

Основное содержание транспортно-экспедиторских операций

Доставку товара от места его производства и до места потребления можно подразделить как бы на два вида операций: на собственно транспортировку, выполняемую транспортными предприятиями, и на дополнительные операции, охватывающие комплекс различных, порой сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой груза, но выходящих за пределы обычных функций перевозчиков.

Наиболее важными для грузовладельцев являются транспортно-экспедиторские операции, так как именно транспортно-экспедиторское обслуживание грузов представляет наибольший интерес для организаций и предприятий. В соответствии с международной практикой экспедиторские организации, фирмы, компании призваны представлять и защищать интересы грузовладельцев. Экспедиторская компания по своему статусу обязана действовать от лица и по поручению клиента (грузовладельца), организуя обслуживание груза в процессе его доставки и выполняя ряд операций, которые поручает ей клиент.

Наиболее распространенными транспортно-экспедиторскими операциями по обслуживанию грузов являются:

- консультирование клиентуры при выборе вида и средства транспорта с точки зрения его удобства, скорости, стоимости и сохранности доставки груза;
- консультирование по маршруту перевозки, виду сообщения, транспортным условиям контракта и базисам поставки товара;
- организация доставки груза со склада отправителя на железнодорожную станцию, в порт, аэропорт (т.е. до магистрального транспорта) или со станции, из порта, аэропорта до склада получателя;
- упаковка и переупаковка, маркировка и пере маркировка;
- комплектация грузовых партий, т. е. объединение мелких партий в сборную крупную партию (отправку) с целью наиболее рационального использования провозной способности транспортных средств и получения более выгодных тарифов для грузовладельцев (в подавляющем большинстве случаев тарификация мелких отправок невыгодна клиентуре);
- посредничество в заключении грузовладельцем договоров с перевозчиками, складскими компаниями, портами, страховыми фирмами и вообще с любыми предприятиями, участвующими в процессе доставки товара;
- оказание помощи грузовладельцам или выполнение по поручению грузовладельцев таможенных, санитарных, карантинных, ветеринарных и других операций, связанных с доставкой товаров;
- передача груза перевозчику или его грузовому агенту (порту, пристани, станции) с оформлением приемосдаточной, перевозочной и прочей необходимой документации;
- организация хранения груза на складах (возможно, на собственном складе);
- организация или выполнение собственными средствами погрузочно-разгрузочных работ при погрузке, выгрузке или перевалке груза;

- содействие в расчетах за товар и за выполнение операций, связанных с доставкой товара;
- прием груза в пункте назначения от перевозчика или его грузового агента, проверка числа мест, веса, состояния тары и упаковки, а иногда и качества самого груза с привлечением для этого экспертов (сюрвейеров);
- оформление претензионной документации (коммерческих актов о недостатках, излишках, повреждении груза и тары, пересортице и т.д.) совместно с перевозчиками или их грузовыми агентами;
- производство расчетов за перевозку и погрузочно-разгрузочные работы в пунктах отправления и назначения груза;
- рассортировка крупных партий груза по партиям, сортам и размерам;
- организация личного сопровождения груза в процессе доставки.

Крупные экспедиторские компании не ограничиваются только посредническими операциями и организацией доставки товара, они внедряются в перевозочный процесс, в основном приобретают и эксплуатируют автотранспорт, причем используют его как при внутренних, так и при международных перевозках. При этом грузовладельцу предлагается не только транспортно-экспедиторское обслуживание груза, но и его перевозка. Реже экспедиторские фирмы владеют речными или морскими судами, железнодорожными платформами.

Основное содержание договора на транспортно-экспедиторское обслуживание в экспедиторских компаниях действует на основании Гражданского кодекса.

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента — грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранном экспедитором или клиентом; обязанность экспедитора — заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором.

Договор на экспедиторское обслуживание заключается в письменной форме. Кроме того, клиент выдает экспедитору доверенность на выполнение необходимых операций.

Клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции.

Экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные.

В случае не предоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации.

Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению информации, указанной в настоящей статье.

Если из договора не следует, что экспедитор должен выполнять свои обязанности лично, то он имеет право привлечь к их выполнению третьих лиц. Однако это не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Любая из сторон имеет право отказаться от исполнения договора, предупредив об этом в разумный срок другую сторону. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Экспедиторские организации несут материальную ответственность за неисполнение договора на основании и в размере, определенных в Гражданского кодексе "Ответственность за нарушение обязательств". Если будет доказано, что неисполнение договора произошло по вине перевозчика, то ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

По согласованию с предприятиями, фирмами, компаниями экспедиторская организация высылает им проект типового договора на транспортно-экспедиторское обслуживание, где регламентируются операции и оговариваются обязанности сторон. Договор может быть заключен в целом или по отдельным его положениям.

По договору экспедиции экспедитор не несет ответственности за убытки от хищения, внутри тарную недостачу содержимого грузов, принятых/переданных в исправной таре; убытки в результате хранения груза на открытом воздухе, если такое хранение было согласовано с клиентом или предусмотрено обычным порядком перевозки; соблюдение сроков перевозки при ненадлежащем оформлении товарно-транспортных документов грузовладельцем; прямые или косвенные последствия любого другого происшествия, в котором нет вины экспедитора.

В случае повреждения части груза, имеющей самостоятельную ценность (например, часть машины), или повреждения одного из взаимосвязанных предметов, возможное уменьшение стоимости остатка груза не учитывается при определении размера возмещения.

По договору экспедиции клиент несет материальную ответственность:

- за ненадлежащее выполнение условий договора;
- не предъявление груза к перевозке;
- простой транспортных средств;
- направление груза не по адресу;
- ухудшение качества из-за неправильности оформления, отсутствия или несвоевременного поступления поручений, разрядок или других документов;
- низкое качество тары и упаковки;
- расхождение маркировки на грузовых местах с маркировкой, обозначенной в перевозочных документах;
- некачественное оформление товаросопроводительной и расчетной документации.

Право предъявлять претензии имеют предприятия и организации, заключившие договор экспедиции. Оставление претензии без ответа не допускается. Сторона, получившая претензию, обязана рассмотреть ее и ответить заявителю в течение, как правило, одного месяца со дня предъявления претензии. При частичном удовлетворении или полном отклонении претензии эта сторона обязана сообщить заявителю основания для отклонения и вернуть документы, приложенные к претензионному заявлению. В случае удовлетворения претензии, в полном размере приложенные к заявлению документы не возвращаются. При полном или частичном отказе удовлетворить претензию сторона, предъявившая, имеет право передать дело в арбитраж.

За осуществление операций экспедиторские предприятия берут комиссионное вознаграждение. Величина комиссии зависит от объема работ, от сложности предоставленных услуг, от категории груза, от вида задействованного транспорта, от вида сообщения и маршрута перевозки. За чисто посреднические операции или услуги, не носящие производственного характера (например, выписка документации, содействие в планировании транспортных средств), величина комиссионного вознаграждения невелика — не более 1,5% стоимости доставки товара, за более значительные операции и услуги — 3—5%. В настоящее время экспедиторские предприятия, т. е. предприятия, профессионально осуществляющие логистические операции для потребителей могут называться по-разному. Это и экспедиторы (форвард еры) — традиционное название провайдеров логистики, и «операторы», «логистические партнеры», «логистические операторы». Суть не в названии, а в том, что все подобного рода предприятия по своему статусу являются представителями и защитниками интересов грузовладельцев. В настоящее время их начали подразделять условно на три категории. Поставщик услуг логистики первого уровня, компания — провайдер логистики, лимитирующий свои услуги лишь узкой частью операций, например, только перевозка от пункта «А» до пункта «Б», только складирование, только погрузка грузов и т.д. Поставщик услуг второго уровня провайдер логистики, предоставляющий широкий круг услуг, который способен организовать полный комплекс

операций по доставке товаров, но всё-таки ограничивает свою деятельность регионом, страной, видами транспорта. Поставщик услуг третьего уровня провайдер логистики, который способен решать задачи полного и комплексного логистического обслуживания клиентуры. Он использует любые виды транспорта, имеет собственный подвижной состав, владеет терминальными комплексами в портах или на железнодорожном транспорте, имеет возможности по организации хранения и перевалки товаров через собственные или привлеченные склады, способен выполнить любое поручение грузовладельца.

Роль экспедитора в коммерческой деятельности грузовладельцев достаточно велика. Используя свое положение связующего звена между грузовладельцем и перевозчиком, экспедитор собирает и консолидирует отправки разных грузовладельцев, предоставляет перевозчикам значительные объемы грузов, получая за это скидки с официальных тарифов, уменьшая тем самым транспортную составляющую.

Вместе с тем экспедитор обеспечивает загрузку транспортных средств перевозчика, не допуская их порожнего пробега. Согласовывая время перевалки груза с одного вида транспорта на другой, он значительно уменьшает время простоя транспортных средств.

Работа компании по транспортно-экспедиторскому обслуживанию своих грузов начинается с запроса, посылаемого на экспедиторскую фирму. Содержание запросов бывает самым разным и зависит от специфики товара; вида транспорта, предполагаемого для перевозки; страны назначения и т.д.

В целях обеспечения качественного и своевременного ответа на запрос экспедиторские компании, как правило, просят сообщать следующие данные:

- цель запроса (для определения транспортной составляющей цены товара и возможных транспортных затрат по исполнению контракта);
- подробное наименование груза;
- вид упаковки;
- вес и/или погрузочный объем (в куб. м);
- для тяжеловесных и негабаритных грузов — вес и/или размеры одного места;
- для опасных грузов — краткую их характеристику и степень опасности;
- размер партии груза для определения требуемого тоннажа;
- пункт отправления, назначения и/или перевалки (для железнодорожных перевозок — пограничную станцию);
- вид отправки: для железнодорожных перевозок — мелкая, поездная, повагонная; для автомобильных перевозок — мелкая, поездная;
- вид загрузки — в контейнере, вагоне, автомобиле;
- для морского транспорта — конкурентное направление перевозок аналогичного груза;
- обычные нормы погрузки и выгрузки для массовых грузов;
- период предполагаемого исполнения контракта: месяц, квартал, полугодие, год.

После получения ответа от экспедиторской фирмы и в случае, если этот ответ устраивает грузовладельца, он начинает строить свои отношения с ней на разовой или на долговременной основе, дав экспедитору разовое поручение или подписав с ним договор на определенный срок.

Формы организации движения судов

На морском транспорте различают две формы организации движения судов — регулярное и нерегулярное (или трамповое) судоходство. К регулярной форме относятся линейное судоходство и работа последовательными рейсами.

Линейное судоходство — это такая форма организации работы флота, при которой обеспечивается движение судов по объявленному расписанию между заранее установленными портами. Морское сообщение между определенными портами, поддерживаемое судоходным предприятием, называется линией.

Грузовую базу линейного судоходства представляют главным образом генеральные (тарно-штучные) грузы. На линейных судах перевозятся относительно небольшие партии грузов, в основном это готовые изделия и полуфабрикаты.

Линии подразделяются на односторонние, двусторонние и конференциальные. Односторонние линии характеризуются тем, что на них работают суда только одной страны или одной судоходной компании. Двусторонние линии поддерживаются судами компаний двух стран (по взаимному согласованию) или двух судоходных предприятий. Конференциальные линии — это линии, на которых работают суда двух и более компаний из одной или из разных стран. Основное предназначение конференциальных линий (конференциальных соглашений) — установление одинаковых тарифов и условий перевозки для всех участников перевозок. В основном это делается для устранения излишней конкуренции между судоходными предприятиями, работающими на одних и тех же направлениях перевозок. Работа судов последовательными рейсами в заграничных плаваний применяется преимущественно для транспортировки потоков массовых (насыпных, навалочных) грузов. Как и при линейных перевозках, на том или ином направлении грузопотока закрепляется определенный тоннаж, но в данном случае он действует только от порта погрузки до порта назначения, без промежуточных заходов для дозагрузки. Движение судов согласуется с клиентурой, а перевозки осуществляются по специальному графику. Такая работа организуется для выполнения внешнеторговых контрактов на покупку или продажу больших партий однородного груза, поставляемого по длительным контрактам. Вопросами установления линий и поддержания работы судов последовательными рейсами занимаются непосредственно парокходства на основе прямых договоров с грузовладельцами.

Нерегулярное (трамповое) судоходство — это работа грузовых судов, не связанная с какими-либо постоянными районами плавания, портами погрузки/выгрузки, определенными видами грузов. Именно трамповые суда перевозят основную (по объему) часть внешнеторговых грузов России. Порядок работы флота, т. е. конкретный состав судов, выполняющих такие перевозки, определение портов захода, расписание движения, условия

погрузки/выгрузки/перевозки, как правило, ежеквартально с последующим уточнением 10 месяцам.

Транспортные условия контрактов при морской перевозке грузов

Обязанности сторон по осуществлению доставки товара по контракту купли продажи сведены в раздел, называемый транспортными условиями контрактов. Обычно наибольшее количество обязанностей сторон возникает, когда речь идет о доставке грузов морским транспортом. По содержанию они несколько различаются в зависимости от базиса поставки и характера груза с точки зрения его транспортировки.

Но обычно для юрской перевозки они состоят примерно из следующих пунктов:

- срок и порядок отгрузки товара из порта отправления;
- указание документа, которым оформлен договор перевозки;
- место и порядок сдачи товара продавцом покупателю;
- названия портов погрузки и выгрузки (в зависимости от базиса поставки);
- порядок информирования покупателя о предполагаемом времени прихода судна в порты выгрузки или погрузки (также в зависимости от базиса поставки);
- условия оплаты погрузочно-разгрузочных работ в портах погрузки и выгрузки;
- нормы погрузки/выгрузки, время, положенное на выполнение грузовых работ, размеры штрафа за превышение этого времени и размер вознаграждения за досрочное окончание работ;
- определение готовности судна к приему груза;
- требования к упаковке и таре;
- вопросы страхования груза;
- обязательство покупателя принять груз на борту или у борта в порту назначения.

Сторона, на которую по контракту возлагается обязанность обеспечения тоннажем, должна впоследствии отразить все транспортные условия в договоре морской перевозки, заключаемом с перевозчиком, иначе могут возникнуть недоразумения и противоречия между условиями [договора купли-продажи](#) и договора морской перевозки.

Порядок планирования морских перевозок

При организации и планировании морских перевозок внешнеторговых грузов следует опираться на положения нормативного документа, изданного Министерством транспорта. По положению этого нормативного документа при экспорте организации и предприятия внешнеэкономического комплекса подают заявки на перевозку экспортных грузов на судах. Заявка называется "поручение (ордер)" (проформа документа приводится в Приложении к данной главе) и подается экспедиторской организации, обслуживающей груз предприятия. На основании ордеров пароходства составляют график расстановки своих судов, выписка из которого возвращается через экспедитора на предприятие для осуществления своевременной отгрузки

товаров порт. Все заявки по экспортным перевозкам должны быть переданы заблаговременно, желательно в соответствии со сроками, установленным нормативом.

В поручении (ордере) дается следующая информация:

- наименование пароходства;
- дата выдачи ордера;
- вид перевозки — экспортная или импортная;
- тип тоннажа — линейный или трамповый;
- условия продажи;
- базисное условие поставки;
- полная информация о грузе: наименование, число мест, вес, объем, род упаковки, маркировка, специфические характеристики груза и особенности его транспортировки (если таковые имеются), габариты груза (в случае его негабаритности);
- порты погрузки и выгрузки;
- сроки готовности груза в порту;
- нормы погрузки/выгрузки (для массовых грузов) в российских и иностранных портах;
- проформа используемого чартера (для массовых грузов);
- фирма продавец/покупатель;
- подача нотисов (при фрахтовании судна);
- наименование агентов или экспедиторов в российских и иностранных портах (если таковые имеются);
- другие особые условия.

Если речь идет о перевозке грузов на иностранных судах, то вопрос закрепления тоннажа под грузы предприятия решается между самим предприятием или его экспедитором и иностранным судовладельцем напрямую.

При импорте информация о поступлении грузов передается предприятием непосредственно в российский порт разгрузки (или порты стран СНГ, Балтии или Финляндии, что на практике бывает достаточно часто) или в экспедиторскую организацию, обслуживающую грузы предприятия.

Организуя морские перевозки внешнеторговых грузов, предприятия внешнеэкономического комплекса должны работать через экспедиторов. Это во многом облегчает им работу, как по осуществлению самих перевозок, так и по построению взаимоотношений с судовладельческими организациями.

Основные условия прямого договора на перевозку грузов между предприятиями внешнеэкономического комплекса и пароходствами.

В случае если предприятие внешнеэкономического комплекса является достаточно крупным, регулярно отправляющим значительные партии груза (чаще всего это сырьевые товары, отгрузка которых идет десятками и сотнями тысяч тонн), возможно заключение прямого договора между данным предприятием и пароходством.

Прямой договор на перевозку внешнеторговых грузов регулирует многие аспекты взаимоотношений сторон.

В договоре, в частности, указываются:

- наименование груза и его количество, его транспортные характеристики;
- распределение объемов перевозок по периодам (месяц, квартал, полугодие, год);
- порты погрузки и выгрузки;
- срок действия договора;
- тип судов, необходимых для осуществления перевозки (рудовозы, танкеры, лесовозы и т.д.), их грузоподъемность и грузовместимость, технико-эксплуатационные характеристики (наличие трюмов, кранового и насосного оборудования и т.д.);
- порядок предоставления информации о количествах груза и его готовности в порту (портах) погрузки;
- нормы погрузки/выгрузки в отечественных и иностранных портах;
- особые условия, связанные со спецификой груза;
- порядок расчетов и подачи претензий.

В случае необходимости и по желанию сторон число участников прямого договора может быть увеличено. В их состав могут войти, например, порты, а также другие заинтересованные организации.

В прямых договорах устанавливается имущественная ответственность пароходств и грузоотправителей/грузополучателей за невыполнение обязательств по договору: конкретно за невыполнение условий таких договоров — обычно в размере 5% стоимости перевозки и перегрузки всего не перевезённого и не представленного к перевозке груза. Эти суммы предъявляются к оплате по окончании каждого квартала и оплачиваются с момента получения счета.

Тарифы, применяемые при морских перевозках внешнеторговых грузов

При морской перевозке существует два основных понятия, связанных с оплатой ее услуг: фрахт (цена морской перевозки в трамповом судоходстве) и линейный тариф.

Фрахтовая ставка трампового судоходства применяется для расчета цены перевозки и отражает уровень мирового рынка на транспортировку данного товара морем. В настоящее время в России в отличие от времен плановой экономики размер фрахта на государственном уровне не регулируется, а устанавливается договорным путем между судоходным предприятием и грузовладельцем.

Линейные тарифы включают цену не только самой перевозки, но и погрузочно-разгрузочных (стивидорных) работ в портах. Фактически линейные условия перевозок означают, что расходы по погрузке и выгрузке возлагаются на перевозчика (судно), если стороны не договорились иначе.

В мировой практике линейные тарифы состоят из двух частей: условий применения тарифов и собственно тарифных ставок. Ставки устанавливаются в зависимости от кубатуры, массы или ценности груза чаще всего за единицу массы или за объем. Основным принципом расчета тарифа является право

перевозчика на выбор весовой или объемной ставки в зависимости от того, что более выгодно для судна.

В тарифах против каждой позиции указывается цифровой или буквенный символ, соответствующий классу данного груза, по которому определяется тарифная ставка. Поскольку в тарифах невозможно предусмотреть все грузы, то устанавливается ставка для непоименованных грузов, которая соответствует самому высокому уровню ставок.

В тарифах имеется раздел, в котором определены надбавки: за негабаритность и тяжеловесность грузов, сезонная или зимняя надбавка, за перевозку колесной техники, за опасные и особорежимные грузы.

Ставки тарифов устанавливаются на перевозку грузов из определенных портов или в них, являющихся основными для данной судоходной компании и называемых базисными. Остальные порты относятся к категории факультативных. Заходы судов в эти порты зависят от объема грузопотока из/в данный порт. За заход судов линий в факультативные порты взимается, как правило, дополнительная надбавка — за район.

Договоры морской перевозки грузов (чартер, коносамент)

Договором морской перевозки грузов в трамповом судоходстве является чартер, в линейном — коносамент.

В зависимости от специфики перевозки для различных грузов и отдельных направлений используется ряд форм и проформ стандартных чартеров, разработанных объединениями фрахтовщиков (судовладельцев) и фрахтователей (грузовладельцев). Стандартные формы чартеров используются для определенного вида товара, например для руды, угля, нефти, зерна, сахара и т.д. (перечень часто применяемых чартеров приводится в приложении к данной главе). Обычно стандартные проформы чартеров одобряются международными морскими организациями (например, такими, как Балтийская и международная морская конференция — БИМКО), а также национальными организациями традиционных морских держав.

Различают два понятия чартера — "чистый" и "открытый". Термин "чистый чартер" употребляется тогда, когда документ подписывается без каких-либо изменений стандартной формы. "Открытый чартер" — это документ, в котором не указаны ни род груза, ни пункт назначения. Эта форма используется, когда фрахтователь не знает точно либо желает сохранить в секрете, куда и с каким грузом направляется судно.

Обязательными пунктами чартера являются:

- время и место его заключения;
- полное наименование сторон;
- технико-эксплуатационные характеристики судна или группы судов;
- право замены судна другим, но с аналогичными технико-эксплуатационными характеристиками;
- местонахождение судна в момент заключения договора перевозки;
- род груза и способ его перевозки;
- грузовые [опционы](#);
- условие о количестве груза;

- оплата расходов по грузовым операциям;
- порты погрузки и выгрузки;
- начальная и конечная даты подачи судна под грузовые операции (лейдейс и канцелинг);
- срочность подачи судна под грузовые операции;
- порядок подачи извещений о готовности судна к грузовым операциям;
- предоставление услуг по оформлению документов;
- возможность отклонения судна от курса (девиация);
- время, отводимое на погрузочно-разгрузочные работы (сталийное время);
- форс мажорные оговорки;
- прекращение ответственности и залоговое право на товар;
- оговорки о забастовке, ледовая оговорка, военная оговорка;
- порядок разрешения споров и претензий.

При заключении чартера для фрахтователя весьма важным является знание норм погрузки и выгрузки в портах. В случае если обязательство фрахтователя обеспечить загрузку груза в определенные сроки не будет выполнено, ему предстоит выплатить судовладельцу штраф (демередж) за дополнительный простой судна под грузовыми операциями. В то же время досрочное (против сроков, оговоренных в чартере) окончание грузовых работ означает выплату фрахтователю судовладельцем премии. (Наименования основных проформ чартеров и норм погрузки и выгрузки по различным грузам в российских портах приводятся в Приложении к данной главе.)

Договором морской перевозки в линейном судоходстве является коносамент.

Коносамент имеет три функции:

- доказательство наличия договора перевозки;
- товарораспорядительный документ, что означает, что коносамент как бы олицетворяет собой сам товар. Держатель коносамента является юридическим владельцем груза. Это дает ему право совершать с грузом различные сделки, передавать другому лицу, страховать, закладывать в банк, получать ссуду;
- доказательство принятия груза к перевозке.

Выдача коносамента допускается только после приема груза к перевозке. Он выдается один раз для перевозки данной партии груза.

Вторичная выдача коносамента по одному и тому же грузу допустила только при условии возвращения перевозчику ранее выданных отправителю экземпляров. Несоблюдение этого правила приводит к имущественной ответственности перевозчика. Коносамент выписывается на каждую отдельную партию груза, принятого на судно.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания коносамент содержат следующие реквизиты:

1. Наименование судна.
2. Наименование перевозчика (судовладельческого предприятия).
3. Порт и страна погрузки.
4. Порт и страна выгрузки.

5. Наименование отправителя.

6. Наименование получателя.

При этом предусматриваются следующие варианты:

- конкретное наименование получателя. В этом случае коносамент называется именованным. Применяется он, когда товар уже продан и отправлен по адресу получателя;
- коносамент на предъявителя. Здесь графа "грузополучатель" не содержит никаких указаний, и груз выдается тому, кто предъявит коносамент;
- коносамент может быть выписан "приказу отправителя" или "приказу получателя". Такой коносамент носит название ордерного. В графе "наименование получателя" должно быть указано: наименование организации отправителя/получателя.

В практике международной и внешней торговли России преобладают ордерные коносаменты, так как они упрощают передачу прав на груз, именные же выписываются реже, преимущественно на ценные грузы.

7. Размер платежей за перевозку. До подписания коносамента должны быть урегулированы все вопросы, касающиеся оплаты тарифа и других платежей, связанных с перевозкой груза. В коносаменте указываются уплаченные суммы в порту отправления, а также суммы, подлежащие уплате получателем в порту назначения.

8. Наименование груза и обозначенные на нем знаки маркировки, число мест или количество груза, а в необходимых случаях — данные о внешнем виде, состоянии и свойствах груза.

На печатном бланке коносаментов всех видов указывается, что груз принят в хорошем по внешнему виду состоянии. Если на самом деле состояние груза или тары по внешнему виду небезупречно, то делается соответствующая пометка. Коносамент без замечаний называется чистым, с замечаниями — нечистым или грязным. С такими замечаниями, констатирующими дефекты в состоянии товара или упаковки, банки не принимают коносаменты к оплате.

9. Время и место выдачи коносамента. Такое время определяется точной календарной датой — числом, месяцем, годом. Так как коносамент является товарораспорядительным документом, его дата играет важную роль и в целом ряде других внешнеторговых операций, таких, как выполнение договора купли продажи, страхование. Так, обычно срок выполнения грузоотправителем контракта определяется датой погрузки товара на судно; дата коносамента учитывается при открытии [аккредитива](#).

10. Количество экземпляров. Обычно коносамент выписывается в оригинальных экземплярах в соответствии с числом сторон договора перевозки. В печатном тексте всех форм коносаментов указывается, что при исполнении одного из них все остальные теряют силу. Два экземпляра коносамента пересылаются получателю или уполномоченному им банку на оригиналах коносамента ставится штамп "оригинал". Копи коносаментов для служебных надобностей (для порта, агента судна, экспедитора, таможенника, стивидора и т.д.) изготавливаются в нужном количестве, а для того чтобы подчеркнуть их вспомогательный характер, на них ставится штамп "копия".

11. Подпись капитана.

При перевозках грузов в международной торговле в коносамент по соглашению сторон могут включаться иные условия и оговорки, но они не должны противоречить нормам национального законодательства, в частности нормам Кодекса торгового мореплавания и международным соглашениям России в этой области.

После составления коносамента выписывается документ, называемый манифестом. Манифест применяется при внешнеторговых перевозках и представляет собой опись погруженных на судно товаров поконосаментно (перечень коносаментных партий на судне). Манифесты составляются судовым агентом или портом, причем для каждого порта выгрузки отдельно. Предназначаются они для пароходства и судна, таможни портов отправления и назначения, агентов и т.д.

Организация доставки товаров морским транспортом при экспорте

Экспортеры отправители отгружают товары в адрес морских портов, которые, получив грузы на свое имя, выступают в качестве организаций, ответственных за осуществление всех портовых операций вплоть до окончания их погрузки на борт. Выгрузка из вагонов, автомашин, речных барж производится силами и средствами портов. Последние обеспечивают также складирование и раздельное хранение грузов.

Порты выступают в качестве юридического лица и заключают договоры на транспортно-экспедиторское обслуживание грузов с организациями внешнеэкономического комплекса, их представительствами в портах (если таковые имеются) или с экспедиторами этих организаций, выступающими в роли полномочных представителей и действующими на основании доверенностей, выдаваемых им организациями.

На все принятые экспортные грузы в порту составляются приемные акты, которые направляются организациям внешнеэкономического комплекса вместе с накладными, коммерческими актами, спецификациями и другими необходимыми документами. По поручениям внешнеэкономических организаций порты в качестве юридических лиц или экспедиторы в качестве их полномочных представителей организуют силами портов сортировку грузов по родам, размерам, маркам, а также производят сплошную или контрольную проверку веса, маркировки грузов, осуществляют по мере необходимости за отдельную плату переупаковку или пере маркировку. Порт ведет учет прибывших, отгруженных или сданных на месте грузов отдельно по каждой организации внешнеэкономического комплекса.

Сами порты или совместно с экспедиторами проверяют количество и состояние прибывшего груза, тару, маркировку, правильность оформления документов, сопровождающих груз. В случае недостачи, повреждения груза или тары, несоответствия маркировки, неправильности в документации и других дефектов, обнаруженных при вскрытии грузовых мест, составляются коммерческие акты, экземпляры которых передаются организации грузовладельцу. При необходимости порт приглашает за счет грузовладельца

экспертов (сюрвейеров) или представителей экспортера для определения экспортельности состояния груза, прибывшего с какими-либо дефектами. Началом отгрузки товара на экспорт считается момент получения портом напрямую от организации внешнеэкономического комплекса или от ее экспедитора поручения на отгрузку — экспортного поручения. Этот документ по своей сути — указание порту об отправке груза на экспорт. Он содержит все основные реквизиты, обеспечивающие возможность подготовки данной партии груза к отправке, его прием на судно, подготовку грузовых документов и выполнение всех необходимых формальностей. Если в транспортных условиях контрактов предусмотрены особые требования к перевозке данного товара, то они должны быть отражены в экспортном поручении.

Грузы, указанные в экспортном поручении еще до вручения порту, проходят таможенное оформление, организуемое экспедитором организации внешнеэкономического комплекса. Два экземпляра экспортного поручения с приложением всех документов на каждую партию груза (спецификации, сертификаты веса и качества, свидетельства о происхождении товара и т.д.), который должен быть погружен на судно, порт вручает судовой администрации. Грузовой помощник капитана должен проверить правильность заполнения экспортного поручения и достаточность сведений о грузе, которые обеспечивали бы его нормальную погрузку и перевозку. После этого он дает разрешение на погрузку. Если на судно следует погрузить несколько партий груза по нескольким экспортным поручениям, то в порту составляется грузовой список для данного судна. В списке указываются номера экспортных поручений, наименования грузов, число мест, вес, порты выгрузки. С правовой точки зрения вручение порту грузового списка означает выполнение организациями внешнеэкономического комплекса своих обязательств перед пароходствами по предъявлению грузов в соответствии с планом перевозок. На поручении и грузовом списке должен быть штамп таможни о выпуске груза.

После погрузки грузовой помощник капитана расписывается в принятии груза на обоих экземплярах экспортного поручения. С этого момента оно называется штурманской распиской и представляет собой документ, удостоверяющий принятие груза судном и переход ответственности за груз на перевозчика. Один экземпляр штурманской расписки передается порту, другой остается на судне.

В иностранных портах имеется отдельный, специальный документ, подтверждающий прием груза судном, который также называется штурманской распиской. В ней должны фигурировать все обнаруженные администрацией судна расхождения между данными, указанными в поручении, и фактическими данными в отношении груза (число мест, объем и вес груза, его товарное качество, состояние тары и упаковки). На основе штурманской расписки перевозчиком выписывается наиболее важный среди документов, служащих для оформления морской перевозки грузов, коносамент.

По мере отгрузки экспортных товаров из портов экспедиторы внешнеторговой организации извещают своих отправителей об отгрузке. По поручениям внешнеэкономических организаций такая же информация направляется иностранным покупателям. Одновременно экспедиторы по почте отправляют своим клиентам отгрузочные и товаросопроводительные документы, в частности оригиналы и копии коносаментов. На эти же документы, отправляемые капитанской почтой (на судне), оформляется расписка капитана.

Организация доставки товаров морским транспортом при импорте

Морские торговые порты получают от капитанов судов или по почте комплект документов на прибывшие импортные грузы, отправленные из иностранных портов, — это коносаменты, манифесты, грузовые планы, на основе которых производятся приемка и оформление грузов.

Порт принимает грузы у борта судна по отдельным коносаментным партиям с подсчетом числа мест и проверкой маркировки, определяющей, относится ли тот или иной коносамент к данному грузу. Далее производится сплошная проверка веса импортных грузов, прибывших в поврежденной таре, со следами хищения либо с явным несоответствием фактического веса обозначенному в коносаменте, а также выборочная или контрольная проверка веса грузов по указаниям грузовладельцев. В необходимых случаях в портах организуется экспертиза качественной и количественной приемки отдельных видов товаров — цитрусовых, мяса, продуктов, каучука, растительного масла и ряда других скоро портящихся и особорежимных грузов с привлечением экспертов.

Приемка грузов портом от судна производится в форме генерального (проформы документов приводятся в Приложении к данной главе), который составляется после выгрузки и подписывается представителями юрта, таможни и судна. Этот акт составляется на весь груз, прибывший, а на данном судне. В нем указываются число грузовых мест, следовавших на судне согласно судовым документам, и фактическое количество выгруженного и принятого портом груза.

При выявлении повреждений груза, расхождения по его количеству и других недостатков составляется акт извещение (проформы документов приводятся в Приложении к данной главе), в котором указываются причины этого и фактическое состояние груза. Такой документ составляется по каждой коносаментной партии груза отдельно. Кроме того, предусмотрено составление акта экспертизы. В этом документе определяется величина убытков организации. Акт экспертизы составляется сюрвейером по поручению и за счет внешнеэкономической организации.

По поручениям и указаниям организаций внешнеэкономического комплекса их представители в портах — экспедиторы — вызывают аварийных комиссаров страховых компаний для составления аварийных сертификатов на недостачу, порчу, потерю грузов и высылают сертификаты этим организациям.

Некоторые контракты на закупку отдельных товаров предусматривают их приемку (по прибытии в порт разгрузки) по количеству и качеству, проведение лабораторных анализов, экспертиз, взятие проб. Проведение этих операций организуется экспедиторами по поручению организаций и осуществляется экспертами — сюрвейерами.

На основании акта извещения, акта экспертизы и аварийного сертификата предприятие грузовладелец может составить претензию к виновной стороне. К указанному набору документов следует приложить оригинал коносамента или доказательство того, что судно приняло груз на борт в неповрежденном виде.

Порт ремонтирует тару, поврежденную при перевозке, выгрузке, складировании и погрузке, а в необходимых случаях производит переупаковку товаров, рассортировку их по маркам и сортам, если группы грузов прибыли в смешанном виде. Их прибытие в подобном виде порт актирует совместно с таможенной и судовой администрацией. Данная работа порта осуществляется за дополнительную плату за счет заказчика грузовладельца.

Организации внешнеэкономического комплекса обязаны заблаговременно, т. е. до прихода судна с грузом, выслать порту разрядку (иными словами — указание) на отгрузку импортных грузов получателям (проформы документов приводятся в Приложении к данной главе). В разрядке указываются название судна и дата его прибытия, номер коносамента, номер заказа, наименование груза, число мест, вес брутто, железная дорога и станция назначения, наличие железнодорожной ветки получателя, грузополучатель, его полный почтовый адрес.

Порты контролируют своевременный вывоз импортных грузов. Они погружают, крепят и сепарируют грузы, отправляемые в крытых вагонах и на открытых платформах, комплектуют и отгружают мелкие партии товаров.

На отгруженные товары порты составляют извещения по каждой отправке с приложением железнодорожных квитанций и направляют их в соответствующую организацию внешнеэкономического комплекса. Извещения содержат сведения, указанные в разрядке, а также дату отгрузки, номер накладной и вагона, число мест, вес брутто.