиента экспедитора). Инструкция грузоотправителя составляется по строго определенной форме и содержит всю необходимую информацию для оформления коносамента в строгом соответствии с условиями аккредитива или других форм расчета за товар. Помимо экспортного поручения основанием для оформления коносамента является дополнительный документ — инструкция по оформлению коносамента.

9. Постановка к причалу, организация и контроль погрузкывыгрузки морского судна. Судовой агент должен подать нотис о готовности судна к погрузке:

- в главную диспетчерскую порта, которая планирует постановку судна к причалу;
- на терминал порта;
- экспедитору судовой партии.

После постановки судна к причалу, но до начала грузовых работ, связанных с

погрузкой груза на судно, экспедитор проверяет:

- включение груза в грузовой план у судового агента;
- наличие необходимых документов на груз на складе порта, с которого производится его отгрузка.

Экспедитор совместно со стивидором и представителем судовой администрации осматривает грузовые помещения судна, предназначенные для погрузки. Экспедитор должен убедиться в готовности судна к приему груза или невозможности отгрузки всей партии. В случае выявления замечаний, вследствие которых судно становится непригодным для погрузки, составляется акт с указанием мер по устранению неполадок. При отсутствии замечаний начинается погрузка груза на судно.

При этом экспедитор должен:

- совместно со стивидором, как субагентом экспедитора, фиксировать точное время постановки (отхода) судна к (от) причалу, начало (окончание) грузовых операций, а также контролировать ход их выполнения в соответствии с нормами, определенными договором морской перевозки (данную информацию экспедитор предоставляет клиенту);
- по окончании погрузки груза на морское судно своевременно правильно оформить товаротранспортные документы по основной (морской) перевозке: штурманские расписки, коносаменты [(морские накладные), приложения к коносаменту (сопроводительные сертификаты), упаковочные листы (отгрузочные спецификации) и другие документы, которые требует клиент.

10. Оформление погрузки и отхода судна. По окончании погрузки груза на судно склад порта передает судовой администрации поручение на отгрузку экспортного груза, которая его подписывает. Подписанное судовой администрацией поручение на отгрузку груза называется штурманской распиской, которая служит подтверждением факта сдачи груза перевозчику.

Агент доставляет на судно коносаменты на погруженные грубы, которые подписываются капитаном.

Замечания судовой администрации на штурманской расписке по качеству груза и его упаковке в случае их переноса в коносамент могут лишить его «чистоты» (как правило, банки принимает только «чистые» коносаменты). Для того чтобы избежать «порчи» коносамента, от экспедитора могут потребовать гарантийное письмо, выдавать которое имеет право только продавец. Однако {перевозчик может отказаться от гарантийного письма, поскольку в случае передачи дела в суд юридической силы оно не имеет.

После подписания коносаментов капитаном судна судовой агент должен передать экспедитору оригиналы коносаментов на груз, которые не отправляют судовой почтой, копии коносаментов и манифестов в количестве, оговоренном инструкциями грузоотправителя, капитанскую расписку, заверенную судовой печатью.

11. Отправление транспортных и товаросопроводительных документов. При отправлении транспортных и товаросопроводительных документов вместе с грузом

готовится пакет, на котором четко указывают все реквизиты грузополучателя (наименование организации, адрес, телефон, фамилия, имя и отчество должностного лица), с сертификатами, счетами и другими документами, следующими с грузом.

Кроме того, готовится капитанская расписка о приеме документов на борт судна, в которой перечисляются все документы, вложенные в пакет в соответствии с инструкциями грузоотправителя. Пакет и расписка передаются судовому агенту. Однако по указанию клиента отгрузочные документы грузополучателю могут быть высланы курьерской почтой.

В зависимости от условий договора с клиентом необходимые ему отгрузочные документы могут быть немедленно высланы заказным письмом или переданы клиенту после окончательной оплаты им всех платежей, связанных с отгрузкой груза.

После отхода морского судна из порта экспедитор обязан:

- убедиться в отправке судовой почты;
- выяснить ожидаемую дату прибытия судна в порт назначения;
- после тщательной проверки грузовых документов в максимально короткий срок отправить полный комплект документов клиенту;
- отправить клиенту по факсу официальное извещение об отгрузке.

10.4 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на воздушном транспорте

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов воздушным транспортом включает в себя следующие этапы.

1. Бронирование экспедитором места на воздушном судне под перевозку груза грузоотправителя от пункта отправления до пункта назначения. Бронирование производится агентом по бронированию при получении следующих данных от экспедитора:

- пункты отправления и назначения;
- конкретная дата отправки груза или требуемый период его доставки;
- количество мест, масса груза, габаритные размеры;
- наименование груза или содержание грузовой отправки;
- тип упаковки, самый крупный габаритный размер;
- дополнительные сведения по определенной категории груза и специальным условиям перевозки данного груза.

Бронирование считается предварительным до того момента, пока грузоотправитель (или его экспедитор) не оплатил перевозку.

2. Завоз груза в аэропорт и выгрузка на склад. Перед завозом груза на склад аэропорта экспедитор должен согласовать сроки доставки груза с агентом по бронированию.

По прибытии груза в аэропорт отправления экспедитор передает платежные документы агенту по продаже воздушных перевозок, который:

- проверяет наличие подтвержденного бронирования;
- проверяет наличие документов, подтверждающих оплату перевозки;
- выдает экспедитору авиагрузовую накладную с отметкой, подтверждающей

оплату перевозки;

- указывает расположение склада для размещения груза в оживлении воздушного судна.

При международной перевозке перед выгрузкой груза на склад аэропорта необходимо получить разрешение инспектора таможи на прием груза на склад, которое вместе с авиагрузовой накладной и другими необходимыми документами экспедитор передает приемосдатчику склада.

При приеме груза на склад приемосдатчик:

- взвешивает груз;
- проверяет наличие маркировки отправителя и перевозчика;
- проверяет состояние упаковки груза;
- измеряет объем ГМ;
- считает количество ГМ;
- проверяет соответствие фактических и забронированных данных по массе и объему и на основании этого дает разрешение на прием груза на склад.

3. Получение экспедитором разрешения таможи на вывоз груза. После проверки груза и документов инспектор таможи проставляет в авиагрузовой накладной штамп «Выпуск разрешен».

4. Выдача воздушным агентом экспедитору оригинала авиагрузовой накладной.

Оригинал авиагрузовой накладной является доказательством принятия груза перевозчиком к перевозке и документальным свидетельством заключения договора перевозки.

5. Погрузка груза на воздушное судно и отправление в аэропорт назначения. Данный этап является завершающим при отправке груза.

Глава 11. Экспедиция в пути следования

План

11.1 Экспедиционные операции в пути следования

11.2 Агентские операции в пути следования

11.3 Перегрузка и проверка грузов в пути. Досылка грузов

11.4 Слежение, контроль за перевозкой и уведомлению о ходе перевозки

11.1 Экспедиционные операции в пути следования

К экспедиционным относят следующие операции:

1) *Ордерование* — операция, связанная с распоряжением фрахтователя (по поручению грузоотправителя или грузополучателя) о следовании судна в тот или иной порт погрузки и выгрузки в случаях, когда в чартере они не указаны;

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. Следует отметить, что практика фрахтования на условиях «for orders» не редка и имеет огромное преимущество для фрахтователей, отгружающих, например, еще не проданный товар или не знающих в момент фрахтования, особенно при заблаговременных фрахтованиях, точного наличия товара в портах погрузки. Особенно она распространена в хлебной торговле, когда в отдельных «зерновых» чартерах предусматривается весьма широкий рендж портов погрузки зерна.

В линейном судоходстве имеет место практика выписки в порту отправления коносаментов с *опционом* выбора грузоотправителем портов выгрузки из числа обязательных базисных портов захода (опцион — право выбора определенного договорного условия, принадлежащее одной из сторон и обязательное для другой стороны, если первая своевременно объявит об его использовании). Груз, перевозимый по такому коносаменту, на судне укладывается так, чтобы в каждом из указанных в опционе портов он был бы готовым к выгрузке, другими словами, легко доступным.

За эту операцию в соответствии с понесенными дополнительными расходами судовладельцем взыскивается с грузоотправителя специальный «сбор за опцион», размер которого предусматривается в тарифном руководстве линии.

При выборе, согласно опциону, порта выгрузки получателем в коносамент вводится оговорка «опцион объявлен ... (название порта выгрузки)», которая подписывается судовым агентом принявшим опцион в промежуточном порту захода.

2) *остановка груза в пути следования и возврат груза*. В договоре морской перевозки может содержаться право грузоотправителя остановить груз в пути (дать указание капитану вернуться обратно) в случае, если покупатель оказался не в состоянии оплатить товар или какие-либо расходы по грузу;

Также в договорах перевозки может, согласно ст. 149 КТМ РФ, содержаться право отправителя обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, остановить груз в пути, выдать груз в промежуточном порту или выдать его не тому

получателю, который указан в коносаменте, накладной, дать указание капитану вернуться в порт отправления, если, например, покупатель окажется не в состоянии оплатить товар или какие-либо расходы по грузу. При этом требуется представление всех оригиналов коносаментов и компенсация перевозчику всех производственных расходов.

Всю ответственность за последствия и все расчеты между грузоотправителем, первоначальным получателем и фактическим грузополучателем обязана урегулировать («ответственная») сторона, потребовавшая переадресовки груза.

3) *изменение порта назначения*. Данная операция может иметь место в случае, например, если коносамент индоссирован на нового владельца, которому покажется целесообразным изменить порт назначения или выгрузить груз в другом попутном порту. (Индоссирование — передача права собственности на груз путем нанесения передаточной надписи на оборотной стороне коносамента.)

В этом случае судовой агент должен проконсультироваться с капитаном судна об изменении порта назначения. Капитан должен навести справки о возможности захода судна в новый порт и выгрузки в нем груза. После согласия капитана судна на изменение порта назначения агент в порту изначального назначения посылает извещение агенту в новом порту назначения о предполагаемой дате подхода судна. В свою очередь, грузополучатель (экспедитор) должен послать в новый порт назначения полный комплект оригиналов коносаментов. Изменение порта назначения безусловно повлечет дополнительные расходы, которые оплачивает сторона, потребовавшая это изменение.

Извещением агента в новом порту назначения о прибытии груза занимается агент в порту первоначального назначения груза, указанного в коносаменте.

В случае изменения порта назначения грузополучатель или его экспедитор должен послать в новый порт выгрузки полный комплект оригиналов коносамента или неполный комплект, но с персональной гарантией о досылке.

Изменение порта назначения отмечается судовым агентом на оригиналах коносамента штампом, на котором стоит подпись агента или его доверенного лица.

4) *переадресовка груза в пути следования*. На железной дороге грузоотправители или грузополучатели пользуются правом переадресовки груза принятого к перевозке (ст. 31 Устава железнодорожного транспорта РФ). В этом случае перевозчик (по заявлению грузоотправителя или грузополучателя в письменной форме) в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. При переадресовке груза на дальнейшую перевозку оформляют новую накладную. Расходы перевозчика, возникающие в связи с переадресовкой груза, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка грузов, в соответствии с договором.

Если груз экспортный или импортный и находится под таможенным контролем, то переадресовка проводится только при наличии согласия на нее соответствующего таможенного органа. 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 станции 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 дубликate 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.

11.2 Агентские операции в пути следования

В пути следования могут выполняться следующие агентские операции:

1. перегрузка груза с фидерного судна на океанское. В этом случае агент судовладельца, который осуществляет доставку груза, производит в порту перегрузки: прием груза с фидерного судна и выгрузку его на причал; доставку груза с причала на склад или причал, где стоит океанское судно; сдачу груза на океанское судно;

2. операции, связанные с передачей вагонов (грузов) с дороги на дорогу на пограничных станциях. На железнодорожном транспорте операции в пунктах перехода вагонов с грузом с одной железной дороги на другую, а также в пунктах перегрузки груза с железнодорожного на другой вид транспорта детально регламентированы в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

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 штампа станции в дорожной ведомости.

Передача грузов и вагонов с одной железной дороги на другую на пограничных станциях производится на станции, принимающей груз. Сдающая сторона, в свою очередь, составляет на грузы передаточную ведомость, которая

удостоверяет сдачу-приемку грузов с одной железной дороги на другую и служит документом учета движения внешнеторговых грузов за границу. Передаточная ведомость составляется в шести экземплярах (по три каждой стороне): один экземпляр — в таможенное учреждение своей стороны, второй остается в конторе передачи пограничной станции, а третий — в управлении своей железной дороги.

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 служит для учета вагонов, находящихся за границей, и для расчета 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 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 поручении, являются документальным подтверждением выполнения продавцом товара базисного условия поставки «франко-граница» по контракту купли-продажи.

Промежуточная передача груза от одной авиакомпании другой для дальнейшей доставки его к месту назначения или при передаче груза с воздушного судна на другие виды транспорта и наоборот носит название «промежуточной доставки».

11.3 Перегрузка и проверка грузов в пути. Досылка грузов

Операции, связанные с перегрузкой и проверкой грузов в пути следования, могут иметь место в случае, например, нарушения правил погрузки или производства маневров. Следствием этого может явиться повреждение ТС, транспортного оборудования или груза, что потребует перегрузки груза в другое ТС или транспортное оборудование.

Перегружают груз, только если дальнейшее следование ТС угрожает безопасности движения и может привести к утрате или порче груза, а исправить положение без разгрузки невозможно. При этом на месте, где производится перегрузка груза, обязательно проверяется наличие груза согласно документам.

В случае обнаружения порчи или повреждения груза составляется коммерческий акт, а при неисправности ТС или транспортного оборудования составляется также и технический акт.

Досылка груза может иметь место, например, в случае невозможности загрузить в одно ТС (из-за недостаточной грузоподъемности или грузовместимости) всю партию груза. Тогда часть груза будет отправляться отдельно по досылочной накладной к основной партии груза. Возникновение досылочной отправки оформляется коммерческим актом, в котором указывают обстоятельства, которые вызвали досылку груза.

Прибывшая в место назначения за основной партией груза досылка выдается грузополучателю на основании накладной на основную отpravку и копии коммерческого акта о досылке.

11.4 Слежение, контроль за перевозкой и уведомлению о ходе перевозки

Экспедиционные и агентские операции этой группы сводятся к слежению за перевозкой и уведомлению о ходе перевозки:

- грузополучателя об отправлении в его адрес груза;
- грузоотправителя (грузополучателя) о пересечении грузом государственной границы;
- грузополучателя о подходе груза к месту назначения;
- грузоотправителя (грузополучателя) о прибытии груза в порт;
- грузоотправителя (грузополучателя) о погрузке груза на борт судна и прибытии к месту назначения;
- грузоотправителя (грузополучателя) о подходе порожнего или груженого ТС соответственно;
- грузоотправителя (грузополучателя) об обнаружении коммерческих

неисправностей в пути следования;

- грузоотправителя (грузополучателя) о выполнении графика доставки груза.

Такие экспедиторские и агентские операции имеют место в перевозках грузов железнодорожным, морским и речным транспортом. С оснащением автопоездов спутниковой телефонной и факсимильной связью они безусловно получают какое-то специфическое использование на автомобильном транспорте.

Что касается скоростных авиаперевозок грузов, то они могут иметь весьма ограниченный, по существу, сугубо разовый характер.

В какой-то мере к разряду поручений на ТЭО в пути следования грузов можно отнести вопросы контроля за соблюдением сроков доставки грузов и слежения за движением вагонов, автомобилей и контейнеров.

Прежде всего для калькуляции возможного и требуемого срока доставки груза экспедитор должен использовать следующую информацию:

- таблицы морских расстояний в милях (1 морская миля — 1,853 км) и сухопутных расстояний в километрах, приводимых в официальных справочниках и прейскурантах;

- сведения о скорости фрахтуемого или зафрахтованного судна можно извлечь из справочников Регистра Ллойда и Российского морского регистра судоходства в узлах (число миль в час) с поправками на сезонные климатические условия плавания;

- сведения о скорости — км/ч — речных судов можно найти в «Регистровой книге Речного Регистра РФ», в справочниках речных пароходств;

- в паспортных данных средств автомобильного транспорта, приводимых в различных справочниках, содержатся сведения о скорости автомобилей в различных условиях их эксплуатации.

В основу калькуляции сроков доставки грузов железнодорожным транспортом необходимо закладывать сроки, которые железные дороги обязаны соблюдать, согласно статьи 39 ТУЖД РФ и «Правил перевозок грузов».

За невыполнение срока доставки груза железная дорога, если не докажет, что просрочка в доставке произошла не по ее вине, уплачивает грузополучателю пени, согласно ст. 111 Устава.

Общим принципом обеспечения транспортной скорости движения грузов являются «со всей возможной скоростью» или «в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом» (ст. 152 КТМ РФ). Эти условия не лишне вносить в договоры перевозки, 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 договоров со специализированными фирмами и организациями, имеющими для этого техническое оснащение, например, с ГВЦ МПС РФ, с дочерним предприятием ОАО «Совфрахт» — «Транс-глоб», Гамбург и др.

Глава 12. Экспедиция прибытия грузов

План

- 12.1 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на автомобильном транспорте
- 12.2 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на железнодорожном транспорте
- 12.3 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на морском транспорте
- 12.4 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на воздушном транспорте

12.1 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на автомобильном транспорте

На автомобильном транспорте экспедиция прибытия и экспедиция отправления почти полностью объединяются в единый процесс. Грузополучатели передают заявки на получение необходимых товаров грузоотправителям (сбытовым организациям), которые на основании этих заявок составляют сводные заявки на перевозку груза. Сводные заявки подписываются отправителями грузов и представителями автотранспортной организации и выполняют функцию договора.

Однако в большинстве случаев автомобильные перевозчики организуют свою работу по принципу предоставления ПС «по предъявлению» груза, т.е. обеспечивают перевозку непосредственно по получении заявки. При работе по принципу разовых заявок договор перевозки устанавливается накладной.

Путевой лист исполняет роль документа на право получения водителем груза в пункте отправления.

Товарно-транспортная накладная, в которой водитель (экспедитор) расписывается в получении груза от грузоотправителя, а получатель — в получении груза от автоперевозчика, составляется в трех экземплярах: первый экземпляр передается грузоотправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у заказчика.

Грузоотправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых АТС или партий груза.

Развоз мелкопартионных грузов со склада экспедитора оформляется приемосдаточным актом, составленным на основании соответствующих накладных на каждую партию груза или на основании экспедиторской расписки по согласованию между экспедитором и клиентом.

Если экспедитор осуществляет хранение груза на своем или арендуемом складе, он после размещения груза выдает владельцу груза складскую расписку или другой заменяющий ее документ о принятии груза на склад, которые являются основанием для выдачи груза без проверки полномочий предъявителя расписки (документа).

Если выдается именная складская расписка, экспедитор обязан выдать груз лицу, поименованному в расписке, с предъявлением соответствующего документа.

В общем случае ТЭО прибытия грузов на автомобильном транспорте включает в себя выполнение операций, связанных с приемом груза и проведением расчетов.

К операциям, связанным с приемом груза, относятся следующие:

- проверка сохранности прибывающих грузов по массе и количеству в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом;
- составление коммерческих актов в случаях повреждения, порчи или недостачи груза.

Организация сдачи грузов грузополучателю должна быть идентична технологии приема грузов от грузоотправителя, а сами условия приема-сдачи должны быть отражены в договоре транспортной экспедиции.

Грузы в закрытых кузовах-фургонах или специальных тентовых кузовах при перевозках в междугородном и особенно в международном сообщениях рекомендуется принимать и сдавать под пломбой грузоотправителя.

При других условиях перевозок грузы могут сдаваться по количеству тарных или штучных мест, путем перевешивания на автомобильных и складских весах и другими способами.

Если в договоре транспортной экспедиции определены условия сдачи грузов по качеству, то при наличии разногласий между экспедитором и получателем в пункте сдачи грузов необходимо присутствие инспектора по качеству с соответствующим оформлением акта приема груза по качеству (это касается в основном сдачи скоропортящихся грузов: томатов, бахчевых и другой плодоовощной продукции, мясопродуктов и т.п.).

В технологиях приема и сдачи грузов рекомендуется апробировать и применять штриховые кодовые системы со считыванием параметров груза с помощью соответствующего автоматизированного устройства и занесением данных в компьютер терминала.

Операции, связанные с проведением расчетов, включают в себя:

- раскредитацию перевозочных документов и их регистрацию;
- оплату за счет клиента провозных плат и сборов по грузам, прибывшим в адрес клиента.

При выполнении перевозок грузов большая часть платы, взимаемой с грузоотправителя по условиям договора транспортной экспедиции, должна быть выплачена перевозчику. Форма и порядок расчетов при этом устанавливаются в договоре экспедиции и договоре перевозки.

Экспедитору рекомендуется не задерживать платежи перевозчику и при возможности использовать различные формы предварительных оплат. В то же время технология расчетов экспедитора с перевозчиком должна быть скоординирована с системой контроля выполнения перевозки со стороны перевозчика, который должен быть заинтересован в своевременном получении провозной платы.

В отдельных случаях экспедитор может оказывать перевозчику соответствующие услуги (предоставление данных об использовании ТС, принятие

на себя отдельных контрольных и учетных функций, консультационные услуги и др.), что должно учитываться при организации расчетов экспедитора с перевозчиком.

12.2 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на железнодорожном транспорте

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на железнодорожном транспорте представляет собой комплекс (Операций, обусловленных выгрузкой груза на железнодорожной станции и сдачей груза грузополучателю. Особое внимание в этом комплексе операций уделено обеспечению предварительной информации о подходе железнодорожных поездов и грузов к грузовой станции. Такая информация носит обязательный характер и направлена в первую очередь на то, чтобы грузовая станция могла своевременно подготовиться к приему поездов и грузов: составить план расформирования поездов, определить очередность подачи вагонов под разгрузку, подготовить необходимые для выгрузки механизмы и т.д.

Кроме того, информационное бюро железной дороги берет на себя ответственность за уведомление грузополучателя о прибытии в его адрес груза, с тем чтобы грузополучатель имел возможность своевременно принять груз. Такое уведомление должно быть послано не позднее чем в 12 ч дня, следующего за днем прибытия грузов, а его порядок и способ устанавливаются по соглашению сторон.

В случае, если железнодорожная станция не уведомит грузополучателя о прибытии груза, он освобождается от платы за пользование вагонами и контейнерами и платы за хранение грузов до получения уведомления об их прибытии.

Груженные вагоны и документы на станции принимают по натурному листу с тщательной проверкой вагонов, целости пломб и состояния груза, который прибыл на открытом ПС.

После осмотра и расформирования состава груженные вагоны подаются под выгрузку. Одновременно с выгрузкой оператор грузовой станции проверяет перевозочные документы и проставляет на них дату и время прибытия поезда на станцию, а также номер поезда.

Выгрузка груза выполняется средствами железной дороги и грузополучателей (экспедитора) непосредственно на склад или на другой вид транспорта.

Получатель, в адрес которого прибыл груз, обязан принять и вывезти со станции груз в сроки хранения грузов, установленные Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Проверка массы груза, количества мест и их состояния производится железной дорогой без заключения отдельного договора в следующих случаях:

- прибытие груза в неисправном вагоне, а также в вагоне с поврежденным запорно-пломбировочным устройством или с пломбой попутных железнодорожных станций;
- прибытие груза с коммерческим актом, составленным на попутной станции;

- прибытие груза с признаками недостачи, повреждения или порчи при перевозке груза в открытом ПС;
- прибытие скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или с нарушением температурного режима при перевозке груза в рефрижераторном вагоне;
- прибытие груза, погрузка которого осуществлялась перевозчиком;
- выдача груза, выгрузка которого осуществлялась перевозчиком в местах общего пользования, например на грузовом дворе железнодорожной станции назначения.

В случае, если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза, его массы и количества мест обнаружены недостача, порча или повреждение груза, экспедитор должен потребовать от перевозчика пригласить экспертов для проведения экспертизы. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза.

После уплаты грузополучателем (экспедитором) причитающихся платежей и сборов он получает груз в свое распоряжение.

В общем случае ТЭО прибытия грузов на железнодорожном транспорте включает в себя следующие группы операций.

1. Информационные услуги, подразумевающие уведомления и извещения:
 - грузополучателя о подходе груза (вагона) к станции назначения;
 - грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю;
 - грузоотправителя (грузополучателя) об обнаружении коммерческих неисправностей при прибытии груза на станцию назначения;
 - грузоотправителя (грузополучателя) о выполнении в процессе перевозки графика (срока) доставки груза.
2. Услуги, связанные с оформлением документов:
 - раскредитование перевозочных документов;
 - оформление претензии по перевозке к железной дороге.
3. Услуги, связанные с получением груза на станции назначения:
 - передача грузоотправителю раскредитованной накладной;
 - получение у приемосдатчика железной дороги груза на местах общего пользования станции назначения;
 - прием груженых и сдача порожних вагонов железной дороге
 - При выгрузке на местах необщего пользования;
 - съём запорно-пломбировочных устройств, установленных на вагоны.
4. Услуги, связанные с подачей и уборкой вагонов:
 - подача вагонов на подъездной путь грузополучателя;
 - уборка вагонов с подъездного пути грузополучателя;
 - расстановка вагонов по грузовым фронтам;
 - подборка вагонов для подачи на грузовые фронты.
5. Услуги, связанные с выполнением разгрузочных и складских работ:
 - выгрузка груза из вагонов на станции назначения;
 - выгрузка груза из вагонов (автомобилей) на складе грузополучателя;

- определение массы прибывшего груза;
 - хранение груза на складе экспедитора;
 - ремонт транспортной тары и упаковки.
6. Услуги, связанные со страхованием груза:
- подготовка и заключение договора страхования;
 - оплата страховых взносов;
 - оформление документов при наступлении страхового случая;
 - получение страхового возмещения.
7. Платежно-финансовые услуги:
- оформление и оплата провозных платежей, сборов и штрафов;
 - проведение расчетных операций за перевозку груза, за производство погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, выполняемых при прибытии груза на станцию назначения;
- погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, выполняемых при прибытии груза на станцию назначения;
- расчет суммы претензии, проведение расчетных операций, связанных с претензиями;
 - выполнение платежей, связанных с таможенными формальностями при прибытии груза.
8. Услуги по таможенному оформлению прибывшего груза:
- декларирование груза;
 - оформление грузовой таможенной декларации и сопутствующих документов на прибывший груз.

12.3 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на морском транспорте

Основанием для выполнения ТЭО прибытия грузов на морском транспорте являются договоры фрахтования морского тоннажа, которые оформляются между морским портом в качестве юридического лица и грузовладельцами (или экспедиторами).

В общем случае ТЭО прибытия грузов на морском транспорте выполняется в следующей последовательности.

1. До захода судна в порт судовой агент в порту назначения, получив судовые и транспортные документы (коносаменты, грузовой план, карантинные и санитарные свидетельства и т.д.) из пункта отправления, приступает к документальному оформлению прибывающего судна и подготовке приемосдаточных операций с грузом.

После ознакомления с транспортной документацией судовой агент должен подготовить документы, на основании которых судно получает разрешение на заход в порт, обеспечивается местом стоянки на причале (место разгрузки судна) и лоцманской и буксирной проводкой и швартовкой.

Параллельно с этим агент занимается подготовкой таможенных документов на прибывающие грузы. Заметим, что весь процесс экспедиции прибытия, в котором участвуют агенты, экспедиторы грузов и складские работники, совершается одновременно с процессом таможенного, фитосанитарного, карантинного и других видов документального оформления груза.

2. Одновременно с документальным оформлением прибывающего судна судовой агент связывается с потенциальным получателем груза (по адресу, который указан в коносаменте) для выяснения варианта получения груза (прямой или через склад), чтобы вместе со стивидором составить план разгрузки судна. После составления плана размещения груза по складам или плана выгрузки груза по прямому варианту агент должен ознакомить с этими планами грузополучателя (или его экспедитора).

3. После общения с грузополучателем (или его экспедитором) агент направляет ему письменное извещение о предполагаемом прибытии судна с грузом. Грузополучатель (или экспедитор), в свою очередь, должен представить порту разнарядку на отгрузку из порта грузов (в срок 24, 48 или 72 ч до прибытия судна), которая должна иметь визу (штамп) таможни с разрешением на выпуск груза из порта на территорию страны.

4. В соответствии с планом разгрузки судна выгрузка груза из судна производится стивидором под контролем тальмана, экспедитора и судового агента.

5. Прием груза портом. Порт обязуется принимать грузы по коносаментам согласно наружному осмотру с тальманским счетом количества ГМ, с проверкой маркировки и массы прибывшего груза (особенно таких грузов, как зерно, мясо, фрукты и т.д.). В случае прибытия груза в порт в смешанном состоянии, т.е. с непоконосаментной погрузкой в порту отправления, которая произошла по невниманию администрации судна или из-за некачественной погрузки стивидором, расходы по рассортировке несет судовладелец.

Если непоконосаментная погрузка груза произошла по вине грузоотправителя или связана с общей ситуацией в иностранном порту, грузоотправитель берет на себя расходы по рассортировке груза. Аналогично регулируются вопросы, связанные с необходимостью перегрузки груза, исправлением и ремонтом тары и упаковки. Если груз был отправлен в недостаточно прочной таре, ответственность несет грузоотправитель. Если тара была повреждена в процессе грузовых работ, выполненных портом, все расходы несет порт.

6. Хранение груза на складе порта.

7. После выгрузки всего груза с судна судовой агент совместно с администрацией судна и при участии таможенных органов составляет генеральный акт о выгрузке и приеме грузов, который передается грузополучателю или его экспедитору не позднее чем через 72 ч после выгрузки. Факт выгрузки груза и оформления таможенных формальностей подтверждается разрешением таможни на выход судна из порта (клиренсом) и предъявляется в следующем порту захода.

8. Сдача груза портом получателю (экспедитору) и отправка груза по назначению.

Приведенная последовательность действий отражает общие моменты ТЭО прибытия грузов в порт.

Более детально целесообразно описать основные этапы внутрипортового экспедирования с последующей отправкой груза получателю автомобильным транспортом.

1. Получение разрешения от судоходной линии на получение груза у терминала (обычно выдается после оплаты фрахта, сдачи оригинала коносамента,

подписания гарантийных писем о возврате порожних контейнеров и оплате демереджа).

2. Оформление отгрузочной инструкции оператору терминала (разнарядки) на основании инструкций клиента.

3. Выполнение таможенных формальностей (выпуск груза в свободное обращение, оформление документа контроля доставки (ДКД) товаров, который заполняется на любую партию товаров).

4. Получение разрешений на выпуск груза в различных инспекциях (ветеринарной, карантинной, государственной хлебной инспекции и др.).

5. Оплата автомобильной перевозки.

6. Получение разрешения терминала на вывоз груза, необходимым условием которого является разрешение таможенного поста (перед этим обычно требуется оплата выполненных ПРР).

7. Подача ТС на терминал для вывоза груза.

Основные этапы внутрипортового экспедирования с последующей отправкой груза получателю железнодорожным транспортом под таможенным контролем можно представить следующей последовательностью действий.

1. Экспедитор на основании инструкции клиента оформляет разнарядку, которая представляет собой инструкцию оператору терминала на отгрузку груза.

2. Экспедитор сдает оригинал коносамента судоходной линии взамен на ордер (документ, который выдает судоходная линия оператору терминала, чтобы последний выдал груз экспедитору) и копию коносамента со штампом «Груз таможенный», удостоверяющий, что груз прибыл в порт и находится под таможенным контролем. На коносаменте также имеются пометки, каким инспекциям следует предъявить груз.

3. Экспедитор предъявляет копию коносамента в орган Госсанэпиднадзора России вместе с гигиеническим сертификатом и получает штамп на коносаменте «Пропуск груза разрешен».

4. На основании комплекта документов, представленных получателем, экспедитор заполняет ДКД.

5. Документ контроля доставки вместе с необходимым комплектом документов предоставляется в таможню, где после проверки инспектором ему присваивается номер, а на разнарядку ставится штамп «Погрузка разрешена». При необходимости указывают контейнеры, которые необходимо предъявить к досмотру.

6. Досмотр производится досмотровой группой на территории порта в присутствии представителя экспедитора. Если груз в контейнере должен быть перегружен в вагоны или другие контейнеры, досмотр можно совместить с перегрузкой. По результатам осмотра составляется акт таможенного досмотра.

7. Если груз растительного или животного происхождения, на досмотр приглашаются инспекторы ветеринарной инспекции, карантинной инспекции или государственной хлебной инспекции для досмотра груза и отбора проб.

8. Разнарядка со штампом «Погрузка разрешена» передается оператору терминала, который принимает ее для исполнения при условии оплаты ПРР и наличия разрешения агента на вывоз груза с терминала.

9. Если отгрузка осуществляется по железной дороге, оператор терминала оформляет железнодорожные накладные на основании информации, содержащейся в разнарядке.

10. Экспедитор оплачивает железнодорожную перевозку через экспедитора железной дороги или переводом денег авансовым платежом на счет железной дороги.

11. Товарная контора железнодорожной станции визирует железнодорожные накладные. Визирование осуществляется при наличии телеграмм об оплате железнодорожного тарифа и готовности станции принять вагоны (контейнеры).

12. Экспедитор организует подачу порожних железнодорожных вагонов, контейнеров и платформ на терминал следующими способами:

- из ремонтного депо — на основании договора, заявки;
- с сортировочной станции — на основании договора, заявки;
- железнодорожной станции — на основании заявки терминала.

Также можно использовать ПС, освободившийся из-под выгрузки экспортных грузов на терминале, или использовать порожние контейнеры железной дороги (железнодорожного перевозчика), которые железная дорога хранит на терминале.

13. При отгрузке контейнера по железной дороге оператор терминала осуществляет загрузку вагонов (контейнеров) под таможенным контролем, погрузку контейнеров на платформы и оформляет тальманские документы загрузки груза.

14. В железнодорожные накладные вносится информация о количестве груза в вагоне, номер вагона или номер контейнера и платформы.

15. После погрузки груза и оформления железнодорожных накладных таможенный инспектор проверяет наличие ветеринарных, фитосанитарных разрешений и разрешений государственной хлебной инспекции, соответствие наименования груза указанному в ДКД, акту таможенного досмотра; сверяет количество груза, указанное в ДКД, и количество, указанное в тальманских документах загрузки, и ставит на товарно-транспортном документе штамп «Транзит разрешен», что является разрешением на отправку груза из порта.

16. После вывоза груза из порта экспедитор отправляет грузополучателю извещение о номерах вагонов (контейнеров), следующих в его адрес, с ожидаемой датой прибытия.

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на внутреннем водном транспорте технологически не отличается от ТЭО прибытия грузов на морском транспорте, однако уделяется большое значение определению массы прибывшего груза.

Данное обстоятельство связано с тем, что в большинстве случаев внутренним водным транспортом доставляются в больших объемах минерально-строительные грузы, топливные, сырьевые массовые грузы с погрузкой транспортерами из береговых запасов, подаваемых в баржи и самоходные суда.

В ходе рейса такие грузы, выделяя влагу и высыхая на солнце, теряют свою первоначальную массу, и в расчет принимается масса сдачи на весах в пункте назначения.

12.4 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на воздушном транспорте

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов на воздушном транспорте включает в себя следующую последовательность операций.

1. Получение сообщения о посадке воздушного судна и выдача задания на его разгрузку. После получения сообщения начальник смены дает задание бригаде грузчиков на разгрузку воздушного

судна с указанием его типа, места стоянки, количества груза и при необходимости отмечает особый характер груза для проведения ПРР.

2. Выгрузка груза из воздушного судна и доставка груза на склад в аэропорту назначения. Агент перевозчика сверяет авиагрузовые накладные с записями в грузовом манифесте и совместно с грузчиком производит внешний осмотр груза в воздушном судне. В случае обнаружения недостачи груза составляется акт о неисправности в трех экземплярах с указанием характера неисправности.

Если неисправности (недостача груза) не обнаружены, грузчики приступают к разгрузке воздушного судна, сверяя количество мест с записями в грузовом манифесте. По окончании разгрузки грузчик расписывается в манифесте, удостоверяя тем самым, что он принял груз в исправном состоянии.

3. Сдача груза на склад и оформление перевозочной документации. Приемосдатчик склада принимает грузы, выполняя следующие проверки:

- состояние упаковки;
- наличие пломб;
- соответствие маркировки и фактического количества мест груза данным в грузовом манифесте и авиагрузовой накладной.

В случае необходимости приемосдатчик производит перевешивание груза.

При недостатке груза или других неисправностях, которые были выявлены во время доставки груза от воздушного судна до склада аэропорта, составляется Акт о неисправностях в установленном порядке.

После приема груза от грузчика приемосдатчик должен:

отметить в авиагрузовой накладной место складирования груза и дату приема груза;

расписаться в грузовом манифесте за каждую позицию;

указать грузчику соответствующую зону хранения, куда водитель погрузчика доставляет принятый груз для последующего размещения.

4. Регистрация прибывших грузов. Приемосдатчик передает коммерческому агенту по выдаче груза перевозочную документацию (авиагрузовая накладная, грузовой манифест) для регистрации и уведомления грузополучателей.

5. Уведомление получателей о прибытии грузов в их адрес. Коммерческий агент по выдаче груза информирует грузополучателей о прибытии грузов в их адрес с сообщением подробной информации о грузе (количество мест, масса, размеры, условия оплаты перевозки и хранения, таможенные формальности). Уведомление выдается в течение 12 ч с момента посадки воздушного судна, а на грузы, которые требуют особых условий хранения и обращения (скоропортящиеся, живые, опасные, растительные и др.), в течение 2 ч после посадки судна.

6. Выдача груза получателю (экспедитору). Операции, связанные с выдачей груза получателю (экспедитору) со склада аэропорта включают в себя следующие:

- обращение экспедитора к коммерческому агенту по выдаче груза. Экспедитор предъявляет коммерческому агенту по выдаче груза паспорт, извещение и доверенность на получение груза.

В свою очередь, агент после проверки документов, разрешающих получить груз, выдает экспедитору авиагрузовую накладную и направляет его на склад для осмотра груза;

- обращение экспедитора к приемосдатчику склада за получением груза. Приемосдатчик склада перечисляет в авиагрузовой накладной услуги, которые были предоставлены за время нахождения груза в аэропорту назначения (погрузка, хранение, использование ПРМ и т.д.), и направляет экспедитора в кассу для расчетов. Одновременно с этим экспедитор получает пропуск на въезд

на склад аэропорта ТС, которыми будет осуществляться дальнейшая доставка груза до места назначения;

- получение груза экспедитором. После проведенных расчетов за предоставленные аэропортом услуги и окончательного оформления документов на получение груза приемосдатчик выдает грузы, сверяя маркировку каждого ГМ с записями в авиагрузовой накладной. После выдачи грузов экспедитор расписывается в авиагрузовой накладной за их получение, а приемосдатчик делает отметку в Пропуске «Вывоз разрешен» с указанием даты и времени;

- вывоз груза с территории склада аэропорта.

Глава 13. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых на особых условиях: насыпных, навалочных и наливных

План

13.1 Общая характеристика грузов, перевозимых на особых условиях

13.2 Особенности экспедиции насыпных и навалочных грузов

13.3 Особенности экспедиции наливных грузов

13.1 Общая характеристика грузов, перевозимых на особых условиях

К категории грузов, перевозимых на особых условиях, относятся грузы, требующие:

- особого порядка погрузки (выгрузки) на (из) ТС;
- использования для перевозки специального ПС и транспортного оборудования;
- переоборудования или дополнительного оснащения универсальных ТС соблюдения дополнительных мер для предохранения от повреждения и утраты и для обеспечения безопасности перевозки;
- специального надзора и соблюдения правил государственного, фитосанитарного, карантинного, ветеринарного и медико-санитарного контроля;
- необходимости соблюдения специальных условий перевозки связанных с обеспечением личной, имущественной и экологической безопасности (как правило, для таких грузов на всех видах транспорта существуют специальные правила перевозок).

Отличительными особенностями ТЭО грузов, перевозимых на особых условиях, являются следующие:

- повышенная ответственность грузовладельца перед экспедитором и экспедитора перед перевозчиком за предоставление ему качественной характеристики груза;
- необходимость инспектирования предоставляемых перевозчиком ТС и транспортного оборудования;
- обязательный надзор за выполнением ППР;
- необходимость привлечения для выполнения операций, связанных с доставкой груза, квалифицированных специалистов (ветеринары, механики, инженеры-технологии и др.);
- более высокие транспортные издержки, поскольку ставки провозной платы, например на тяжеловесные и длинномерные грузы, в среднем в 2—3 раза выше;
- необходимость использования отличительных знаков в транспортной документации и обозначении ТС.

13.2 Особенности экспедиции насыпных и навалочных грузов

При доставке навалочных грузов экспедитору необходимо детально разработать порядок определения массы перевозимого груза. Навалочные грузы взвешивают на грейферных, бункерных и вагонных весах. Взвешивание на вагонных весах производят без расцепки вагонов (с остановкой на грузовой площадке), кроме пищевых грузов, которые взвешивают с расцепкой вагонов и с отдельным взвешиванием 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 проводятся на основании договора 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 перевозках 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.

Особенность ТЭО перевозок насыпных грузов (зерно, семена и т.п.) связана с их транспортными качествами, такими, как текучесть, возможность перегрева при повышенной влажности, возможность заражения вредителями.

Соответственно Правилами перевозок МПС предусматривается их перевозка как в специальных, так и в обычных крытых вагонах, но снабженных съёмными и несъёмными 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 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. Органы ГХИ могут не на обычных условиях разрешить перевозку зерна его влажности выше 16%. 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.

13.3 Особенности экспедиции наливных грузов

Перевозку наливных грузов осуществляют в Специализированном ПС (вагоны-цистерны, суда-танкеры, специализированные контейнеры и т.д.). Многие наливные грузы относятся к категории опасных.

Наливные грузы подразделяются на химические и пищевые. К первым относятся различного вида смолы, моноэтиленгликоль (МЭГ), триэтиленгликоль (ТЭГ), диэтиленгликоль (ДЭГ), амины, стирол, этанол, трихлорсилан, и др. Ко вторым — спиртные напитки, соки, жидкие пищевые добавки. И химические, и пищевые грузы бывают опасными и не опасными.

В силу специфики наливных грузов их перевозка имеет ряд отличительных особенностей. К одной из них относится необходимость очистки цистерны при смене видов наливных грузов. Причем, чаще всего бывает недостаточно просто промыть автоцистерну горячей водой — требуется специальная процедура, называемая пропаркой. Она требует больших затрат и может осуществляться лишь на специальных постах.

Другая тонкость перевоза наливных грузов автоцистернами и танк-контейнерами связана с вопросом наполняемости. Всем известно, что максимально разрешённый вес тягача с полуприцепом на автомобильных дорогах России составляет 38 тонн, 15-16 тонн из которых весит сам тягач с полуприцепом. На груз остаётся 22-23 тонны. Перевозка наливных грузов в таком количестве экономически невыгодна и связана с определённого рода опасностями. Риск заключается в том, что современные полуприцепы-автоцистерны по объёму способны вмещать гораздо больше 20 тонн груза, а не полностью залитая жидким грузом автоцистерна на дороге становится трудноуправляемой. Любая, малейшая ошибка водителя может привести к серьёзной аварии, последствия которой представить нетрудно.

Массу груза определяет грузоотправитель (экспедитор) путем взвешивания, замера или другим способом, так же, как и пригодность ТС для перевозки конкретного груза.

И, наконец, расчет стоимости перевозок наливных грузов затруднен необходимостью учитывать множество факторов.

Глава 14. Особенности экспедиции грузов, перевозимых на особых условиях: скоропортящихся и опасных

План

14.1 Особенности экспедиции скоропортящихся грузов

14.2 Особенности экспедиции опасных грузов

14.1 Особенности экспедиции скоропортящихся грузов

Особые условия перевозки этих грузов состоят в том, что они требуют защиты от действия на них высоких и низких температур наружного воздуха. Это требование достигается путем использования специального подвижного состава судов и контейнеров-рефрижераторов с применением различных холодильных устройств или оснащенных запасами льда.

Непродолжительные перевозки таких грузов, особенно товаров, более стойких к воздействию температуры наружного воздуха, например цитрусовых, осуществляют в универсальных ТС. Перечень скоропортящихся грузов и предельные сроки перевозок содержатся в соответствующих нормативных документах вида транспорта, который используется для перевозки.

Вид и качество упаковки и требования к термической обработке скоропортящихся грузов определяются требованиями государственных стандартов или техническими условиями. Грузоотправитель вместе с накладной должен представить удостоверение о качестве скоропортящегося груза или сертификат государственной инспекции по качеству. В документах обязательно должна быть указана предельная продолжительность перевозки груза в сутках, поскольку груз не принимается к перевозке, если предельный срок транспортабельности меньше, чем срок доставки, установленный нормативными документами соответствующего вида транспорта. В международных автомобильных сообщениях перевозки скоропортящихся грузов регламентируются Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специализированных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), разработанным в рамках ЕЭК ООН и вступившим в силу 21 ноября 1976 г. Грузы, перевозимые под государственным контролем. К ним относятся пищевые животные продукты, сырье животного происхождения (кожа, шерсть), живые животные, растения, лесная продукция. Особенностью ТЭО грузов, перевозимых под государственным контролем, является то, что такие грузы перевозятся всегда под контролем государственных инспекций (ветеринарной, карантинной и др.).

В Российской Федерации действует строгий порядок карантинного надзора импортных грузов. Пропуск растительной продукции из иностранных государств через государственную границу допускается только при наличии:

импортного карантинного разрешения, выдаваемого Государственной карантинной инспекцией Российской Федерации;

карантинного сертификата, выдаваемого уполномоченным органом страны, из которого экспортируется продукция, удостоверяющего ее незараженность.

Вывоз товаров, предназначенных для экспорта, производится по карантинным сертификатам, выдаваемым Государственной карантинной инспекцией по месту отправки груза.

14.2 Особенности экспедиции опасных грузов

Таковыми считаются грузы, которые при неправильном или неосторожном обращении с ними во время перевозки, выгрузки или хранения могут взорваться, загореться, явиться причиной пожара, разрушения или порчи ТС и других грузов, отравления или ожога людей, нанесения экологического ущерба окружающей среде и, следовательно, требуют специальных мер предосторожности.

В основу правил перевозок ОГ на всех видах транспорта положено международное законодательство. Базисным документом при создании соответствующих национальных правил являются Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов (так называемая Оранжевая книга).

Российские правила перевозок ОГ учитывают также требования государственных стандартов, в частности ГОСТ 26653 — 90 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования»; ГОСТ 19433—88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» (с изм. от 01.04.1993); ГОСТ 26319 — 84 «Грузы опасные. Упаковка» (с изм. от 01.07.1993).

Перевозка ОГ автомобильным транспортом осуществляется на основании договора перевозки. При передаче ОГ перевозчику грузоотправитель должен дать в виде аварийной карточки характеристику ОГ, описание методов и средств устранения аварийных ситуаций, средств индивидуальной защиты. Грузоотправитель должен проверить подготовку АТС и правильность его оснащения специальными знаками и табличками. При необходимости грузоотправитель должен оснастить АТС средствами индивидуальной защиты экипажа и средствами борьбы с аварийными ситуациями с ОГ.

Водители и лица, направленные для сопровождения ОГ, должны пройти специальное обучение, которое подтверждается наличием соответствующего удостоверения. Ответственность за это несут руководители автотранспортной организации.

Принятие ОГ к перевозке и сдача их грузополучателю производится по массе, а упакованных в транспортную тару — по количеству ГМ и осуществляется перевозчиком при предъявлении грузоотправителем паспорта безопасности вещества. Водитель должен проверить наличие на таре специальной маркировки, которая производится в соответствии с ГОСТ 19433 — 88, а при международных перевозках в соответствии с требованиями Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов ред. 2003 г. Массу ОГ определяет грузоотправитель. Погрузку и выгрузку осуществляют грузоотправитель или грузополучатель независимо от того, на чьем терминале производятся работы. Фактическую работу может выполнить и персонал терминала, но по договору не перевозчика, а грузовладельца.

На международную перевозку ОГ автомобильный перевозчик обязан получить предварительное разрешение органов тех стран, через территории которых будет осуществляться транспортирование.

На железнодорожной станции назначения взрывчатые и сильнодействующие ядовитые вещества можно хранить не более 12 ч, а все остальные ОГ — не более 24 ч.

Экспедиторам, занимающимся перевозками опасных грузов, нужно учитывать, что страховщики, как правило, отказываются страховать убытки по ущербам, причинами которых может быть квалифицировано судом или арбитражем как незнание служащими правил перевозок опасных грузов. Поэтому требуется этими Правилами владеть.

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.).

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 допуске 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 материалы.

Взрывчатые материалы 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. — Легковоспламеняющиеся 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. — Ядовитые (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 вещества.

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.

Класс 8. — Коррозийные вещества.

Почти все субстанции этого класса воздействуют на металл и текстиль. Этот класс включает субстанции, которые даже могут разъесть 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. — Прочие опасные грузы.

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.

Глава 15. Особенности экспедиции грузов, перевозимых на особых условиях: перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фито-санитарным (карантинным) контролем; тяжеловесных, громоздких и негабаритных

План

- 15.1 Особенности экспедиции грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фито-санитарным (карантинным) контролем
- 15.2 Особенности экспедиции перевозок грузов на открытом подвижном составе, в том числе тяжеловесных, громоздких и негабаритных

15.1 Особенности экспедиции грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фито-санитарным (карантинным) контролем

Таковыми 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, фитоса-нитарного (карантинного) контроля («Госсаннадзор», «Госкарантин», 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 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 ответственности 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.

15.2 Особенности экспедиции перевозок грузов на открытом подвижном составе, в том числе тяжеловесных, громоздких и негабаритных

В разделе 20 «Правил перевозок грузов» МПС РФ 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 МПС» 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.

Грузы весом более 500 кг в одном месте могут отправляться на места общего пользования станций (согласно Тарифному руководству МПС), имеющих грузоподъемные механизмы. Такие же грузы, адресованные получателем с подачей вагонов на подъездные пути, отправляются без ограничений.

Тяжеловесные, длинномерные, громоздкие и негабаритные грузы всегда требуют предоставления отдельных единиц открытого подвижного состава, иногда сцепа платформ, подачи многоосного транспортера или устройства специального приспособления для возможности транспортировки.

Негабаритными называются грузы, которые будучи погружены на ж/д подвижной состав, выходят за пределы габарита погрузки в пределах сети железных дорог колеи 1520 мм (железные дороги быв. СССР, Финляндии, Монголии, отдельные участки в Польше, Словакии, КНДР).

Автомобили, тракторы, сельскохозяйственные и дорожно-строительные 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. 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 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.

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. Предусматриваются три этапа согласования перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов (изделий):

- первый — предварительное согласование с отделом специальных перевозок ЦЦ МПС возможности и способа перевозки;

- второй — согласование погрузочной документации с Управлением железной дороги отправления;

- третий — окончательное согласование погрузочной документации с отделом специальных перевозок ЦЦ МПС для грузов больших степеней негабаритности и на специальном подвижном составе — транспортерах.

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 морском транспорте для перевозки таких грузов построены специальные суда, способные перевозить места весом до 800 т. Это суда доково-накатного типа, оснащенные мощным крановым оборудованием, плавучие краны большой грузоподъемности, разработаны технологии буксировки буровых платформ, сухих доков с размещенными в них конструкциями и агрегатами и т.д.

Перевозка груза на палубе содержит дополнительный риск по сравнению с перевозкой груза в трюме судна. Всегда нужно помнить, что риск палубной перевозки груза лежит на фрахтователе (держателе коносамента, грузоотправителе), в то время как обеспечение надежного крепления груза лежит на судовладельце (перевозчике).

Глава 16. Особенности экспедиции грузов, перевозимых на особых условиях

План

- 16.1 Особенности экспедиции перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей
- 16.2 Особенности экспедиции парцельных отправок и грузов с объявленной ценностью

16.1 Особенности экспедиции перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей

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 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.).

Раздел 21 «Правил перевозок грузов» содержит перечень грузов, перевозка которых осуществляется в сопровождении работников военизированной охраны МПС, 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 МПС РФ в качестве представителя грузоотправителя 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 взывается плата согласно п. 21 прейскуранта №10-01.

На морском транспорте, наряду с аналогичным порядком сопровождения ряда грузов проводниками, фрахтователи 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.

16.2 Особенности экспедиции парцельных отправок и грузов с объявленной ценностью

К парцельным операциям относится доставка ценных, обычно не товарных грузов мелкими (parcels) партиями-отправками (образцы товаров, рекламные материалы, штучный груз в упаковке, подарки и т.п.), стоимость которых не превышает определенного максимума, что оговаривается в специальном разделе условий транспортного сервиса (тарифа линий, правил сообщения).

При перевозке таких грузов на морском транспорте вместо коносамента используется специальный транспортный документ — парцельная квитанция, в которую вносится стоимость посылки. Погрузка, выгрузка, перевозка парцельного груза осуществляется по особой ставке линейного тарифа, причем для выставочных грузов и рекламных материалов они, как правило, являются пониженными.

Парцельная квитанция — именная, транспортная, соответственно она не может быть передана другому лицу путем нанесения на нее обычной передаточной надписи. Расписку получателя в приеме посылки называют парцельной распиской.

Парцельные отправки не нужно отождествлять с перевозками грузов с объявленной ценностью (valuable cargoes), которые перевозятся по действующим товаро-распорядительным и транспортным документам.

По условиям многих тарифов и правилам перевозок ценных грузов грузоотправитель обязан объявить при отправке ценность таких грузов как драгоценные металлы, камни и изделия из них, предметы искусства, художественные изделия, ковры ручной работы, антикварные вещи, а также домашние вещи, перевозимые без сопровождения проводниками отправителей.

Перевозка грузов с объявленной ценностью осуществляется по повышенным ставкам фрахта или тарифов или с доплатой специального сбора. При этом перевозчик при утрате груза, перевозившегося с объявленной ценностью, выплачивает грузовладельцу возмещение в соответствии с объявленной ценностью, но не выше его действительной стоимости груза.

В соответствии со ст. 23 ТУЖД сумма объявляемой ценности груза должна быть указана отправителем в накладной в графе «Объявленная ценность груза» в валюте страны отправления или в тарифной валюте; она не должна превышать стоимости этого груза, указанной в счете иностранного поставщика, или государственной цены.

Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Если между железной дорогой и отправителем возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления. В случае несогласия отправителя с решением начальника станции отправитель может пригласить за свой счет эксперта из органов государственной торговли или промышленности. Заключение эксперта обязательно для обеих сторон.

Глава 17. Претензионная работа

План

- 17.1 Организация претензионной работы в экспедиторском и агентском предприятии
- 17.2 Экспедиторское поручение на оформление коммерческого акта и акта общей формы
- 17.3 Экспедиторское поручение на оформление претензий и исков по договорам перевозки

17.1 Организация претензионной работы в экспедиторском и агентском предприятии

Постановка договорно-правовой работы в экспедиторском и агентском предприятии, связанная с перевозками и транспортно-экспедиторским обслуживанием грузов, имеет важное значение для коммерческого благополучия и авторитета фирмы.

Российское гражданское законодательство предусматривает обязательный претензионный порядок урегулирования спора до обращения в судебные или арбитражные органы по требованиям, связанным с исполнением договора на перевозку груза, на агентское или на экспедиторское обслуживание (ст. 796 ГК РФ, п. 1). Соответственно в каждом Кодексе и Уставе, например, в ст. 135 ТУЖД, предусматривается обязательность предъявления к перевозчику претензии, возникшей в связи с осуществлением перевозки груза или грузобагажа. Непредъявление претензии (claim complaint) одной стороной к другой или предъявление ее с нарушением требований законодательства лишает получателя или отправителя груза возможности реализовать свое право на иск, т.е; права официального обращения в суд, арбитраж или третейский суд (например, в Морскую Арбитражную Комиссию) о защите своего нарушенного или оспариваемого права, охраняемого законом интереса.

Претензия, в применении к транспорту — это требование получателя, отправителя груза или экспедитора — к перевозчику об уплате денежных сумм за невыполнение своих обязательств по перевозке, если только перевозчик уже в момент начала перевозки не освободил себя от какой-либо ответственности за ее качественное осуществление, внеся в транспортный документ ту или иную оговорку, например, по отношению к массе и состоянию груза: «качество и количество неизвестны» («quality and quantity unknown»). (Кстати, применение подобных оговорок при приеме грузов на железнодорожном и воздушном транспорте не допускается).

Транспортные кодексы и уставы содержат детально разработанные положения о порядке и сроках предъявления (loading a claim), рассмотрения и удовлетворения (settlement a claim) претензий грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков по разного вида требованиям, связанных с утратой груза и с коммерческим браком в действиях сторон — участников договора перевозки.

Изложенный в предыдущих главах материал убедил потенциального экспедитора и агента-транспортника в том, что ему необходимо владеть основами гражданского законодательства.

В любом транспортном предприятии не только договорно-правовая служба в целом, но и претензионная работа в качестве составной части коммерческой деятельности должна быть четко организована.

Для этого необходимо, чтобы на соответствующем предприятии был издан на этот счет специальный документ (Приказ или Инструкция о порядке организации претензионной работы), в котором должен быть строго регламентирован порядок регистрации и проработки претензионных писем, сроки ответа на них, назначено лицо из состава руководства предприятия, ответственное за претензионную работу. Непосредственную же ответственность за состояние претензионной работы представляется целесообразным возлагать на руководителей коммерческих подразделений предприятия, поскольку практическими исполнителями работы по урегулированию претензий являются сотрудники, выполняющие оперативную работу, представляющие себе все обстоятельства случая, выходящие на прямой контакт с грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками, а не юристы, как это иногда имеет место.

Юридическая служба должна заниматься методическим руководством исполняемой претензионной деятельностью, оказывать всемерную правовую помощь коммерческому составу и руководству предприятия. Юридическая служба должна располагать необходимым основополагающим и справочным материалом по законодательству и правовому регулированию (например, постановлениями Надзорной коллегии и Президиума Высшего Арбитражного суда РФ и т.д.), постоянно следить за публикуемыми нововведениями в этой области и обновлять свои досье.

Иск к перевозчику или к экспедитору-оператору перевозки может быть предъявлен только в случае, когда в результате расследования заявленной претензии перевозчик полностью или частично отказался удовлетворить требование заявителя (грузоотправителя, получателя).

Договоры экспедиторского предприятия с клиентами (грузоотправителями и грузополучателями) должны содержать ясные и четкие формулировки статей и параграфов, касающихся порядка предъявления и рассмотрения претензий. То же самое относится к положениям договоров, посвященным порядку передачи споров и разногласий, не урегулированных в претензионном порядке, в коммерческий суд или в арбитраж.

Необходимо исходить из того, что право на обращение с претензией и иском к перевозчику законодательство (кодекс, уставы отраслей транспорта) связывает с наличием определенных доказательств. Направление претензий без требуемых документов, в том числе в виде отметок на транспортных документах, является нарушением претензионного порядка.

Согласно ст. 405 КТМ РФ претензия предъявляется в письменной форме, а перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возвратить ее без рассмотрения, если к претензии не приложены документы,

подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (в портах России и Украины — также генеральными актами, актами извещениями).

В иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту, (out-turn report, certificate shortage, cargo boat note и др.).

17.2 Экспедиторское поручение на оформление коммерческого акта и акта общей формы

Назначение коммерческого акта состоит в удостоверении обстоятельства, которое может послужить основанием для материальной ответственности, связанной с нарушением договора перевозки отраслевым перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем (каждым в отдельности или в совокупности друг с другом).

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;
- повреждения груза или багажа;
- обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- возвращения перевозчику похищенного груза или багажа. МПС РФ разработало стандартную форму ГУ-22 коммерческого акта.

Перевозчик обязан составить коммерческий акт, если он сам обнаружил обстоятельства, требующие его составления или если на наличие хотя бы одного из таких обстоятельств указал ему получатель груза.

Коммерческий акт составляется в день выдачи или в день выгрузки груза, с проверкой груза в процессе его выгрузки, а в пути следования — в день обнаружения обстоятельств, или непосредственно после выгрузки.

В коммерческом акте должно содержаться: точное и подробное описание состояния грузов, багажа и грузобагажа и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность грузов, багажа или грузобагажа. Не допускается вносить в коммерческий акт какие-либо предположения и выводы о причинах такой несохранности либо виновности грузоотправителя (отправителя) или перевозчика. На вопросы, содержащиеся в бланке коммерческого акта, даются точные ответы. Не допускается проставление прочерков, знаков повтора вместо повторения необходимых данных; данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы, багаж или грузобагаж, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе. При неправильных погрузке, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из таких нарушений допущено.

Коммерческий акт составляется в трех экземплярах. Первый выдается грузополучателю, второй остается у терминала, порта станции, составившей акт, а третий предназначается перевозчику для отсылки его на расследование виновной стороне.

Акт не должен содержать каких-либо предположений и выводов о причинах несохранности груза либо виновности той или другой сторон.

Бланк акта содержит большой перечень вопросов. На них должны быть даны точные ответы. Требуется указать правильно ли погружены, размещены грузы в судне, вагоне, контейнере, имелась ли защитная маркировка, отметить обнаруженные нарушения в креплении груза и т.д.

К коммерческому акту в отношении порчи скоропортящегося груза должна быть приложена выписка из журнала температур рефрижераторного судна, поезда с машинным охлаждением и показания самописцев регистрации температур рефрижераторных контейнеров.

Данные, содержащиеся в коммерческом акте, являются основанием для утверждения наличия обстоятельств, которые будут положены в формулировку определенного требования к стороне договора или возражения с ее стороны с целью правильного разрешения дела.

Лица, составившие и подписавшие акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законом.

Грузополучатель подписывает акт, если он участвовал в проверке груза. От имени перевозчика его подписывают должностные работники, перечень которых установлен Правилами. Коммерческий акт, не подписанный грузополучателем, не лишается доказательственной силы и не может считаться неправомочным.

Предусмотрена ответственность за задержку составления коммерческого акта.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, обязаны его подписать. При несогласии с содержанием акта представители сторон вправе изложить в примечании свое мнение.

Грузополучателю также рекомендуется проставила ли железная дорога отметку о составлении коммерческого акта на оборотной стороне накладной и краткого указания о том, на какое обстоятельство составлен коммерческий акт (в графе 5 накладной «отметка железной дороги»). Эта отметка, заверенная штампом станции и подписью приемосдатчика, может иметь значение при дальнейшем прохождении дела, если коммерческий акт будет утерян.

Если коммерческий акт не составлен, а несоответствие в массе, качестве и т.п. будет вскрыто на складе грузополучателя, то такое несоответствие будет разрешаться покупателем и продавцом в соответствии с договором купли-продажи или договором поставки.

Для удостоверения обстоятельств, либо не связанных непосредственно с выполнением договора перевозки, либо не носящих первостепенного характера, но относящихся к четкому регулированию взаимоотношений перевозчиков с клиентурой, составляются акты общей формы. МПС РФ использует стандартный бланк ГУ-23 акта общей формы (см. приложение №68). Акты общей формы составляются, например, в случаях утраты документов, приложенных грузоотправителем к накладной, простоя судов, вагонов по причинам, зависящим от грузополучателя, в

порту, на станции назначения, отсутствия пломб, неочистки судов, вагонов и др. Акт подписывают лица, участвующие в удостоверении обстоятельств (не менее двух).

Акт о техническом состоянии вагона, контейнера составляется независимо от коммерческого акта в день обнаружения неисправности вагона, контейнера, но не позднее дня составления коммерческого акта. Один экземпляр акта о техническом состоянии вагона, контейнера прилагается к первому экземпляру коммерческого акта. Акт о техническом состоянии вагона или контейнера подписывается представителем вагонного депо и дежурным по станции.

Коммерческие акты при осуществлении международных железнодорожных перевозок грузов и багажа составляются в соответствии с Соглашениями о международных прямых железнодорожных сообщениях и служебными инструкциями к ним.

17.3 Экспедиторское поручение на оформление претензий и исков по договорам перевозки

Большое значение в претензионной работе имеет организация экспертизы. Как уже говорилось выше, она выполняется специализированными фирмами, в том числе «Росэкспертизой» Торгово-Промышленной Палаты Российской Федерации, агентами Ллойда (агентами корпорации Ллойда — Lloyd's agent). Экспертиза проводится по инициативе как грузополучателя, так и перевозчика или страховщика (и опять-таки страховщика перевозчика и страховщика грузовладельца). Часто проводится совместное обследование груза (joint cargo survey) — осмотр поврежденного груза сюрвейерами (surveyors), назначенными перевозчиком и грузоотправителем. Следует отметить, что, как правило, в конце экспертизы разные эксперты выносят общее или единое мнение в виде акта или сертификата освидетельствования груза (сертификата повреждения груза — certificate of damage, certificate of survey).

МПС РФ разработало стандартную форму Акта экспертизы ГУ-104.

При расхождении во мнениях экспертов дело решается в суде, который может назначить своего сюрвейера, выступающего уже в качестве арбитра. Очень часто эксперты высказывают предложения по мирному урегулированию претензии, вносят предложения по устранению ущерба или альтернативному использованию поврежденного товара и т.д., которые рассматриваются сторонами конфликта.

Законом (уставами) точно определен круг лиц, имеющих право на предъявление претензий, а затем исков к перевозчику. Так, например, Устав железнодорожного транспорта определяет, что претензию и иск к железной дороге по поводу перевозки может предъявить как грузоотправитель, так и грузополучатель. По правилам СМГС, при утрате груза это право могут осуществлять и получатель и отправитель, а при недостатке, порче или повреждении груза, а также при просрочке в доставке и задержке выдачи — только получатель.

В настоящее время в России Кодексами и Уставами устанавливаются одинаковые сроки претензионных сроков и сроков исковой давности. Требуется вместе с тем следить за выполнением требований по составу прилагаемых к

претензиям и искам документов (оригиналов, копий и т.д.), а также по адресатам приема претензий (грузовая служба дороги, финансовая служба и т.д.). Для правильного решения вопроса рекомендуется обращаться к публикуемым «Комментариям» к Кодексам и Устам.

Передача права на предъявление претензий и исков грузоотправителем получателю, грузополучателем отправителю, или вышестоящей организации, или экспедитору оформляется посредством надлежащего оформления договора поручения или выдачей надлежаще оформленной доверенности (как правило, переуступочной подписью на грузовой квитанции, накладной следующего содержания: «Право на предъявление претензии и иска передано: наименование юридического или физического лица»), подтвержденной двумя подписями и печатью.

Может иметь место выдача свидетельства о переуступке права требования (a certificate of subrogation), например, от страхователя к страховщику (суброгация).

Претензии «Экспедитора» к инопфирмам, предприятиям и организациям РФ и стран СНГ, с которыми заключены агентские и другие соглашения, могут основываться на условиях заключенных «Экспедитором» соглашений и договоров и нормах национального российского законодательства, подлежащих к применению в соответствии с положениями международных конвенций и международным частным правом.

Если экспедиторский договор или соглашение подписано «Экспедитором» в Москве или вообще на территории РФ, то по законодательству РФ, а также многих зарубежных стран применяется закон места подписания соглашения или заключения сделки, т.е. ГК РФ. Поэтому, по возможности, следует заключать сделки и подписывать соглашения в своей стране.

«Экспедитор» может предъявить претензии и требования по уплате штрафов, за несвоевременное представление документов, при неполноценности представленных документов, в случае просрочек в оплате счетов, ненадлежащем выполнении контрагентом по сделке или соглашению своих обязанностей.

Претензии и иски в этом случае могут быть заявлены в течение 3 лет (ст. 196 ГК РФ) со дня, когда стало известно или должно быть известно о нарушении прав «Экспедитора» (ст. 200 ГК РФ).

В претензионной работе находит свое применение залоговое право на груз или транспортное средство (*lien*). Такое право представляется для покрытия убытков, расходов и т.п. и предусматривается в договорах перевозки.

Так, например, залоговое право предусмотрено в договорах спасания для покрытия расходов по спасанию судна путем его ареста или продажи (*maritime lien*). Может применяться право задержания (*possessory Hen*), когда кредитор имеет право задержать имущество должника (например, груз)

до уплаты долга, однако не имеет права продавать его (груз) до покрытия долга. Наибольшее распространение имеет генеральное залоговое право (*general lien*), по которому перевозчик имеет право приостановить выгрузку груза до уплаты фрахта и других платежей.

При тайм-чартере по договору такое право может предоставляться как судовладельцу в части груза, так и фрахтователю в части судна.

Библиографический список

1. Сханова С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / С.Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. — М.: Издательский центр «Академия». 2014.-432 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Части I,II,III .— М. : Инфра-М, 2004 .— 512с. — (Б-ка кодексов; Вып.15(62)/2004) .— ISBN 5-16-001828-X : 45.87.