

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ

ФГБОУ ВО «УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Р.Н. Ковалев
А.В. Яценко

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Учебное пособие

Часть I

Электронное издание

Екатеринбург
2016

УДК 656.073(075.8)

ББК 3918я73

К 56

Рецензенты:

Кафедра организации машиностроительного производства
Уральского федерального университета им. Первого Президента
России Б.Н. Ельцина

Неволин Д.Г. – заведующий кафедрой «Проектирование и экс-
плуатация автомобилей» ФГБОУ ВПО «Уральский государственный
университет путей сообщения», профессор, доктор технических наук

Ковалев Р.Н., А.В. Яценко

К 56 Транспортно-экспедиционная деятельность: учеб. пособие. Ч. I.
– Екатеринбург: Урал. гос. лесотехн. ун-т, 2016. – 87 с. 946 Кб.

ISBN 9785-94984-564-6

Учебное пособие посвящено изучению профессиональной дея-
тельности в области перевозок, охватывающей весь комплекс опера-
ций и услуг по доставке товара от производителя продукции к по-
требителю.

Предназначено для обучающихся вузов по направлениям
38.03.01, 38.04.01 «Экономика», 23.03.01 «Технология транспортных
процессов», специальности среднего профессионального образова-
ния 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте
(по видам)» всех форм обучения.

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Уральского государственного лесотехнического университета.

УДК 656.073(075.8)

ББК 3918я73

ISBN 9785-94984-564-6

© ФГБОУ ВО Уральский государственный
лесотехнический университет, 2016

© Ковалев Р.Н., Яценко А.В., 2016

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт – одна из крупнейших отраслей общественного производства, влияющая на все сферы деятельности человека и развития общества в целом [32]. Также транспорт – это одна из сфер, которая характеризуется повышенной степенью техногенности, технической оснащенности, стратегическим значением для обеспечения жизнедеятельности общества и государства. Поэтому отношения перевозки традиционно рассматриваются в контексте транспортного права, характеризующегося большим количеством норм технического характера. Договорные обязательства перевозки руководствуются техническими нормами, которые определяют само понятие транспорта, устанавливают стандарты, организационные предпосылки на государственное регулирование транспорта и его деятельности.

В настоящее время государственное управление транспортом направлено на решение следующих задач:

- защита интересов общества в области транспорта;
- осуществление межгосударственного и международного сотрудничества в области транспорта;
- разработка проектов законодательных и иных актов, стандартов, норм, определяющих правовой и нормативный статусы всех видов транспорта независимо от форм собственности;
- разработка концепций и государственных программ развития всех видов транспорта, формирование и проведение инвестиционной, научно-технической и социальной политики;
- контроль за соблюдением прав потребителей транспортных услуг;
- разработка прогнозов и своевременное обеспечение потребностей государственных нужд и населения в перевозках;
- координация работы и осуществление функции государственного регулирования деятельности транспортного комплекса.

В условиях глобализации современной экономики повышение эффективности доставки грузов входит в приоритетные направления сокращения издержек промышленных организаций, торговли и сферы услуг. Поэтому в последнее время явно наметилась тенденция выделения транспортно-экспедиционной деятельности в самостоятельную отрасль транспортного комплекса.

Транспортные услуги – это не простая доставка груза из пункта А в пункт Б, а целый комплекс операций, цель которых – обеспечить качественную перевозку по самой экономичной, безопасной и быстрой схеме. Среди этих операций экспедирование груза считается одной из самых сложных и ответственных, поскольку перевозчик на время транспортировки груза фактически принимает на себя функции его владельца.

1. ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Транспортно-экспедиционная деятельность (ТЭД) – деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю. В международной практике под ТЭД понимается особый вид специализированной деятельности по организации доставки грузов и выполнению сопутствующих этому услуг, осуществляемой экспедитором для грузовладельца по договору, предусматривающему экспедиторское вознаграждение (комиссию). Одна из основных задач ТЭД в современных условиях – это поиск наиболее эффективного для заказчика варианта доставки груза на одном или нескольких видах транспорта [15].

Основные определения ТЭД:

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

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.п.

Перевозка груза – это перемещение груза определенным транспортным средством (ТС) от пункта отправления до пункта назначения. ТЭД тесно связана 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.

Контрейлерная перевозка – система перевозки автотранспортных средств (автомобилей, полуприцепов) по железной дороге на платформе, имеющей пониженную высоту.

В последнее время для обозначения различных способов организации перевозок широкое распространение получили термины, основанные на общем корне *modal* (мультимодальные, интермодальные перевозки), который подразумевает форму организации перевозок (вид транспорта). Необходимо отметить, что западные транспортные организации по-разному толкуют эти термины.

Транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО) – это деятельность специализированных организаций, направленных 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 и включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг.

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

Вид транспортной услуги – совокупность однородных транспортно-экспедиционных услуг, характеризующихся общими технологическими признаками (ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Термины и определения») [4].

Для анализа структуры ТЭО рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих: транспортного, экспедиционного, посреднического обслуживания.

Транспортно-экспедиционная услуга (ТЭУ) – 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.

Структура ТЭО представлена на рис. 1.1.

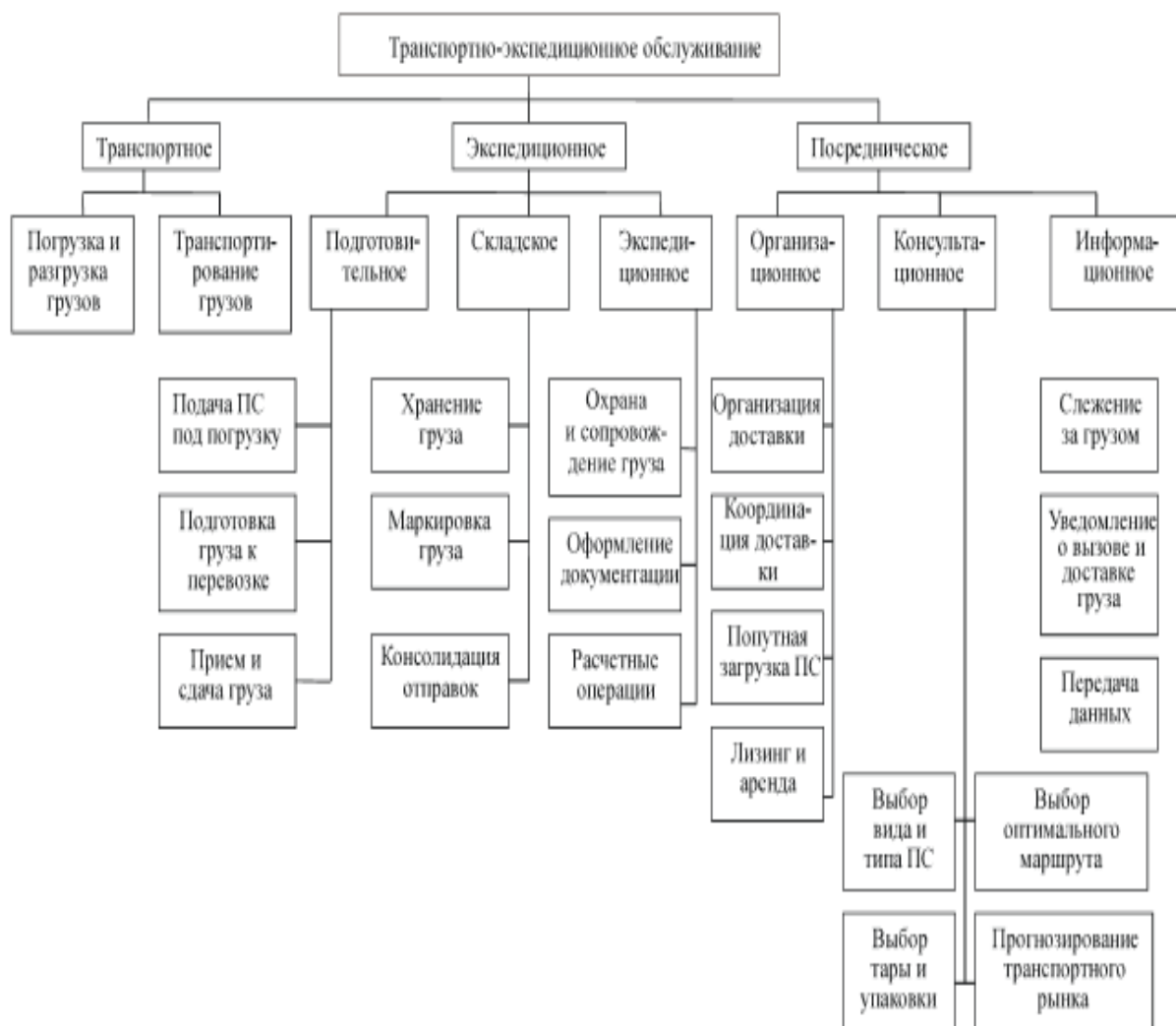


Рис. 1.1. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

Транспортное обслуживание – 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. ПРР являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются непосредственно на территории клиентов в распределительных центрах 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.

Технических представителей, которые действуют по доверенности грузовладельца (грузоотправителя или грузополучателя), или поверенных, которые действуют от имени грузовладельца и за его счет по договору поручения, называют экспедиторами, а операции, которые они выполняют по договору транспортной экспедиции, считаются транспортно-экспедиционными [15, 20].

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 [15].

Таким образом, объект работы экспедитора – груз, а объект работы агента – транспортное средство.

2. СУБЪЕКТЫ И КЛАССИФИКАЦИЯ УСЛУГ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. Субъекты транспортно-экспедиционной деятельности

Рассматривая рынок транспортно-экспедиционных услуг, необходимо выделить его основные субъекты.

Субъект – носитель предметно-практической деятельности и познания, источник активности, направленной на объект. Субъектов ТЭД можно с некоторой степенью условности разделить на три основные группы: государственные органы, потребители услуг, организации, оказывающие услуги в процессе доставки груза.

Классификация субъектов ТЭД представлена на рис. 1.2.



Рис. 1.2. Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания

2.2. Классификация услуг транспортно-экспедиционной деятельности

ТЭД базируется на системе услуг, которые необходимы для доставки груза. По признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации транспортно-экспедиционные услуги делят на перевозочные и не перевозочные, по виду потребителя – на внешние и внутренние.

К внешним относятся транспортно-экспедиционные услуги, предоставляемые нетранспортным организациям, к внутренним – предоставляемые транспортным организациям.

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

Классификация услуг ТЭО представлена на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

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

1) операции и услуги по переработке и хранению грузов:

- выполнение погрузочно-разгрузочных работ (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;
- 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;

2) 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 транспортного средства и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;

3) 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;

- 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.

4) информационно-справочные услуги:

- 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;
 - 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 транспортно-экспедиционным обслуживанием;
 - предоставление информации о наличии груза у грузовладельцев;
 - выполнение рекламных услуг.

5) коммерческие услуги:

- 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 (транспортных средств, транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов (ПРМ) и т.д.).

3. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

3.1. Система транспортного законодательства

Отношения по перевозке входят в сферу гражданско-правового регулирования и при этом стороны должны соблюдать нормы, установленные системой транспортного законодательства, которая определяет следующую структуру норм:

Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) [2];

транспортные уставы, кодексы и федеральные законы в сфере транспортных отношений [8 – 15, 17 – 19];

принятые Правила в соответствии с уставами, кодексами и иными законными нормативными актами [20 – 31, 33].

Законы и Правила принимаются для каждого вида транспорта отдельно, а именно:

1. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации. ФЗ РФ от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ [11];

2. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом: утв. Постановлением Правительства РФ № 272 от 15.04.2011 (с изменениями) [21].

3. Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте, утв. Постановлением Правительства РФ от 06.02.2003 г. № 72 [22];

4. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утв. Приказом Минтранса России от 28.07.2007 г. № 82[31].

5. Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 25 [24];

6. Правила перевозок железнодорожным транспортом животных, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 35 [25].

7. Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом: утв. Приказом МПС России от 18.06. 2003 г. № 39 [26];

8. Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 45[27];

9. Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом: утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 28 [28];

10. Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте: утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 29 [29].

11. Приказ Минтранса России от 18.09.2008 г. № 152 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов» [30].

В перевозочные средства включаются не только движущие механизмы (электровоз, автомобиль и т.п.), но и непосредственно приспособления, в которых находятся пассажиры или грузы (вагоны, прицепы, платформы и т. п.).

В российском законодательстве признаются только те перевозочные средства, которые указываются в специальном транспортном законодательстве.

В настоящее время в России действуют следующие транспортные уставы и кодексы в отношении отдельных видов транспорта:

ФЗ РФ от 08.11. 2007 г. N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (УАТ) [17];

ФЗ РФ от 10.01. 2003 г. N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (УЖТ) [18];

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ [8];

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. N 81-ФЗ [9];

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. N 24-ФЗ [10];

ФЗ РФ от 10.01.2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [13];

ФЗ РФ от 24.07.1998 г. N 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» [12].

Транспортное законодательство выделяет следующие виды транспорта:

1) наземный транспорт – железнодорожный, автомобильный и городской наземный электрический;

2) водный транспорт – речной и морской;

3) воздушный транспорт.

Нормами в договоре о перевозке регулируются отношения, связанные с перемещением грузов, пассажиров и багажа, с участием только тех перевозчиков, которые осуществляют свою деятельность в качестве предпринимательской и при этом используют транспортные средства, указанные в специальных уставах и кодексах.

По критерию своего назначения транспорт делится:

1) на транспорт общего пользования, когда перевозчиком является коммерческая организация, обязанная осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица (ст. 789 ГК РФ);

2) транспорт внутреннего пользования, обслуживающий нужды непосредственно собственника транспортных средств (доставка товаров со склада в магазин, перемещение своих работников к месту выполнения трудовых обязанностей и т.п.).

Основным источником права Российской Федерации в организации ТЭД на автомобильном транспорте является Гражданский кодекс РФ (ГК РФ), в частности: гл. 40 «Перевозка», гл. 41 «Транспортная экспедиция», гл. 52 «Агентирование» [2]. В этих главах определены нормы, регулирующие основные правовые положения осуществления деятельности по перевозкам, транспортной экспедиции и агентированию.

ГК РФ – это самый большой по объему нормативно-правовой акт страны, который регулирует все гражданско-правовые отношения, которые способны возникнуть у человека во всех сферах его жизни и деятельности. Он был принят как нормативный документ в октябре 1994 года и изначально состоял из одной части, все остальные принимались постепенно. На сегодняшний день ГК РФ включает в себя 4 части, 77 глав и 1551 статью.

3.2. Нормативно-правовая база договора транспортной перевозки

Транспортная деятельность – это деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по безопасному перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным и другими видами транспорта или сочетанием этих видов транспорта, в том числе транспортно-экспедиционная деятельность и другие связанные с перевозкой транспортные работы и (или) услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях.

Отношения в сфере перевозки грузов, пассажиров и багажа осуществляются на основании соответствующего договора [2].

Договор (мн. ч. – договоры) – «соглашение двух или более лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей» (ст. 420 ГК РФ).

При договоре от каждой стороны, как правило, требуется встречное удовлетворение. Также под договором часто подразумевают обязательства, возникающие из договора, либо документ, в котором зафиксированы его условия. Договор транспортной перевозки трактуется в ГК РФ (п. 1 ст. 801

гл. 41). Субъектами договора транспортной экспедиции являются клиент и экспедитор.

Многообразие ТЭО предопределяет определенное количество коммерческих, деловых, информационных контактов организаций, юридических и физических лиц и правовых взаимоотношений между ними. Одной из форм таких отношений в транспортной экспедиции является договор поручения, сторонами которого являются юридическое или физическое доверенное лицо (поверенный) и физическое или юридическое лицо-доверитель (принципал). По этому договору поверенный обязуется совершить от имени и за счет доверителя, участвующего в операции от своего имени и за свой счет, определенные юридические действия в его интересах. В данном случае поверенный действует как представитель и помощник принципала в его отношениях с третьими лицами. Заключая коммерческие сделки, поверенный как бы располагается на вершине треугольника, в углах основания которого находятся принципал и третье лицо. При этом поверенный действует только в границах тех полномочий, которыми наделяет его принципал.

Принципал же, в силу различного рода деловых соображений, может оформить сделку с третьим лицом напрямую, поручив поверенному контроль за ее исполнением.

Схема отношений принципала, поверенного и третьего лица по договору поручения:

- заключение коммерческой сделки;
- заключение договора поручения.

Понятие договора поручения дается в ГК РФ (ст. 971 гл. 49). По договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия.

Другой формой правовых отношений в транспортной экспедиции является представительство (гл. 10 ГК РФ), основанное на доверенности. Доверенность – это письменное уполномочие, выдаваемое физическим или юридическим лицом, представляемым принципалом физическому или юридическому лицу – представителю для предъявления третьим лицам. И поверенный, и представитель постоянно находятся в определенных правовых отношениях с принципалами и третьими лицами.

Основным видом коммерческих сделок на транспорте является договор перевозки, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а отправитель – уплатить за перевозку груза перевозчику установленную плату. По договору перевозки как перевозчик, так и грузоотправитель могут быть принципалами, а

грузополучатель выступает в качестве третьего лица. Иными словами, и перевозчик, и грузоотправитель могут прибегать к услугам посредников, передавая им определенные права действовать от их имени и за их счет.

Для того, чтобы освободить грузовладельцев от несвойственных им транспортных операций, а перевозчикам гарантировать сбыт своих услуг грузовладельцам, экспедиторы и агенты выполняют разнообразные функции, возложенные на них по договору транспортной экспедиции и транспортного агентирования соответственно. Как было указано ранее, основной функцией экспедитора является забота о грузе, а основной функцией агента является забота о транспортном средстве. Однако на практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционная организация, которая объединяет деятельность экспедиторов и агентов.

В ГК РФ (ст. 990 гл. 51) дается понятие договора комиссии. По договору комиссии одна сторона (комиссионер) обязуется по поручению другой стороны (комитента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет комитента.

Предметом договора транспортной экспедиции является неразрывная единая совокупность юридических (заключение договоров перевозки, выполнение таможенных формальностей, получение разрешений на ввоз и вывоз груза и т.п.) и фактических (погрузка, разгрузка, хранение, перевозка груза и т.д.) действий по отправке и (или) получению принадлежащих клиенту грузов с доставкой их в пункт, определенный поручением клиента.

Экспедитор обычно заключает со своим клиентом рамочный договор транспортной экспедиции, содержащий общие условия и порядок взаимодействия сторон, а вид и количество груза, направления, сроки и размер оплаты по каждой заявке оговариваются дополнительным соглашением или приложением к этому договору транспортной экспедиции.

3.3. Структура договора перевозки груза

3.3.1. Виды договора перевозки

Выделяются следующие разновидности договора перевозки:

- договор перевозки груза (ст. 785 ГК РФ);
- договор перевозки пассажира и договор перевозки багажа (ст. 786 ГК РФ).

Наряду с этими договорами выделяются:

- соглашения транспортных организаций о прямом смешанном сообщении (ст. 788 ГК РФ);
- обязательства перевозчика по подаче транспортных средств;

- обязательства по погрузке (выгрузке) груза (ст. 791 ГК РФ);
- договоры об организации перевозок (ст. 798 ГК РФ);
- договоры между транспортными организациями:
 - а) узловые соглашения;
 - б) договоры на централизованный завоз (вывоз) груза и др. (ст. 799 ГК РФ).

В транспортных уставах и кодексах оговариваются и другие договорные обязательства, а именно:

договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры на железнодорожном транспорте (ст. 50 УЖТ);

договор о буксировке, применяемый на водном транспорте (гл. XII КТМ);

договор на выполнение авиационных работ (гл. XVI ВК) и др.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

В договоре перевозки груза участвуют три субъекта:

- перевозчик;
- грузоотправитель (до момента заключения договора грузоотправитель должен именоваться грузовладельцем);
- грузополучатель.

Следует признать правильной квалификацию договора перевозки груза в качестве договора, заключаемого между перевозчиком и грузоотправителем в пользу третьего лица – грузополучателя.

Исключением является договор морской перевозки груза, если он оформляется ценной бумагой – коносаментом. Право требовать выдачи груза принадлежит только держателю коносамента и возникает с момента выдачи этой ценной бумаги. Выдача коносамента меняет квалификацию договора перевозки груза – этот договор не является договором в пользу третьего лица, поскольку перевозчик несет обязанности не перед отправителем, а непосредственно перед грузополучателем.

Договор перевозки грузов является своеобразным договором в пользу третьего лица, правовыми предпосылками которого следует признать наличие между грузоотправителем и грузополучателем другого гражданско-правового договора (поставки, заказа индивидуального оборудования, купли-продажи, контрактации и др.).

Договор перевозки груза является возмездным договором. Отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 790 ГК РФ). Если этот договор заключается между перевозчиком и грузоотправителем, то обязанность по оплате возлагается на грузоотправителя, а определение размера этой платы складываются между сторонами договора.

Если плата за перевозку вносится до момента приема груза, то в этом случае обязанности грузоотправителя возникают до заключения договора перевозки. Грузовладелец и перевозчик несут друг перед другом юридические обязанности.

Договор перевозки грузов автомобильным транспортом, обладая общими признаками договора перевозки, закрепленными в ГК, УАТ, Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом, имеет ряд характерных особенностей.

Во-первых, на автомобильном транспорте, в отличие от других видов транспорта, не грузоотправитель доставляет груз в пункт погрузки, а само автотранспортное предприятие передает свои машины под погрузку грузоотправителю. Это означает, что транспортный процесс начинается не с момента принятия конкретного груза к перевозке, а гораздо раньше, и не на транспортном предприятии, а на территории грузоотправителя.

Во-вторых, спецификой договора перевозки груза автомобильным транспортом является то, что при перевозке груза с оплатой работы автомобиля по повременному тарифу письменной формой договора является путевой лист, в котором фиксируется пробег и время нахождения автомобиля в распоряжении клиента.

Одним из методов работы автотранспортных предприятий является централизованная перевозка грузов. Имеется несколько видов централизованной перевозки:

- централизованная перевозка отдельных видов грузов;
- регулярные междугородние централизованные перевозки;
- централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (пристани) и аэропорты.

Сочетание перевозок с ТЭО является одним из признаков централизованной перевозки грузов. Автотранспортные предприятия в соответствии с договором своим подвижным составом выполняют одновременно перевозку и ТЭО (ст. 38 УАТ). При этом отпадает необходимость в выделении грузоотправителями и грузополучателями работников для сопровождения грузов в пути их следования, в передаче груза с одного вида транспорта на другой. Эти и другие заботы берут на себя транспортно-экспедиционные службы автомобильного транспорта.

Особенностью централизованных перевозок является и то, что они осуществляются по согласованным графикам, позволяющим учитывать интересы основного производства грузоотправителя и грузополучателя, ритмично и своевременно завозить грузы на промышленные предприятия, стройки, базы, склады, станции железных дорог, порты, пристани и аэропорты и вывозить из них.

Централизованные перевозки грузов, как правило, не выполняются за счет перемещения отдельных партий или видов грузов путем периодического обслуживания отдельных грузоотправителей или грузополучателей, а осуществляются при стабильных, постоянных хозяйственных связях сторон. Это выражается в том, что централизованные перевозки выполняются автотранспортным предприятием от одного грузоотправителя, как правило, ко всем грузополучателям или от всех грузоотправителей к одному грузополучателю.

3.3.2. Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении

Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении – один из самостоятельных гражданско-правовых транспортных договоров. Его значение и роль заключаются в правовом регулировании перевозочного процесса, в котором принимают участие два или более вида транспорта. Экономическая и социальная значимость такого договора объясняется значительным транспортным полем России, различным техническим уровнем развития отдельных видов транспорта, что создает объективную невозможность удовлетворить потребности грузовладельца в оказании ему транспортных услуг силами одного вида транспорта.

Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении регулируется как транспортным законодательством, так и соглашением сторон (ст. 788 ГК РФ, ст. 68-85 УЖД, ст. 147-178 УВВТ, ст. 99-108 УАТ).

Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении характеризуется рядом присущих ему признаков:

- перевозка осуществляется несколькими видами транспорта, но по единому транспортному документу-накладной, которая составляется на имя определенного грузополучателя, подписывается грузоотправителем, сопровождает груз на всем пути следования и на станции назначения передается грузополучателю вместе с грузом;
- договор заключается одновременно и непосредственно между грузоотправителем и транспортным предприятием, принимающим груз к перевозке. Это транспортное предприятие является законным представителем всех транспортных организаций, включенных в данный вид сообщения.

Сроки доставки грузов в прямом смешанном сообщении определяются по совокупности сроков, установленных для всех участвующих в пе-

ревозке видов транспорта, и исчисляются в соответствии с правилами, действующими на соответствующих видах транспорта.

Плата за перевозку грузов в прямом смешанном сообщении взимается с грузоотправителей на станциях, портах, аэропортах отправления груза, исходя из расстояний, на которые осуществляется перевозка грузов на соответствующем виде транспорта. Аналогичные правила платы за перевозку устанавливаются и для пунктов перевалки грузов с одного вида транспорта на другой.

Ответственность по договору перевозки в прямом смешанном сообщении определяется транспортными уставами и кодексами. На этот вид сообщения распространяются общие правила и пределы имущественной ответственности за несохранность грузов и просрочку их доставки. При установлении виновности железных дорог, пароходств, автотранспортных предприятий в утрате, недостатке, повреждении или порче груза ответственность несут соответственно железные дороги, пароходства и автотранспортные предприятия. Ответственность за сохранность груза до момента его передачи в пунктах перевалки лежит на сдающей стороне, после передачи – на стороне, принявшей грузы.

3.3.3. Содержание и исполнение договора транспортной экспедиции

Права и обязанности сторон в договоре транспортной экспедиции определяются законодательством и соглашением самих участников договора экспедиции. Так, экспедитор вправе привлечь к исполнению договора других лиц, когда это целесообразно или когда сам экспедитор не в состоянии выполнить те или иные поручения клиента. Такие ситуации могут возникнуть при смешанных перевозках, в процессе перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, а также при возникновении чрезвычайных обстоятельств, требующих принятия незамедлительных мер для спасения груза. Экспедитор вправе потребовать от клиента выдачи доверенности, если она необходима для выполнения его обязанностей (ст. 882 ГК РФ).

Экспедитор имеет право на получение от клиента соответствующего вознаграждения за оказанные им услуги, что и подтверждает возмездный характер договора транспортной экспедиции. Экспедитор вправе не только не приступать к исполнению своих обязанностей по договору до получения от клиента необходимой информации о количестве или качестве груза, но и вообще отказаться от исполнения договора, предупредив клиента в разумный срок. Односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции не согласуется с общими положениями гражданского права о договоре. Однако в данном случае наличествует одна из особенностей договора транспортной экспедиции, как и иных договоров о представительстве, допускающих односторонний отказ от их исполнения.

Обязанности экспедитора определены ст. 801 ГК РФ, а также п. 2 ст. 804 ГК РФ. Дополнительные обязанности экспедитора могут быть обозначены в самом договоре при обоюдном на то согласии, а также с учетом индивидуальных особенностей договора перевозки груза: вида транспорта, количества груза, расстояния транспортировки и т.п.

К основным правам клиента относятся: выбор вида транспорта, на котором будет перевозиться груз, определение маршрута перевозки. Названные и другие права клиента корреспондируют интересам и возможностям экспедитора.

Обязанности клиента: предоставление экспедитору своевременной и объективной информации о количестве и качестве груза, об условиях его перевозки, уплата предусмотренного договором вознаграждения за оказанные экспедиционные услуги. В договоре могут быть предусмотрены и иные обязанности клиента.

4. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

4.1. Предмет регулирования ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»

Принятие Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ (далее Закон) обусловлено краткостью правового регулирования указанных отношений в ГК РФ и прямым указанием в ГК РФ о необходимости принятия такого Закона [15].

Основные положения договора транспортной экспедиции установлены гл. 41 ГК РФ. Согласно п. 1 ст. 801 ГК РФ 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, избранными 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.

Как видно из приведенной нормы, договор транспортной экспедиции является возмездным договором по оказанию услуг клиенту (грузоотправителю, грузополучателю). От других сходных договоров по оказанию услуг данный договор отличается тем, что его правила распространяются лишь на услуги, связанные с перевозкой груза любым видом транспорта.

П. 1 ст. 801 ГК РФ содержит указания на некоторые виды услуг, которые могут быть предметом данного договора:

- организация перевозки груза,
- заключение договора перевозки,
- обеспечение отправки и получения груза,

- получение требующихся для экспорта или импорта документов (включая таможенные),
- проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка,
- уплата пошлин, сборов и других расходов,
- хранение груза.

Указанный перечень не является полным, договором может быть предусмотрено оказание экспедитором клиенту и других услуг.

Согласно ст. 805 ГК РФ экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, если иное не предусмотрено договором. При этом экспедитор в соответствии со ст. 403 ГК РФ не освобождается от ответственности перед клиентом за действия этих лиц и несет ее в этом случае на общих основаниях (ст. 393, 401 ГК РФ).

На практике обязанности экспедитора нередко выполняются перевозчиком груза в рамках заключенного договора перевозки. В соответствии с п. 2 ст. 801 ГК РФ в отношении этих обязанностей должны применяться правила о договорах транспортной экспедиции.

Необходимо также обратить внимание, что среди услуг, перечисленных в п. 1 ст. 801 ГК РФ, имеются такие, которые охватываются правилами договоров поручения, комиссии, агентирования (например, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор, уплатить пошлины и др.). Поэтому в соответствующих случаях к этим отношениям могут применяться правила гл. 49, 51 и 52 ГК РФ.

Предмет договора транспортной экспедиции ГК РФ:

- устанавливает его обязательную письменную форму (ст. 802);
- содержит отсылочную норму об ответственности экспедитора в соответствии с общими правилами об ответственности за нарушение обязательств (ст. 803);
- определяет документы и другую информацию, предоставляемые клиентом экспедитору (ст. 804);
- содержит условия одностороннего отказа сторон от исполнения договора (ст. 806).

Предметом регулирования является определение порядка оказания транспортно-экспедиционных услуг. В число этих услуг входят:

- организация перевозки грузов любыми видами транспорта (авиационным, железнодорожным, морским, речным, автомобильным и их сочетаниями);
- оформление перевозочных документов;
- оформление документов для таможенных целей;
- оформление других документов, необходимых для осуществления перевозки грузов.

Совокупность указанных услуг именуется экспедиционными услугами.

Под грузом следует понимать вещи (имущество, товары, продукцию), находящиеся в собственности, владении или распоряжении юридических лиц, индивидуальных предпринимателей или физических лиц, использующих упомянутые вещи для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (далее граждане-потребители).

Закон устанавливает порядок оказания упомянутых услуг, а также некоторые условия договора транспортной экспедиции. Не указанные Законом условия могут также определяться другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами РФ (указами Президента РФ, постановлениями Правительства РФ), принятыми в соответствии с ГК РФ.

Не предусмотренные упомянутыми актами условия договора транспортной экспедиции устанавливаются соглашением сторон – экспедитора и клиента. Клиентами могут быть как предприниматели, так и граждане-потребители.

Установление каких-либо условий данного договора законодательством субъектов РФ или актами федеральных органов исполнительной власти Законом не предусмотрено. К числу упомянутых федеральных законов, которыми уже установлены некоторые нормы в данной области, могут быть отнесены федеральные законы «О техническом регулировании», «О защите прав потребителей», транспортные уставы и кодексы.

Согласно п. 2 ст. 1 Закона его положения не распространяются на ТЭД области почтовой связи (перевозка писем, посылок и других почтовых отправок).

4.2. Права экспедитора и клиента

Права клиента:

- выбирать маршрут следования груза,
- выбирать вид транспорта,
- давать указания экспедитору.

Экспедитор может отступить от указаний клиента при наличии следующих условий:

- это необходимо в интересах клиента;
- экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить согласие клиента на такое отступление;
- экспедитор не смог по не зависящим от него обстоятельствам получить ответ на свой запрос в течение суток.

При наличии указанных обстоятельств экспедитор вправе принять самостоятельно необходимое решение. Возникшие в связи с этим необходимые дополнительные расходы должны быть возмещены клиентом.

Если полученные экспедитором указания клиента неточны или неполны, либо не соответствуют договору, а экспедитор по не зависящим от него причинам не имел возможности их уточнить, он действует исходя из интересов клиента. В случае спора доказывать указанный характер своих действий должен экспедитор.

Право экспедитора самостоятельно:

- выбирать вид транспорта,
- выбирать маршрут перевозки груза,
- выбирать последовательность перевозки груза различными видами транспорта,
- без согласования с клиентом изменять указанные условия, установленные договором.

В любом случае экспедитор обязан исходить из интересов клиента и незамедлительно уведомлять клиента о производственных изменениях. При этом, очевидно, клиент вправе отменить решения экспедитора и дать соответствующие новые указания.

П. 1 ст. 3 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» регулирует действия экспедитора, когда, согласно договору, он вправе отступать от указаний клиента с согласия последнего.

Закон устанавливает к договору транспортной экспедиции общие нормы ГК РФ об обеспечении исполнения обязательств путем удержания находящегося в распоряжении кредитора имущества должника. Согласно ст. 359 ГК РФ кредитор, у которого находится вещь, подлежащая передаче должнику либо лицу, указанному должником, вправе в случае неисполнения должником в срок обязательства по оплате этой вещи или возмещению кредитору связанных с нею издержек и других убытков удерживать ее до тех пор, пока соответствующее обязательство не будет исполнено.

Закон устанавливает условие начала выполнения экспедитором своих договорных обязательств. Таким условием является предоставление клиентом необходимых документов и информации о свойствах груза, а также условия его перевозки и другой информации. Перечень документов и содержание информации должно быть определено в договоре.

Закон устанавливает, что в случае, если представленная информация является неполной, экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные. В случае, если экспедитор не выполнил этот запрос, он обязан приступить к выполнению своих обязанностей с учетом имеющейся информации и несет ответственность за возникший в связи с этим ущерб. При этом надо помнить, что клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору вследствие нарушения обязанностей по представлению правдивой информации.

Экспедитор вправе (не обязан) проверять достоверность предоставленных клиентом документов и информации. В случае признания их недостоверности экспедитор вправе не приступать к выполнению договора.

4.3. Обязанности экспедитора и клиента

Обязанности экспедитора

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством РФ о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

6. Экспедитор обязан выдать клиенту документы, подтверждающие заключение договора транспортной экспедиции, а также передать подлинники договоров, заключенных от имени клиента экспедитором.

7. Договор страхования груза может быть заключен экспедитором, только если это прямо предусмотрено договором транспортной экспедиции, а также, если об этом специально указано в доверенности, выданной клиентом.

Обязанности клиента

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента.

3. Содержание информации, перечень представляемых клиентом документов и порядок их представления могут быть согласованы в договоре, если это не предусмотрено нормативными актами.

4.4. Ответственность экспедитора и клиента

4.4.1. Общие основания ответственности

Закон регулирует ответственность сторон договора транспортной экспедиции за неисполнение обязательств путем определения общегражданских оснований и размера ответственности за нарушение условий договора, а также устанавливает особенности ответственности сторон за некоторые конкретные нарушения. Он устанавливает, что если нарушение экспедитором своих обязательств по договору транспортной экспедиции явилось следствием ненадлежащего исполнения перевозчиком договора перевозки, то ответственность экспедитора перед клиентом определяется на основании правил, по которым перевозчик отвечает перед экспедитором, заключившим с ним договор перевозки от своего имени. Для применения изложенной нормы экспедитор должен доказать ненадлежащее исполнение перевозчиком своих обязательств по договору перевозки и причинную связь между этим нарушением и неисполнением экспедитором своих обязательств по договору транспортной экспедиции. Правила ответственности перевозчиков определяются на основании норм ГК РФ, транспортных уставов и кодексов.

Закон ограничивает ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств при оказании услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, за исключением ответственности нарушения срока исполнения обязательств, если клиентом является гражданин-потребитель. Экспедитор должен доказать, что указанные последствия явились результатом действия непреодолимой силы, случая или что его неосторожность была легкой, а не грубой. Если указанные обстоятельства экспедитором не будут доказаны, его ответственность не может быть ограничена.

Закон допускает односторонний (т.е. без предупреждения) отказ от исполнения договора транспортной экспедиции любой из сторон, не устанавливая каких-либо оснований для этого. В этом случае договор считается расторгнутым. Отказавшаяся от исполнения сторона возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных ею затрат.

4.4.2. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза

Ответственность выражается в возмещении клиенту реального ущерба, вызванного указанными причинами, а также упущенной выгоды. Ответственность за сохранность груза экспедитор несет с момента его

принятия до выдачи грузополучателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному получателем лицу (по доверенности).

Экспедитор освобождается от ответственности, если докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Экспедитор освобождается от ответственности, если он доказал, что указанные последствия явились результатом действия непреодолимой силы или при отсутствии его вины.

Размер ответственности установлен Законом дифференцированно в зависимости от характера нарушения и условий принятия груза к перевозке.

Если груз принят экспедитором с объявленной ценностью, то:

- за его утрату или недостачу размер возмещения равен объявленной ценности (при полной утрате груза) или ее части (пропорциональной утраченной части);
- за повреждение (порчу) груза – сумме, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления груза – сумме объявленной ценности.

За нарушения в отношении груза, принятого к перевозке без объявленной ценности, ответственность определяется в следующих размерах:

- за утрату или недостачу груза – действительная, документально подтвержденная стоимость груза (его части);
- за повреждение (порчу) груза – сумма, на которую понизилась документально подтвержденная стоимость груза, а при невозможности его восстановления – полная документально подтвержденная стоимость груза.

Закон не предусматривает возможность ограничения размеров ответственности по указанным основаниям при перевозках в пределах РФ.

Действие Закона при перевозках в международном сообщении относительно ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза имеет свои особенности. В этом случае ответственность ограничивается двумя расчетными единицами за килограмм общего веса груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор (например, перевозчиком).

Закон предусматривает возмещение реального ущерба возвращением экспедитором клиенту полученного вознаграждения пропорционально стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза. При наличии вины экспедитора возмещается также упущенная выгода в полном объеме.

При перевозке груза в международном сообщении упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере, установленном настоящим Законом (см. п. 3 ст. 6 и п. 2 ст. 7).

Действительная стоимость груза определяется согласно п. 6 ст. 7 Закона, исходя из цены, указанной в договоре купли-продажи или в счете

продавца. При отсутствии цены – исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в месте, где груз подлежал выдаче согласно договору, в день добровольного удовлетворения требования или в день принятия решения суда, если требование добровольно не удовлетворено.

Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции. Если срок доставки договором не установлен, он определяется как разумный срок доставки, исчисляемый со дня приемки груза экспедитором для перевозки.

Груз, который был своевременно доставлен, но не выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, в связи с неуплатой вознаграждения экспедитору (п. 3 ст. 3 Закона) не считается утраченным, если экспедитор своевременно уведомил клиента об этом обстоятельстве.

Считается, что уведомление должно быть направлено в разумный срок после наступления срока уплаты вознаграждения, установленного договором.

4.4.3. Уведомление об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза

Закон придает уведомлениям различного рода значение решающих юридических фактов. Уведомление должно быть сделано во время выдачи груза, т.е. немедленно по обнаружении упомянутых обстоятельств. Если уведомление не направлено, считается, что груз получен неповрежденным.

Если утрата, недостача или повреждение груза не могли быть установлены при обычном приеме груза, уведомление об этом должно быть направлено экспедитору не позднее тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата его получения экспедитором. При этом, в случае спора, невозможность обнаружения недостатков при обычном способе приема груза должна доказываться его получателем (представителем).

Кроме уведомлений предусмотрена обязанность получателя груза (его представителя) оповестить экспедитора в письменной форме об утрате, недостатке или повреждении (порче) груза с указанием общего характера недостачи или повреждения.

4.4.4. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции

Закон определяет ответственность экспедитора из-за несоблюдения срока исполнения обязательств по договорам об указании услуг:

- перед клиентом-предпринимателем в виде возмещения убытков,

- перед гражданином-потребителем, где кроме возмещения убытков предусматривается также уплата неустойки.

Возмещение убытков производится на общих основаниях, предусмотренных в гл. 25 ГК РФ, а в случае, предусмотренном п. 2 ст. 9, - с учетом положений ст. 13 Закона РФ «О защите прав потребителей» [14].

Экспедитор освобождается от ответственности за просрочку исполнения по трем основаниям:

- если договором транспортной экспедиции предусмотрено иное;
- экспедитор доказал, что просрочка произошла вследствие обстоятельств непреодолимой силы;
- экспедитор доказал, что просрочка произошла по вине клиента.

Ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, возможна только при доказанности его вины.

Установлена специальная ответственность за просрочку исполнения экспедитором своих обязательств, если стороной договора является гражданин-потребитель. Экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (час) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов от причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки.

Экспедитор освобождается от ответственности в данном случае, если докажет, что просрочка произошла вследствие действия обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Следует обратить внимание, что п. 5 ст. 28 Закона РФ «О защите прав потребителей» устанавливает также трехпроцентный размер неустойки, но без ограничения суммы неустойки, установленного п. 2 ст. 9 Закона [14].

4.4.5. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором

Клиент несет ответственность перед экспедитором за три нарушения договорных обязательств:

- за убытки, причиненные неисполнением обязанностей по представлению экспедитору информации;
- за необоснованный отказ от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях выполнения договора;
- за несвоевременную уплату вознаграждения и понесенных экспедитором расходов.

При применении ответственности за первое нарушение необходимо учитывать, что нарушением будет непредставление информации вообще, неполное ее представление, представление недостоверной информации либо несвоевременное ее представление. С другой стороны, клиент не должен нести ответственность за предоставление неполной информации,

если экспедитор не выполнил своей обязанности запросить в этом случае необходимые дополнительные данные.

Убытки могут выражаться как в виде понесенных расходов, так и в виде упущенной выгоды, если в результате этого нарушения выполнение договора стало невозможным.

Установление ответственности за второе нарушение требует от сторон детального отражения в договоре оснований и размеров расходов, производимых экспедитором и подлежащих возмещению клиентом.

Ответственность клиента предполагает установление в договоре точных сроков и порядка выплаты вознаграждения и возмещения расходов, понесенных экспедитором.

Для обозначения характера ответственности сторон договора применяются термины «штраф» и «неустойка», что может создать впечатление об их различной правовой сущности. Ст. 330 ГК РФ рассматривает указанные термины как равнозначные санкции гражданско-правового характера, применяемые за неисполнение или ненадлежащее **исполнение** договорных обязательств, независимо от наличия убытков.

В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Законом или международным договором Российской Федерации размером ответственности. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Законом, ничтожно.

4.5. Претензии и иски

До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.

Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

- возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан;
- возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;
- нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

Гл. 4 Закона, в том числе и ст. 12, регулирует вопросы претензий и исков, предъявляемых только экспедитору. Аналогичный подход предусмотрен и в ст. 11 Закона. Между тем Закон устанавливает обязанности не только экспедитора, но также и клиента, и соответственно ответственность последнего за их неисполнение. Из этой ситуации можно сделать вывод, что в отношении клиента должны применяться общие положения гражданского и процессуального законодательства РФ, регулирующие вопросы претензий и исков. Согласно Закону, в качестве клиента могут выступать предприниматели (организации и индивидуальные предприниматели) и граждане-потребители.

Споры между первыми подведомственны арбитражным судам, а споры с участием граждан-потребителей рассматриваются судами общей юрисдикции. Соответственно процессуальные вопросы регулируются Арбитражным процессуальным кодексом РФ (АПК РФ) и Гражданским процессуальным кодексом РФ (ГПК РФ) [1,3]. Оба Кодекса устанавливают правило, что досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров применяется, только если это предусмотрено федеральным законом или договором (п. 8 ч. 2 ст. 125 АПК РФ и п. 7 ч. 2 ст. 131 ГПК РФ). Из этого следует, что предъявление претензий клиенту обязательно только в том случае, когда это предусмотрено договором транспортной экспедиции. Представляется, что правило п. 1 ст. 12 Закона нарушает конституционный

принцип равенства всех перед судом. Предъявление претензии экспедитору обязательно только в том случае, если клиентом является предприниматель. Гражданин-потребитель вправе обратиться сразу непосредственно в суд с иском к экспедитору.

Правила применения исковой давности и последствия пропуска срока исковой давности определены нормами гл. 12 ГК РФ.

4.6. Правила транспортно-экспедиционной деятельности

В ст. 2 Закона предусматриваются «Правила транспортно-экспедиционной деятельности» (Правила ТЭД) [20]. В содержание этого документа входят:

- перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);
- требования к качеству экспедиционных услуг;
- порядок оказания экспедиционных услуг.

Порядок оказания экспедиционных услуг должен определяться в соответствии с требованиями ГК РФ, настоящим Законом, Правилами ТЭД, а в части, касающейся граждан-потребителей, также соответствующими нормами Закона РФ «О защите прав потребителей». Условия договора транспортной экспедиции могут устанавливаться в других федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ.

В Правилах ТЭД устанавливаются требования к качеству экспедиционных услуг. Требования к качеству сводятся к выполнению или невыполнению (ненадлежащему выполнению) экспедитором принятых на себя по договору обязательств. Специфика экспедиционных услуг не позволяет говорить о их качестве в обычном значении этого слова. Утверждаемые Правительством РФ нормативные правовые акты являются обязательными для исполнения. В данном случае это обстоятельство приводит к противоречию с Федеральным законом «О техническом регулировании», который не допускает установления на услуги обязательных требований к их качеству [16].

4.7. Порядок и форма оформления экспедиторских документов и их форм

4.7.1. Состав экспедиторских документов

Данный Порядок установлен Приказом Министерства транспорта РФ [23]. Порядок разработан в соответствии со ст. 2 Закона и п. 7 Правил ТЭД,

он устанавливает формы экспедиторских документов, а также порядок их заполнения, учитывая особенности при перевозке грузов разными видами транспорта.

С момента вступления документа в силу формы, самостоятельно разработанные транспортными компаниями, применяться не могут. Порядок обязателен для исполнения экспедиторами и клиентами.

Требования, предусмотренные Порядком, не применяются к ТЭУ в области почтовой связи.

В соответствии с Порядком к экспедиторским документам относятся:

1. Поручение экспедитору – определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту ТЭУ в рамках договора транспортной экспедиции.

2. Экспедиторская расписка – подтверждает факт получения экспедитором груза для перевозки от клиента либо от указанного им грузоотправителя).

3. Складская расписка – подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение.

В зависимости от характера ТЭУ, в том числе при перевозках груза в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в Порядке.

Экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

4.7.2. Форма экспедиторских документов

1. Бланк «Поручение экспедитору».

Форма бланка поручения экспедитору приведена в прил. 1.

Заполнение данного бланка возлагается на клиентов, заполненный клиентом бланк должен содержать достоверные и полные данные о грузе. Бланк может заполняться как на однократное выполнение экспедитором услуг, связанных с организацией перевозок грузов, так и на систематическое оказание таких услуг.

Изготовление бланка осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники, печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14. Бланк имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16. Заполнение бланка осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом), подчистки и помарки не допускаются.

Заполнение строк, в которых предусматривается информация об участниках (сторонах) поручения экспедитору, является обязательным. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие

строки, касающиеся информации о грузе. Бланк заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается экспедитору).

2. Бланк «Экспедиторская расписка»

Форма экспедиторской расписки приведена в прил. 2.

Заполнение бланка возлагается на экспедитора, заполненный экспедитором бланк должен содержать достоверные и полные данные о грузе. Изготовление, печать и правила заполнения бланка стандартные по правилам, изложенным по форме бланка «Поручение экспедитору». Заполнение строк, в которых предусматривается информация об участниках (сторонах) экспедиторской расписки, является обязательным. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

Бланк заполняется в двух экземплярах, оригинал вручается грузоотправителю или клиенту.

3. Бланк «Складская расписка».

Форма бланка приведена в прил. 3.

Заполнение бланка возлагается на экспедитора, заполненный экспедитором он должен содержать достоверные и полные данные о грузе. Изготовление, печать и правила заполнения бланка стандартные. Заполнение строк, в которых предусматривается информация о сторонах складской расписки, является обязательным. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

Бланк заполняется в двух экземплярах, оригинал вручается клиенту.

5. МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ АССОЦИАЦИЙ (ФИАТА)

5.1. История ФИАТА

Международная федерация экспедиторских ассоциаций, сокращенно ФИАТА (англ. International Federation of Freight Forwarders Associations FIATA) – международная неправительственная организация, объединяющая национальные экспедиторские ассоциации 150 стран мира, была создана в Вене (Австрия) 31 мая 1926 г. шестнадцатью национальными и региональными ассоциациями европейских стран. До 2007 г. в качестве национальных членов в организацию входили 96 ассоциаций из 84 стран.

Сокращённое наименование организации происходит от названия организации на французском языке: Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles FIATA.

В экспедиторской отрасли, которую представляет ФИАТА, насчитывается более 40 тысяч предприятий всех форм собственности, на которых трудятся почти 10 млн сотрудников, членами ФИАТА на индивидуальной основе являются более 5000 экспедиторских фирм и организаций.

5.2. Статус, цели, задачи и организационная структура ФИАТА

5.2.1. Статус организации ФИАТА

Международная федерация экспедиторских ассоциаций имеет статус консультанта:

- в Экономическом и социальном совете ООН;
- Конференции ООН по торговле и развитию;
- Комиссии ООН по праву международной торговли.

ФИАТА представляет экспедиторскую отрасль:

- в Международной торговой палате;
- Международной ассоциации воздушного транспорта;
- Международном союзе железных дорог;
- Международном союзе автомобильного транспорта;
- Всемирной таможенной организации;
- Всемирной торговой организации.

ФИАТА имеет связи с 29 международными организациями, которые регулируют транспортную и экспедиторскую сферу деятельности.

5.2.2. Цели и задачи организации

Согласно Уставу, целями и задачами деятельности ФИАТА являются:

- объединение экспедиторов из различных стран в единую организацию и представление их интересов на мировом экспедиторском рынке;
- защита интересов экспедиторов путём участия в международных организациях, занимающихся поставками товаров и перевозками грузов, а также выполнением различных функций, связанных с поставками товара и перевозками грузов;
- ознакомление деловых кругов и широкой общественности с целями, задачами и ролью экспедиторской отрасли экономики в перемещении товаров мировой торговли;
- содействие профессиональной подготовке кадров для экспедиторской отрасли;
- разработка и внедрение в практику унифицированных экспедиторских документов;
- другие направления деятельности по повышению качества экспедиторских услуг.

5.2.3. Организационная структура ФИАТА

В состав международной организации входят:

Институт мультимодальных перевозок.

Институт воздушных перевозок.

Институт таможенных дел.

Четыре консультативных совета:

- по опасным грузам;
- информационной технологии;
- правовым вопросам;
- профессиональному обучению.

Национальные ассоциации ФИАТА разделены на четыре региона:

Африка и Средний Восток;

Северная и Южная Америка;

Азия и Тихоокеанский регион;

Европа.

5.3. Экспедиторские документы ФИАТА

5.3.1. Основные экспедиторские документы ФИАТА

Международная федерация экспедиторских ассоциаций FIATA в 1960–1980-е гг. разработала экспедиторские документы FIATA, предна-

значенные для использования во взаимоотношениях экспедиторов и их клиентов. Применение этих документов направлено на повышение рыночной надежности экспедиторов, дополнение и уточнение условий договора транспортной экспедиции, ускорение перевозок и поставок товаров, повышение качества контроля за общими транспортными и экспедиторскими расходами, ускорение перевозок и поставки товаров.

Применение экспедиторских документов FIATA не является обязательным, вместе с тем они получают все большее распространение, в том числе и в России. Авторское право на экспедиторские документы FIATA принадлежит Секретариату FIATA. Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ) в качестве национальной ассоциации члена FIATA имеет разрешение на печатание и распространение среди своих членов бланков документов FIATA.

Основным документом экспедитора является «Договор транспортной экспедиции», заключенный с грузовладельцем. При его подготовке следует согласовать с грузовладельцем и включить в договор все те услуги, которые экспедитор будет выполнять фактически.

Следующим документом экспедитора является «Поручение экспедитору». Этот документ передается экспедитором клиенту для заполнения и юридического оформления. Он может выдаваться в рамках заключенного договора транспортной экспедиции, но может быть и разовым. Бланк данного документа предоставляется экспедитором клиенту, который заполняет его и выдает экспедитору.

Поручение экспедитору должно содержать в себе следующие основные параметры и условия перевозки груза:

- наименование клиента, его юридический и фактический адреса, банковские реквизиты;
- наименование грузополучателя, его юридический и фактический адреса, адрес места выгрузки груза и контактные телефоны;
- наименование груза, количество мест, вес груза, объем груза, особые свойства груза (для опасных, скоропортящихся и других грузов, требующих особых условий перевозок);
- вид транспорта для перевозки груза;
- перечень прилагаемых к поручению документов.

В случае, если «Поручение экспедитору» выдается клиентом в рамках подписанного между клиентом и экспедитором «Договора транспортной экспедиции», экспедитор принимает его к исполнению немедленно после получения. При этом «Поручение экспедитору» является неотъемлемой частью «Договора транспортной экспедиции».

Если поручение выдается клиентом в качестве разового задания, то необходимо подтверждение экспедитора на исполнение такого поручения. Подтвержденное экспедитором поручение рассматривается как заключенный

«Договор транспортной экспедиции». При этом условия договора могут быть изложены на оборотной стороне бланка «Поручения экспедитору».

Экспедиторское поручение, а также изменения и дополнения к нему выдаются в письменной форме. За возможные убытки, вызванные предоставлением неправильных или неполных данных, экспедитор ответственности не несет.

Складская расписка. Это документ унифицированной формы, выдаваемый экспедитором клиенту при необходимости складирования груза для его накопления, консолидации, сортировки, переупаковки.

Экспедиторская расписка. Это документ унифицированной формы, выдаваемый экспедитором клиенту после получения груза в качестве подтверждения того, что экспедитор приступил к выполнению безотзывного распоряжения грузоотправителя отправить груз получателю, указанному в документе, или держать его на своем складе для этого грузополучателя.

Выдача экспедиторской расписки означает, что экспедитор принял на себя ответственность за сохранность полученного для доставки груза. Такое распоряжение может быть отменено только в том случае, если оригинал экспедиторской расписки возвращается экспедитору, который ее выписал, и если на этот момент распоряжение грузоотправителя по отправке груза не выполнено экспедитором.

В последние годы происходит постепенная активизация в применении экспедиторских документов ФИАТА. Экспедиторские документы ФИАТА представляют собой бланки установленной формы (единообразные стандартные проформы). Каждый бланк имеет свой макет и единое содержание. Действие каждого экспедиторского документа ФИАТА регулируется соответствующими условиями.

Каждый из документов ФИАТА имеет свой отличительный цвет, в том числе:

Поручение экспедитору – белого цвета с синим шрифтом;

Интермодальное весовое свидетельство отправителя – белого цвета с зеленой каймой;

Декларация отправителя о перевозке опасных грузов – белого цвета с красной прерывистой каймой;

Складская расписка – оранжевого цвета;

Экспедиторская расписка – зеленого цвета;

Экспедиторский сертификат перевозки – желтого цвета;

Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА – голубого цвета;

Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА – белого цвета с голубой каймой.

Цветовое отличие документов ФИАТА принято с целью обеспечения быстрого и точного их определения и распознавания в банковских операциях и при проведении таможенных формальностей.

Документы ФИАТА являются универсальным инструментом экспедиторской деятельности и повышения эффективности в первую очередь внешнеторговой деятельности.

Мировой опыт показывает, что применение документов ФИАТА дает возможность оставлять в стране большую часть фрахта и транспортных платежей, облегчает расчет экспедиторских и транспортных расходов, делает их более точными и предсказуемыми. В случае использования документов ФИАТА упрощается и ускоряется прохождение таможенных формальностей, сокращается документооборот и объем документации, улучшается национальный контроль за транспортной системой и конкретными путями доставки товаров, совершенствуется транспортная инфраструктура и внедряются новые транспортные технологии.

Экспедиторские документы ФИАТА повышают конкурентоспособность участников внешнеэкономической деятельности и улучшают экспортные возможности страны их применения. При использовании этих документов сокращаются валютные расходы, улучшается платежный баланс страны, сокращается время перевозки, товарные запасы и складские потребности, повышается качество планирования товарных запасов. Упрощается также процедура предъявления исков.

Таким образом, применение в практике международных перевозок экспедиторских документов ФИАТА предоставляет больше возможностей для контроля за рынками сбыта и доставкой товаров, обеспечивает надежность внешнеторговой сделки, отвечает потребностям клиентов и повышает конкурентоспособность экспедитора, выписывающего эти документы.

Экспедиторские документы ФИАТА устанавливают и регулируют отношения между экспедитором и грузоотправителем, их действие не распространяется на отношения экспедитора с перевозчиком.

Нарушение правил применения этих документов, неправильное их использование может нанести значимый ущерб как экспедитору, так и грузовладельцу. С целью недопущения такого положения применяется жесткий порядок и контроль в работе с экспедиторскими документами ФИАТА. Правильное оформление транспортных и товаросопроводительных документов является основой деятельности экспедитора. От этого зависит своевременное прохождение груза по всем этапам перевозочного процесса и его сохранность.

5.3.2. Порядок использования экспедиторских документов ФИАТА

Авторское право на экспедиторские документы ФИАТА принадлежит Международной федерации экспедиторских ассоциаций. Для распространения этих документов среди экспедиторских компаний различных стран дирекция ФИАТА заключает с национальными ассоциациями экспе-

дителей разных стран специальное лицензионное соглашение о предоставлении такой национальной ассоциации права распространения экспедиторских документов ФИАТА среди членов этой ассоциации.

Выдача экспедиторских документов ФИАТА экспедиторским компаниям и предоставление им права на выписку таких документов клиентам оформляется соглашением с национальной ассоциацией и регламентируется соответствующей инструкцией по их применению.

Каждый экспедиторский документ ФИАТА имеет свой единый макет, единое содержание и отличительный цвет. Вносить какие-либо изменения и дополнения в содержание документов, их макеты и цвет запрещается. Нарушение этого требования делает документы ФИАТА недействительными.

Самостоятельное воспроизведение экспедиторских документов ФИАТА в любой форме отдельными фирмами и организациями категорически запрещено.

5.3.3. Обратный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA multimodal bill of lading – FBL)

Форма данного коносамента представлена в прил. 4.

Среди документов ФИАТА мультимодальный коносамент имеет особую значимость. Отличительной особенностью этого документа является его голубой цвет; содержание бланка установленной формы согласовано с ЮНКТАД ООН и МТП.

Ныне действующий вариант мультимодального коносамента ФИАТА вступил в силу 1 марта 1994 г. Этот вариант коносамента применяется в настоящее время экспедиторами и грузовладельцами в большинстве стран мира, осуществляющих перевозки грузов внешней торговли.

В мировой экспедиторской практике не существует другого документа, который бы возлагал на экспедитора ответственность за груз и его доставку клиенту. Выписав мультимодальный коносамент ФИАТА, экспедитор возлагает на себя ответственность за доставку груза клиента получателю. Получив от экспедитора коносамент ФИАТА, клиент освобождается от необходимости обращаться к какой-либо третьей стороне для обеспечения поставки товара согласно контракту купли-продажи, поскольку эту задачу за него решает экспедитор.

Экспедитор самостоятельно устанавливает деловые отношения со всеми третьими лицами, которые могут понадобиться для обеспечения поставки товара, на обеспечение которой он выписал клиенту коносамент ФИАТА. Только в этом случае клиент имеет дело с одним перевозчиком и обладает одним документом, подтверждающим выполнение им своих обязанностей по контракту. При этом, выдавая клиенту единый транспорт-

ный документ, экспедитор соответственно назначает одну цену за всю перевозку, так как котирует единую ставку, и, тем самым, дает клиенту возможность своевременно учитывать все расходы, связанные с доставкой груза до места назначения.

Таким образом, при применении мультимодального коносамента ФИАТА образуется стройная система доставки груза до места назначения: один экспедитор – один транспортный документ на всю перевозку (мультимодальный коносамент ФИАТА) – одна ставка за все расстояние доставки до места назначения (единый тариф) и один ответчик (единая ответственность экспедитора).

Эта система дает значительные преимущества и экономическую выгоду и клиенту, и экспедитору. Получив коносамент ФИАТА, грузовладелец полностью освобождается от каких-либо забот по обеспечению доставки груза. Доставку груза организует экспедитор, который заключает соответствующие договоры с каждым участником доставки груза и несет полную ответственность за доставку груза до конечного пункта назначения. При этом на экспедитора возлагается обязанность не только доставить груз, но и ответственность за всех перевозчиков и третьих лиц, привлеченных им для исполнения доставки груза.

Кроме того, грузоотправитель при аккредитивной форме расчетов с грузополучателем может предъявить мультимодальный коносамент ФИАТА в банк и получить деньги за проданный, но еще не доставленный покупателю товар. В результате ускоряется оборот средств для продавца.

На мультимодальном коносаменте ФИАТА имеется эмблема Международной торговой палаты (МТП). Эта эмблема свидетельствует о том, что настоящий коносамент рассматривается МТП как документ, соответствующий правилам Комитета по торговле и развитию ООН и МТП, разработанным для транспортных документов смешанной перевозки. Вместе с тем эмблема МТП не означает, что она является участником возможного судебного иска, возникающего из или в связи с использованием документа ФИАТА.

В целях обеспечения высокой степени защиты мультимодального коносамента ФИАТА, надежности его применения и авторских прав на него ФИАТА, использование этого документа строго регламентировано. В частности, только действительные члены ФИАТА, т.е. национальные экспедиторские ассоциации, имеют право выдавать своим членам разрешение на применение этого документа. Для этого национальная экспедиторская ассоциация должна заключить с ФИАТА специальное лицензионное соглашение, которым ей разрешается печатать и распространять среди своих членов бланки этого документа. При этом обязательным условием лицензионного соглашения является ограничение географии применения коносамента рамками национальной территории. Более того, держатель коно-

самената ФИАТА не может дать разрешение на его использование ни своему агенту, ни филиалу, ни какой-либо третьей стороне.

Официальным языком коносамената ФИАТА является английский. Однако, если этого требуют национальные законы и правила, то коносамент может быть напечатан также и на национальном языке страны выписки коносамената. При этом английский текст и английская версия мультимодального коносамената ФИАТА являются юридически обязательными и имеют верховенство над всеми другими текстами и версиями.

Прежде чем предоставить право использования мультимодального коносамената ФИАТА, национальная экспедиторская ассоциация должна убедиться в том, что экспедитор обладает хорошей деловой и моральной репутацией и отвечает принятым в международной деловой практике критериям, а именно: имеет достаточный опыт деловой активности, владеет капиталом, достаточным как минимум для оплаты своих обязательств по коносаменту, и располагает опытным штатом сотрудников (по крайней мере, один из руководителей должен иметь соответствующее образование и многолетний стаж работы в сфере международного экспедирования).

Особенность мультимодального коносамената ФИАТА заключается в необходимости страхования экспедитором своей ответственности за доставку груза согласно условиям этого коносамената, которые помещены на его оборотной стороне. Пределы этой ответственности, т.е. ответственности экспедитора за утрату или повреждение груза, должны составлять сумму, эквивалентную около 667 единиц специальных прав заимствования за одно место или одну упаковку груза или две единицы специальных прав заимствования за один килограмм утерянного или поврежденного груза, — в зависимости от того, что больше. Эти пределы ниже пределов, применяемых в других подобных документах.

На национальную экспедиторскую ассоциацию возлагается обязанность строго контролировать исполнение экспедиторами этого обязательства. Копия действующего страхового свидетельства экспедитора, выдавшего коносамент, должна храниться в досье национальной экспедиторской ассоциации. Что касается этой особенности коносамената ФИАТА, то правилами использования коносамената национальной экспедиторской ассоциации предоставляется возможность организовывать альтернативное общее или единое страховое покрытие индивидуальных обязательств своих членов — экспедиторов, получивших право выписывать коносамент ФИАТА.

Признание МТП коносамената ФИАТА предъявляет к экспедиторам, применяющим этот коносамент, особые требования, несоблюдение которых влечет за собой отзыв эмблемы с коносамената и, следовательно, потерю коносаментом своей значимости международного универсального транспортного документа. Поэтому национальные экспедиторские ассоциации — действительные члены ФИАТА обязаны следить за строгим соблюдением следующих требований:

не допускать никаких изменений в цвете, форме, содержании и тексте коносамента, за исключением пунктов, относящихся к грузу и его перевозке; не допускать каких-либо рукописных или машинописных (печатных) записей в коносаменте, могущих изменить его условия.

5.3.4. Правовые формы коносамента ФИАТА

В настоящее время в мировой практике применяется версия коносамента ФИАТА образца 1992 г. Изначально коносамент ФИАТА является оборотным документом, однако предусмотрена его выдача и в качестве необоротного документа. При этом в первом случае коносамент должен быть выписан на предъявителя или в виде ордерного документа. Если документ составлен на предъявителя, то он передается в обмен на товар без передаточной надписи; если же он составлен в виде ордерного документа, то передается посредством индоссамента (передаточной надписи).

Если коносамент ФИАТА выписан в нескольких подлинных экземплярах, то на нем проставляется количество выписанных подлинных (оригиналов) экземпляров. Если выписывается несколько копий, то на каждой копии ставится надпись «необоротная копия». Следовательно, выдачи груза можно требовать от экспедитора только против предоставления оригинала коносамента, а в случае необходимости – с надлежащей передаточной надписью (индоссаментом).

Экспедитор освобождается от обязанности выдать получателю груз в случае, если коносамент составлен в нескольких подлинных экземплярах и если груз выдан против предъявления одного из этих подлинных экземпляров.

Если коносамент ФИАТА выписан в оборотной форме, то он представляет своему владельцу право распоряжаться товаром, т. е. содержит право собственности на груз. Если коносамент выписан в необоротной форме (является именовым), то экспедитору, прежде чем выдать груз получателю, необходимо убедиться в том, что этот груз выдается действительно законному получателю.

5.3.5. Действия экспедитора при выдаче грузоотправителю коносамента ФИАТА

Коносамент ФИАТА может быть выдан грузоотправителю при условии:

- принятия экспедитором товаров под свою ответственность;
- обеспечения экспедитором себе исключительного юридического права распоряжения принятыми товарами;
- принятия товара в полной исправности и в хорошем состоянии по внешнему виду;

- соответствия данных коносамента данным полученного экспедитором поручения грузоотправителя;
- согласования с грузоотправителем ответственности за страхование принятого от него груза;
- определения количества выпуска подлинников (оригиналов) коносамента ФИАТА;
- страхования экспедитором своей ответственности в качестве перевозчика.

Выдав коносамент ФИАТА, экспедитор обязуется от собственного имени выполнить или обеспечить выполнение смешанной перевозки товара от места, где этот товар был принят экспедитором под свою ответственность согласно записи в коносаменте, до места назначения, указанного в этом коносаменте. При этом необходимо учитывать, что экспедитор может иметь собственные транспортные средства для перевозки груза на части маршрута. На части же маршрута, не покрываемого собственными транспортными средствами, экспедитор прибегает к услугам других перевозчиков. Такие перевозчики, как правило, являются фактическими перевозчиками. Экспедитор же является для грузоотправителя договорным перевозчиком – оператором смешанной перевозки.

Начиная работу по подготовке коносамента ФИАТА к выдаче, экспедитор имеет право и обязан потребовать от грузоотправителя точного описания товара. При описании товара следует пользоваться Единой номенклатурой внешнеэкономической деятельности. ФИАТА рекомендует также применять Объединенную товарную номенклатуру Всемирной таможенной организации. Если экспедитор будет пользоваться этими рекомендациями, то товар легко пройдет таможенные процедуры. В случае неточной или неполной информации грузоотправителя экспедитор освобождается от ответственности за причиненный товару по этой причине риск.

Экспедитору необходимо всегда иметь в виду, что данные им сведения, содержащиеся в коносаменте, являются основным доказательством принятия им груза под свою ответственность.

После того как грузы приняты и в коносамент внесены все сведения о грузах, экспедитор проставляет в нем дату и подписывает его, подтверждая тем самым то его положение, в котором содержится информация о принятии экспедитором груза под свою ответственность с обязательством доставить этот груз получателю. Подписывая таким образом коносамент, экспедитор подтверждает правильность содержащейся в коносаменте информации относительно товара, транспортного средства и других сведений, относящихся к товару, его перевозке и доставке.

По коносаменту ФИАТА экспедитор имеет право перевозить грузы на палубе, в трюме, выбирать, заменять, изменять способ и маршрут пере-

возки, порядок обработки, укладки, хранения и перевалки груза, не извещающая об этом грузоотправителя.

Если во время перевозки груз подвергается риску не по вине экспедитора, то последний может прекратить перевозку, отказаться от перевозки и передать груз отправителю. После этого поставка считается выполненной и ответственность экспедитора прекращается, но экспедитор имеет право на полный фрахт и компенсацию понесенных им расходов.

Стоимость перевозки и фрахт оплачиваются экспедитору полностью без каких-либо вычетов и отсрочек. Фрахт считается принадлежащим экспедитору в момент принятия им груза под свою ответственность и не может быть отозван обратно. Экспедитор также имеет право выбора валюты для оплаты ему грузоотправителем всех понесенных им расходов по коносаменту ФИАТА.

Коносамент представляет экспедитору залоговое право на груз и на все относящиеся к этому грузу документы. Это право распространяется на сумму, которую грузоотправитель должен экспедитору, включая расходы по складированию и хранению. Экспедитор может осуществить это залоговое право любым разумным способом, который он сочтет необходимым.

Экспедитор также должен знать, что грузоотправитель обязан возместить ему расходы в связи с любыми претензиями по общей аварии.

5.3.6. Ответственность экспедитора по коносаменту ФИАТА

Выдавая коносамент ФИАТА, экспедитор возлагает на себя ответственность за исполнение всей перевозки. Эта ответственность и ее пределы установлены в стандартных условиях коносамента ФИАТА, напечатанных на его обратной стороне. Согласно этим условиям экспедитор несет ответственность за свои действия, любые ошибки, упущения, а также за действия, поступки, ошибки и упущения любой третьей стороны, привлеченной им к выполнению обязательств по коносаменту ФИАТА. При этом ответственность экспедитора предусмотрена в трех различных пределах.

Так, основной предел ответственности за ущерб, утрату груза установлен в размере 666,67 единиц специальных прав заимствования Международного валютного фонда (МВФ) за одно место, или одну упаковку, или две единицы специальных прав заимствования за один килограмм утраченного или поврежденного груза весом брутто по выбору истца.

Второй предел ответственности экспедитора предусматривает случаи, когда перевозка груза не включает в себя морского или внутреннего водного участка, и составляет 8,33 единиц специальных прав заимствования за один килограмм утраченного или поврежденного груза весом брутто. Третий предел ответственности предусматривает обращение к национальному или международному правовому документу, если точно уста-

новлено, на каком участке перевозки произошла утеря груза или грузу нанесен ущерб, и на этом участке предусмотрено обязательное применение национального закона или международной конвенции.

В любом случае при определении меры своей ответственности по коносаменту ФИАТА экспедитор должен учитывать, что только он отвечает за действия своих сотрудников и за действия любых привлеченных им к исполнению коносамента третьих лиц как за свои собственные.

5.4. Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (Forwarders Certificate of Transport – FCT)

Одним из наиболее старых и нашедших широкое применение документов ФИАТА следует считать экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА, который представляет собой бланк определенной формы, установленного содержания и отличительного желтого цвета. Документ принят и введен в действие в 1959 г.; в настоящее время действует версия сертификата 1996 г.

С юридической точки зрения экспедиторский сертификат перевозки – это документ, удостоверяющий принятие экспедитором под свою ответственность определенной партии груза с обязательством ее отправки получателю по назначению согласно поручению отправителя, которое содержится в этом документе. Выдача этого документа облегчает грузоотправителю осуществление коммерческих, транспортных, банковских и других операций, связанных с доставкой грузов во исполнение заключенного им контракта.

Грузы и поручение на их транспортно-экспедиторскую обработку по экспедиторскому сертификату перевозки принимаются экспедитором только на основе национальных экспедиторских условий, которые напечатаны на оборотной стороне расписки. Экспедитор, выдавший сертификат, имеет полномочия вступать в деловые отношения с перевозчиками и другими юридическими и физическими лицами, привлекаемыми экспедитором к перевозке на его условиях. При этом экспедитор не может выступать в качестве перевозчика, – он отвечает только за внимательный и осторожный выбор третьей стороны, за качество и правильность указаний, выданных этой третьей стороне. Вместе с тем экспедитор является ответственной стороной перед держателем сертификата за доставку груза до места назначения через услуги выбранного им агента. Экспедитор, подписавший этот документ, обязан по просьбе его держателя передать последнему все имеющиеся у него претензии и иски к перевозчику и другим участникам перевозки.

Страхование груза экспедитор может производить только на основании четко изложенного письменного поручения.

При использовании экспедиторского сертификата перевозки ФИАТА экспедитор имеет право при возникновении непредвиденных и неподвластных ему обстоятельств изменить предусмотренный маршрут или способ перевозки. Понесенные в связи с вышеупомянутыми обстоятельствами издержки и расходы относятся на счет клиента.

Таким образом, выписав грузоотправителю экспедиторский сертификат перевозки, экспедитор берет на себя обязательство доставить товар по назначению привлеченным им перевозчиком. При этом экспедитор несет ответственность перед держателем документа за доставку груза привлеченным им перевозчиком в соответствии с условиями, изложенными на обратной стороне сертификата, т. е. в соответствии с национальными экспедиторскими условиями.

Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА выполняет своего рода защитную функцию. Экспедитор несет ответственность и за экспедирование товаров, и за их доставку получателю против предоставления этого документа. Следовательно, данный сертификат имеет первостепенное значение в случаях, когда поручение на перевозку содержит указание доставить груз до получателя.

Сертификат является оборотным, т. е. товарораспорядительным документом, поскольку выдача груза может быть осуществлена только по заполненному надлежащим образом оригиналу этого сертификата. В этом случае Экспедиторский сертификат перевозки должен быть выписан конкретному получателю.

Имея в своем распоряжении экспедиторский сертификат перевозки, его держатель может получить в своем банке платежи за проданный товар, ускоряя таким образом оборот денег. Тот факт, что этот документ признан в качестве платежного документа, закреплен в документе МТП № 470/251 (Унифицированные правила и практика применения документарных аккредитивов). В частности, статья 24 этого документа гласит: «...банки акцептуют экспедиторские документы типа экспедиторского сертификата перевозки, если об этом сделано соответствующее указание в аккредитиве».

Выдавая сертификат, экспедитор подтверждает, что:

- указанный в документе груз принят этим экспедитором или его агентом (субэкспедитором, филиалом и т.д.) и право распоряжения грузом возлагается исключительно на этого экспедитора;
- по внешнему виду грузы находятся в хорошем состоянии, тара и упаковка, предъявленные к отправке, соответствуют требованиям перевозки;
- каждое условие транспортных документов (коносамент, накладные) не противоречат обязательствам, которые он взял на себя в соответствии с экспедиторским сертификатом перевозки;

- все позиции этого сертификата строго и точно соответствуют полученным экспедитором указаниям;
- согласована ответственность за страхование перевозки данного груза;
- точно установлено, какое количество оригиналов сертификата должно быть выписано.

Право выдавать национальным экспедиторам разрешения на выписку экспедиторского сертификата перевозки ФИАТА имеет только национальная экспедиторская ассоциация – действительный член ФИАТА. Экспедиторский сертификат перевозки печатается на английском языке. Ответственность за это возлагается на действительного члена ФИАТА, т.е. национальную экспедиторскую ассоциацию. Не допускается каких-либо отклонений ни от формы, ни от текста установленного образца сертификата. Рекомендуются копировать текст, форму и содержание сертификата. В случае необходимости разрешено дублировать текст на втором языке.

В целях идентификации каждый экспедиторский сертификат перевозки должен иметь свой порядковый номер в стране его применения. Документ должен нести код страны выдачи по классификации ООН. На оборотной стороне сертификата должны быть напечатаны действующие в стране общие экспедиторские условия. Поэтому экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА может использоваться только теми экспедиторами, которые признают и присоединяются к этим условиям.

Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА выдается только членам национальных экспедиторских ассоциаций. Действительные члены ФИАТА, т.е. национальные экспедиторские ассоциации, должны контролировать выдачу этого документа и осуществлять регистрацию экспедиторов, которым они предоставили право выдавать бланки сертификата, а также указывать порядковые номера этих документов.

Воспроизводство и применение экспедиторского сертификата перевозки ФИАТА в любой форме экспедиторскими фирмами или отдельными экспедиторами строго запрещено.

Национальные экспедиторские условия, действующие в стране выдачи экспедиторского сертификата перевозки ФИАТА, напечатанные на оборотной стороне документа, юридически связывают держателя сертификата.

Лица, подписывающие экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА, обязаны внимательно ознакомиться с юридическим смыслом обязательств, принимаемых на себя экспедитором, выписывающим этот документ.

Экспедиторские сертификаты перевозки ФИАТА должны храниться как документы строгой отчетности.

5.5. Экспедиторская расписка ФИАТА (Forwarders Certificate of Receipt – FIATA FCR)

5.5.1. Общие сведения

Экспедиторская расписка ФИАТА применяется с 1955 года. В настоящее время действует вариант расписки от февраля 1982 года. Этот документ может применяться только теми экспедиторами, которые входят в национальную ассоциацию экспедиторов.

Экспедиторская расписка ФИАТА представляет собой стандартный бланк размером А4 унифицированного макета, единого содержания и отличительного зеленого цвета. Действие участников применения экспедиторской расписки регулируется Общими условиями деятельности Ассоциации российских экспедиторов. Эти условия помещаются типографским способом на обратной стороне документа.

Экспедиторская расписка ФИАТА заполняется экспедитором и передается грузоотправителю против получения от него товара. Юридический смысл расписки заключается в том, что, выдав этот документ грузоотправителю, экспедитор подтверждает принятие под свою ответственность конкретной партии товара с обязательством отправить ее получателю или держать ее в распоряжении получателя. Это обязательство является безотзывным. Безотзывность может быть отменена только в случае возвращения экспедитору подлинного экземпляра экспедиторской расписки и только при условии, что экспедитор еще в состоянии выполнить эту отмену, т. е. если он еще не успел выполнить ранее полученное поручение.

Таким образом, экспедиторская расписка играет роль свидетельства, которое удостоверяет получение экспедитором безотзывного поручения на осуществление определенных действий.

5.5.2. Правила заполнения экспедиторской расписки ФИАТА

Экспедиторская расписка ФИАТА заполняется только уполномоченным на то сотрудником экспедиторской организации в строгом соответствии с поручением заказчика, подписывается им и скрепляется печатью организации. Только после этого расписка передается грузоотправителю в обмен на товар.

Выписывая экспедиторскую расписку ФИАТА, экспедитор должен:

- собственноручно принять товар, разрешается принимать товар агенту, отделению экспедитора и т. д.;
- принять товар в полной исправности, в хорошем состоянии по внешнему виду;
- выдавая грузоотправителю экспедиторскую расписку, экспедитор подтверждает вышеуказанное положение о приеме им товара в полной

исправности и в хорошем состоянии по внешнему виду. Следовательно, экспедитор несет ответственность за внешний вид товара и упаковки;

- обеспечить заполнение экспедиторской расписки в строгом соответствии с поручением грузоотправителя;
- следить за недопущением противоречия транспортных документов, выписываемых во исполнение обязательств экспедитора по экспедиторской расписке, полученному поручению.

5.5.3. Правила и пределы применения экспедиторской расписки ФИАТА

Поскольку действие экспедиторской расписки ФИАТА регулируется типовыми условиями экспедитора, принятыми в стране выдачи документа и напечатанными на его обратной стороне, то экспедиторская расписка ФИАТА может быть использована только теми экспедиторами, которые согласны с типовыми экспедиторскими условиями и готовы применять их в своей экспедиторской практике.

Экспедиторская расписка ФИАТА применяется главным образом:

- при продаже товара на условиях франко-завод;
- при организации сборных отправок;
- при поставке комплектующих частей;
- при поставке товаров на объекты «под ключ».

Во всех перечисленных случаях экспедиторская расписка служит доказательством выполнения продавцом своих контрактных обязательств перед покупателем.

Если в контракте купли-продажи предусмотрено осуществление платежей за проданные товары по аккредитиву и в качестве доказательства поставки товара в транспортных условиях контракта указана экспедиторская расписка ФИАТА, продавец, предъявив в банк эту расписку, может снять с аккредитива причитающиеся ему за товар деньги.

Продавец не может распоряжаться товаром, переданным им в ведение экспедитора, после того, как экспедиторская расписка вручена им покупателю.

5.5.4. Ответственность экспедитора по экспедиторской расписке

Клиентами экспедитора по экспедиторской расписке ФИАТА могут быть отечественный продавец (экспортер) и иностранный покупатель. В случае, если экспедитор выступает по поручению экспортера, последний поручает ему отправить груз покупателю или хранить груз в его распоряжении.

Как только экспедитор выписал расписку, экспортер не имеет права отозвать свое поручение, поскольку покупатель уже оплатил стоимость

товара, будучи уверен в том, что товар находится вне контроля продавца. Это происходит потому, что в расписке указано, что экспедитор получил в свое ведение партию товара с безотзывным поручением выполнить определенные действия, – в частности, отправить эту партию товара покупателю.

В свою очередь, экспортер, выразив свое согласие иностранному покупателю на предоставление ему экспедиторской расписки, переуступил покупателю выгоду и преимущества, проистекающие из расписки, и потерял право на отзыв своего ранее выданного экспедитору поручения. Экспедитор, со своей стороны, выдачей расписки подтвердил то ее положение, где говорится, что экспортер не может отозвать свое поручение, не предоставив экспедитору оригинал расписки.

В случае, если экспедитор выступает по поручению иностранного покупателя, экспортер лишается возможности изменить свое поручение, поскольку в расписке также содержится указание о том, что поручение экспедитору может быть изменено, дополнено или отозвано только путем возвращения экспедитору оригинала расписки. И если экспедитор к этому времени уже отправил товары покупателю, то он не обязан и не может исполнить новое поручение.

Экспортер, в свою очередь, практически во всех случаях также защищен распиской, так как он может снять с аккредитива сумму, причитающуюся ему за проданный товар, путем представления в банк экспедиторской расписки.

5.6. Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt – FWR)

5.6.1. Общие сведения

В практической деятельности экспедиторские компании нередко оказывают своим клиентам услуги по складскому хранению товаров. При предоставлении таких услуг экспедиторы обязаны выдавать клиентам соответствующие документы на полученный от них товар.

Для оказания услуг на внешнем рынке экспедиторы имеют возможность использовать складскую расписку ФИАТА. Этот документ введен в действие в 1975 г. и представляет собой стандартный бланк на листе А3, унифицированного макета, единого содержания и отличительного оранжевого цвета. Действие складской расписки регулируется национальными экспедиторскими условиями, которые размещаются на обратной стороне документа.

Складская расписка ФИАТА включает в себя подробные положения, регулирующие права и обязанности сторон по передаточной надписи, по передаче прав собственности на товар, по вопросам хранения товара в со-

ответствии с условиями, напечатанными на обратной стороне, по вопросам выдачи товара против предоставления оригинала складской расписки. Следовательно, складская расписка выступает в качестве унифицированного документа, суть которого заключается в том, что юридические обязательства экспедитора, выступающего в качестве товарохранителя, и его деятельность определяются и регулируются внутренним законодательством.

5.6.2. Основные функции складской расписки ФИАТА

Складская расписка ФИАТА:

- служит письменным подтверждением договора складирования и хранения;
- является документом, подтверждающим прием экспедитором товара от товародателя-заказчика;
- является доказательством исполнения контракта купли-продажи.
- предъявление товародателем складской расписки свидетельствует о выполнении им своих обязательств перед заказчиком;
- может быть оборотным документом, если на ее лицевой стороне сделана надпись: «Оборотная» (Negotiable);
- может быть предъявлена в банк для получения платежей за поставляемый товар, если такой порядок расчетов предусмотрен в договоре купли-продажи;
- может служить залоговым документом на получение банковского кредита под товар, хранящийся на складе по складской расписке;
- дает держателю расписки право собственности на товар;
- предусматривает возможность выдачи товара частями;
- гарантирует выдачу товара только по предъявлении подлинного экземпляра складской расписки;
- содержит право передачи расписки и товара третьей стороне;
- дает товародателю право на предоставление третьей стороне уступки на предъявление претензии к товарохранителю;
- обеспечивает гарантию хранения, складирования и обработки товара строго в соответствии с установленными правилами, изложенными в деловых условиях, помещенных на обратной стороне расписки;
- является стандартным документом логистического обеспечения поставки товара в транспортно-экспедиторском перемещении товара.

5.6.3. Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions – FFI)

Деловые отношения между экспедитором и его клиентом-грузоотправителем становятся договорными после получения экспедитором от

грузоотправителя письменного поручения на выполнение конкретных действий и соответственно подтверждения экспедитором своего согласия на осуществление этих действий.

В практике оказания экспедиторских услуг в течение длительного времени не существовало единой формы поручения на экспедирование грузов. Одни экспедиторы разрабатывали свои собственные поручения на отдельные экспедиторские услуги, например, на экспедирование экспортных, импортных грузов, на производство портовых операций и т.д. и обеспечивали заказчиков экспедиторских услуг бланками таких поручений. Другие экспедиторы работали без бланков поручений и в своей деятельности полагались на заявки грузоотправителей. Вопрос стандартизации и установления единой формы поручения экспедитору стал общей проблемой и экспедитора, и грузоотправителя. Исходя из необходимости решения этой проблемы и руководствуясь своими уставными функциями, Секретариат ФИАТА разработал типовое поручение экспедитору в соответствии с Типовым руководством ООН по стандартизации и унификации деловых документов международной торговли и перевозок.

Поручение экспедитору ФИАТА представляет собой стандартный бланк отличительного белого цвета с едиными формулировками и графами синего цвета. Поручение экспедитору ФИАТА включает в себя функции и условия, которые могут встретиться при выполнении любого заказа на экспедирование, организации перевозки и перевозке груза при работе экспедитора со всеми принятыми в мировой практике транспортными, товаросопроводительными и экспедиторскими документами.

В частности, в поручении предусмотрено размещение информации об условиях продажи товара, его упаковке, маркировке, происхождении, наличии аккредитива и его условиях. Установлено место для размещения требуемых и прилагаемых к поручению документов, включая транспортные, консульские, таможенные, коммерческие, происхождения и др. В поручение вносятся сведения и данные о грузоотправителе и грузополучателе, месте нахождения груза и дате его готовности к отгрузке, данные о грузе, его весе, количестве мест, а также конкретные указания о требуемых услугах.

Бланки поручения передаются экспедитором грузоотправителю, который их заполняет, подписывает, скрепляет печатью и возвращает экспедитору для исполнения.

5.7. Интермодальное весовое свидетельство отправителя ФИАТА (Shippers Intermodal Weight Certificate – FIATA SIC)

В мировой экспедиторской и перевозочной практике важное значение имеют весовые показатели грузов, подлежащих транспортно-

экспедиторской обработке. В большинстве стран действуют ограничения нагрузки на ось при перевозке грузов автомобильным транспортом. Секретариат ФИАТА в 1997 г. разработал и внедрил в транспортно-экспедиторскую практику интермодальное весовое свидетельство отправителя. Рассматриваемое свидетельство ФИАТА оказало исключительно важную помощь экспортерам и импортерам, создав унифицированную систему весовых показателей.

Интермодальное весовое свидетельство отправителя ФИАТА представляет собой стандартный бланк на листе А4 отличительного белого цвета с зеленой каймой с эмблемой ФИАТА зеленого цвета, помещенной в середине бланка.

Существуют два способа применения этого документа.

Первый – бланки интермодального весового свидетельства отправителя передаются экспедитором грузоотправителю, который заполняет их, подписывает, скрепляет печатью и возвращает экспедитору. При этом необходимо иметь в виду, что бланки этого свидетельства принадлежат экспедитору, несут на себе эмблему экспедитора и являются его собственностью. Наименование этого экспедитора и номера бланков свидетельства зарегистрированы в дирекции ассоциации. Получив заполненный бланк, экспедитор вносит содержащиеся в нем данные в выписываемый им экспедиторский документ или передает их перевозчику для их внесения в транспортный документ.

При втором способе экспедитор сам заполняет и подписывает весовое свидетельство. Это происходит тогда, когда экспедитор выступает в роли грузоотправителя, что бывает при организации им сборных отправок. При этом экспедитор заполняет, подписывает, скрепляет своей печатью и передает перевозчику свидетельство с весовыми данными, составленное им на основе данных весовых свидетельств, полученных им от отдельных грузоотправителей мелких отправок грузов и составленных на бланках весовых свидетельств, выданных экспедитором отправителям мелких партий грузов.

5.8. Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB)

В мировой практике часть товаров, поставляемая во исполнение внешнеторговых контрактов, не требует аккредитивной формы расчетов. Это товары, поставляемые по товарообменным сделкам, товары, направляемые производителями своим филиалам за рубежом и т. д. При поставках таких товаров не надо предъявлять документ для его получения. Более того, из-за необходимости предъявления коносамента нередко происходит

задержка в поставке товара, поскольку в ряде случаев товары приходят на место назначения раньше, чем относящиеся к ним документы.

Несоответствие сроков доставки товара срокам поступления транспортных документов вызывало серьезные разногласия среди участников поставок товаров внешней торговли и приводило к ненужным финансовым затратам.

Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА является универсальным транспортным документом экспедитора, имеет бланк унифицированной формы и единого содержания, с отличительной голубой каймой и голубой эмблемой ФИАТА. Транспортная накладная ФИАТА соответствует Правилам Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Международной торговой палаты (МТП).

6. АССОЦИАЦИЯ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕДИТОРОВ

Ассоциация российских экспедиторов учреждена 14 ноября 1990 г. на базе транспортно-экспедиторских предприятий, созданных в середине прошлого века. В соответствии с уставом ассоциация является некоммерческой организацией, объединяющей на основе добровольного членства экспедиторские компании в целях расширения сотрудничества между ними, координации их деятельности, обеспечения прав, а также для представления и защиты общих интересов в государственных органах, общественных и международных организациях.

Основными целями и задачами ассоциации, определенными уставом, являются:

- Объединение экспедиторских организаций в единую национальную ассоциацию.

Такое объединение крайне необходимо прежде всего самим экспедиторам, поскольку членство в ассоциации, признанной международным экспедиторским сообществом, служит подтверждением высокого профессионализма, финансовой стабильности и заслуженной деловой репутации, что является преимуществом при получении заказа от клиентов на предоставление экспедиторских услуг.

Не менее важное значение членство экспедиторской организации в ассоциации имеет для клиента (грузоотправителя, грузополучателя). Именно членство экспедитора в национальной отраслевой ассоциации служит для клиента гарантией получения им качественных и надежных экспедиторских услуг.

- Защита интересов членов ассоциации на российском рынке экспедиторских услуг, координация их усилий в деле расширения деловой активности, недопущение между ними недобросовестной конкуренции.

Представление и защита интересов экспедиторов в государственных, общественных и иных организациях. Эта работа проводится по двум направлениям.

Первое направление – в рамках отраслевых советов и комитетов при властных структурах и общественных организациях. В рамках этих советов и комитетов ассоциация оказывает своим членам содействие в обеспечении оптимальных условий их профессиональной деятельности для достижения высокой экономической эффективности.

Второе направление – ассоциация решает перечисленные выше задачи непосредственно с властными структурами, принимая активное участие в обсуждении проектов нормативных правовых актов, регулирующих экспедиторскую деятельность, таких как Таможенный и Налоговый кодексы, транспортные уставы, и другие законодательно-правовые акты. Ассоциация инициировала подготовку проектов федеральных законов по транзиту,

о внесении изменений в ФЗ «О транспортно-экспедиторской деятельности» и утвержденных «Правил транспортно-экспедиционной деятельности». Ассоциация разработала Национальные стандарты, регулирующие транспортно-экспедиторскую сферу деятельности, введенные в действие Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии.

- Представление российских экспедиторов в Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и защита интересов российских экспедиторов на мировом рынке экспедиторских услуг.

С 1992 г. ассоциация представляет интересы российских экспедиторов в ФИАТА в качестве единой национальной ассоциации экспедиторов. По рекомендации ассоциации более 60 ее членов приняты в ФИАТА на индивидуальной основе, что служит доказательством уверенного вхождения российских экспедиторов в мировое экспедиторское сообщество и признания авторитета ассоциации.

- Оказание своим членам информационных и консультационных услуг.

Начиная с 1990 г. члены ассоциации регулярно обеспечиваются документами и материалами, определяющими и регулирующими экспедиторскую деятельность и связанные с ней отрасли. С 1998 г. ассоциация издает журнал «Международный экспедитор». Журнал имеет информационно-аналитический характер и пользуется активным спросом среди экспедиторов и их партнеров. Важную роль в работе ассоциации занимает участие в выставках транспортно-экспедиторской тематики.

Ассоциация имеет свой сайт, на котором размещена информация об ассоциации, ее членах, о российских и международных документах, о сертификации транспортно-экспедиторских услуг, о других мероприятиях. Регулярно обновляется новостной информационный раздел сайта по вопросам, касающимся транспортно-экспедиторской деятельности.

- Подготовка и повышение квалификации экспедиторских кадров, содействие экспедиторам в повышении их профессиональной подготовки.

Повышение квалификации экспедиторских кадров осуществляется на базе Центра повышения квалификации, созданного при ассоциации. В этом центре ежегодно проводятся в среднем по 5 специальных курсов по 80-часовой программе и по несколько 1-3-дневных семинаров по актуальным вопросам экспедиторской деятельности.

Обучение проводится по двум программам:

«Международный экспедитор» с вручением по окончании диплома ФИАТА;

«Управление цепями поставок» с вручением высшего диплома ФИАТА.

Часть занятий на этих курсах проводится с выездом в экспедиторские компании. Для членов ассоциации обучение проводится без оплаты.

- Сертификация качества экспедиторских услуг способствует повышению престижа и значимости членов ассоциации.

Ассоциация российских экспедиторов при содействии Всероссийского научно-исследовательского института по сертификации разработала новую систему добровольной сертификации, которая зарегистрирована Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии и внесена в Единый реестр зарегистрированных систем добровольной сертификации под регистрационным номером РОСС RU.М 305.04РФ00 от 22 марта 2006 г.

Система добровольной сертификации разработана в соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» [16]. Введение в действие Национальных стандартов Российской Федерации, регулирующих транспортно-экспедиторскую деятельность, свидетельствует о том, что эта деятельность стандартизирована на национальном уровне.

Система добровольной сертификации Ассоциации российских экспедиторов является наиболее простой и удобной системой сертификации в сравнении с другими имеющимися системами. Наличие сертификата соответствия является подтверждением того, что транспортно-экспедиторские услуги, оказываемые сертифицированными компаниями, соответствуют Национальным стандартам, что повышает статус этих компаний как в России, так и за рубежом.

7. МЕЖДУНАРОДНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ТОВАРА

7.1. Базисные условия поставки

Транспорт обеспечивает одно из важнейших условий любого коммерческого договора – поставку товара. Поэтому в договоре купли-продажи необходимо выделять:

- базисные условия поставки,
- сроки поставки,
- транспортное страхование и др.

Базисные условия поставки – это система обязательств между продавцом и покупателем при различных факторах, влияющих на коммерческую деятельность (куплю-продажу). В общем виде указанные обязанности относятся к следующим стадиям:

- изготовление товара;
- упаковка товара в соответствии с условиями контракта;
- транспортировка товара от продавца к покупателю.

Цена товара определяется в зависимости от разделения обязанностей между продавцом и покупателем. Это разделение имеет значение после его изготовления, поэтому может оказать воздействие на цену товара, но не является главным фактором, так как стоимость товара формируется в производстве и окончательно устанавливается на рынке в результате действия закона «спроса и предложения».

Базисные условия поставок присутствуют в любом договоре международной купли-продажи товара, поэтому они должны тщательно обговариваться и фиксироваться в тексте контракта. При ненадлежащем исполнении одной из сторон своих обязанностей могут возникнуть серьезные проблемы во время соответствующего разбирательства в арбитражном суде.

Нечеткое изложение в контракте разделения обязанностей между продавцом и покупателем может привести к тому, что будет сложно установить момент, когда товар считается поставленным и момент перехода риска с продавца на покупателя.

Четкое определение условий поставок имеет также особую важность при проведении таможенной очистки для определения таможенной стоимости. Иногда контракты носят слишком общий, типовой характер.

Обязанности продавца и покупателя при поставке товара включают в себя следующие основные аспекты:

Аспект (от лат. *aspectus* – вид, облик, взгляд, точка зрения) – одна из сторон рассматриваемого объекта, то, как он видится с определённой точки зрения. Кроме того, в ряде специальных дисциплин это слово употребляется как термин.

- а) погрузка-разгрузка товара;
- б) перевозка товара;
- в) экспортная и импортная документация;
- г) экспортные и импортные пошлины и сборы (и соответственно таможенная очистка);
- д) страхование товара;
- е) момент перехода риска повреждения товара или его утраты с продавца на покупателя.

В прошлом в практике международной торговли достаточно часто встречались случаи различного толкования разделения обязанностей продавца и покупателя (каждая из сторон, естественно, стремилась толковать положения контракта в свою пользу). Поэтому возникла объективная потребность единообразного понимания тех или иных терминов, используемых для фиксирования в контрактах разделения обязанностей между продавцом и покупателем. Это послужило причиной разработки системы правил ИНКОТЕРМС [34]. Официальной целью составления ИНКОТЕРМС является обеспечение комплекта международных правил по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли, поскольку это позволяет избежать неопределенность различной интерпретации таких терминов в различных странах.

В торгово-транспортной практике с течением времени выработался ряд традиций, которые уже не было смысла расшифровывать, а достаточно было просто обозначить их в контракте.

7.2. История создания ИНКОТЕРМС

В 1936 г. Международная торговая палата создала сборник таких торгово-транспортных правил ИНКОТЕРМС (Incoterms), которые официально регламентируют определенные права и обязанности сторон при исполнении условий договора. С момента издания правил ИНКОТЕРМС в 1936 г. они редактировались в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 годах. Такая регулярность корректировки международных терминов связана с постоянно меняющейся экономической обстановкой в мире, а также с накоплением опыта в сфере коммерческой деятельности. Последняя редакция ИНКОТЕРМС была осуществлена в 2010 г. Текст издания 2010 г. существенно отличается от редакции 1990 г., ИНКОТЕРМС-2010 учитывает появление и развитие зон, свободных от таможенных платежей. Введение в практику электронных платежей нашло отражение в международных терминах, в данной редакции также принято во внимание, что технология перевозочных процессов все время прогрессирует.

Широко распространенной является точка зрения, согласно которой термины ИНКОТЕРМС являются базисными условиями поставки товаров. Однако, строго говоря, это не совсем так.

Во-первых, базисные условия поставки, т.е. разделение соответствующих обязанностей между продавцом и покупателем, существовали и до появления первой редакции ИНКОТЕРМС в 1936 г.

Во-вторых, применение ИНКОТЕРМС носит рекомендательный характер.

В-третьих, тот факт, что ИНКОТЕРМС подвергаются регулярному пересмотру, означает, что в хозяйственной жизни накапливаются изменения, которые не вполне вписываются в содержание действующей в данный момент редакции ИНКОТЕРМС. Можно, например, предположить, что развитие электронной торговли информацией может вызвать появление соответствующего термина или модификацию содержания уже имеющихся терминов.

В-четвертых, в случае неправильного применения того или иного термина ИНКОТЕРМС приоритет имеют положения контракта.

Государственный таможенный комитет РФ (с 2004 г. – Федеральная таможенная служба РФ) обращает внимание на то, что российские юридические лица при заключении контрактов с партнерами из стран СНГ часто не придерживаются методологических требований оформления контрактов, ссылаясь при этом на ИНКОТЕРМС, неправильно его комментируют по тексту. В данном случае приоритет отдается условиям контракта.

Базисные условия поставки не дают решения некоторых важнейших вопросов, в том числе вопроса перехода права собственности на товар. Этот вопрос по-разному решается в законодательстве различных стран, поэтому должен особо оговариваться в контракте.

7.3. ИНКОТЕРМС – поставки по правилам

Различия в торговой практике разных стран могут привести к взаимному недопониманию между сторонами, заключившими сделку, что влечет за собой споры и судебные разбирательства, сопровождающиеся потерей времени и денег. Чтобы избежать этих неприятностей, Международной торговой палатой были разработаны правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли, известные как ИНКОТЕРМС (от англ. International commerce terms – «Международные торговые термины») [34].

Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора купли-продажи, которые регламентируют:

- распределение между продавцом и покупателем обязательств и транспортных расходов по доставке товара, т. е. определение, какие расхо-

ды и до какого момента несет продавец, и какие, начиная с какого момента, покупатель;

- момент перехода с продавца на покупателя рисков повреждения, утраты или случайной гибели груза;
- дату и место поставки товара, т. е. определение момента фактической передачи продавцом товара в распоряжение покупателя или его представителя (например, транспортной компании), следовательно, выполнения или невыполнения первым своих обязательств по срокам поставки.

Преимуществом терминов ИНКОТЕРМС является однозначная трактовка их содержания в судах, в первую очередь арбитражных, практически во всех странах. Другими словами, правила ИНКОТЕРМС позволяют избежать расхождения в интерпретации условий сделок купли-продажи.

Впервые правила ИНКОТЕРМС были приняты в 1936 г. Их изменения и дополнения производились в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 и в 2000 годах. С 1 января 2011 г. вступила в силу последняя на данный момент редакция – ИНКОТЕРМС-2010, отражающая перемены, произошедшие в международной торговле с 2000 г. Среди таких перемен – повышенное внимание к безопасности перевозок, ставшее особенно актуальным после событий 11 сентября 2001 г., а также широкое использование электронных средств при заключении коммерческих сделок.

В новой редакции исключены четыре определения (DAF, DES, DEQ и DDU), вместо которых введены два новых – DAT («поставка на терминале») и DAP («поставка в пункте»).

Термин DAP фактически объединил термины DAF, DES и DDU из прежней редакции ИНКОТЕРМС -2000. Таким образом, количество условий поставок сократилось с 13 до 11.

Новая система классификации делит условия поставок на две группы: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP относятся ко всем видам транспорта, а FAS, FOB, CFR и CIF – только к перевозкам по воде.

ИНКОТЕРМС регулирует далеко не все обязательства сторон по договору международной купли-продажи, а лишь самые основные условия поставки товаров.

На сегодня 11 торговых терминов ИНКОТЕРМС-2010 позволяют определить, как распределяются обязанности сторон по перевозке и страхованию, а также по выполнению таможенных формальностей при экспорте и импорте товара.

Юридически правила ИНКОТЕРМС относятся к обычаям международной торговли и применяются, если на них сделана ссылка во внешне-торговом контракте. Эти правила носят рекомендательный характер и их использование зависит от воли договаривающихся сторон. Если в договоре и в ИНКОТЕРМС условия поставки трактуются по-разному, приоритет имеет толкование, изложенное в договоре.

Если по каким-либо причинам ни один из 11 базисов поставки не подходит, стороны договора вправе по взаимному соглашению изменить содержание базисных условий поставок, на которые ссылается договор. Содержание этих изменений следует детально оговорить, так как они могут существенно повлиять на цену товара.

Если стороны договора решили использовать какой-либо коммерческий термин, не вошедший в ИНКОТЕРМС, то в контракте нужно подробно описать все условия, которые он подразумевает. Более того, подробное описание условий поставки в договоре позволяет обойтись и без ИНКОТЕРМС.

Если же вы все-таки решили использовать правила ИНКОТЕРМС, в договоре необходимо сделать соответствующую ссылку (например, «поставка осуществляется на условиях СІР Москва в соответствии с ИНКОТЕРМС-2010»).

Обратите внимание, что во избежание разногласий в толковании терминов следует четко указывать, какую редакцию правил используют стороны сделки – 1990, 2000 или 2010 года.

Помимо контрактов, термины ИНКОТЕРМС обязательно используются при составлении таможенных деклараций, а также указываются в некоторых сопроводительных документах, таких как международная накладная (CMR) и инвойс.

Инвойс (англ. invoice) – в международной коммерческой практике документ, предоставляемый продавцом покупателю и содержащий перечень товаров, их количество и цену, по которой они поставлены покупателю, формальные особенности товара (цвет, вес и т. д.), условия поставки и сведения об отправителе и получателе.

Выписка инвойса свидетельствует о том, что (кроме случаев, когда поставка осуществляется по предоплате) у покупателя появляется обязанность оплаты товара в соответствии с указанными условиями, а также о том, что товар отгружен согласно условиям поставки.

В российской практике документ, аналогичный инвойсу, отсутствует. Счёт-фактура является документом, применяемым исключительно для целей налогового контроля и потому не может считаться аналогом инвойса. В связи с этим в России инвойс обычно применяется при международных поставках товаров. В некоторой степени инвойс соответствует документу «счёт на оплату», применяемому в российской практике.

Необходимо учитывать, что ИНКОТЕРМС не определяет момент перехода права собственности на товар (для этого существует Гражданский кодекс) и случаи освобождения сторон от обязательств при наступлении непредвиденных и форс-мажорных обстоятельств, а также последствия нарушения сторонами обязательств, за исключением перехода рисков и расходов при неисполнении покупателем обязательств по приемке товаров или назначению перевозчика по условиям группы F.

При заключении внешнеторгового контракта, даже содержащего ссылку на ИНКОТЕРМС, эти вопросы следует оговорить отдельно.

7.4. ИНКОТЕРМС-2010

7.4.1. Структура Инкотермс-2010

Инкотермс-2010 (англ. Incoterms) – международные правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены заранее в международно признанном документе, вступившем в силу с 1 января 2011 г.

Правила Инкотермс-2010 отражают современные тенденции развития международной торговли, сложившиеся с момента выпуска последней редакции Правил в 2000 г. По сравнению с Инкотермс-2000 в них были внесены следующие изменения:

- общее количество терминов сокращено с 13 до 11;
- введены 2 новых термина: DAT (поставка на терминале) и DAP (поставка в пункте).
- новая версия содержит небольшое руководство к каждому термину, чтобы помочь пользователям Правил Инкотермс-2010 выбрать нужный термин.

Каждый термин Инкотермс-2010 (Incoterms-2010) представляет собой аббревиатуру из трех букв, все термины можно разделить на 4 группы.

1. Группа E – Место отправки (Departure – Отъезд)

EXW (от англ. ExWorks) (с места работы), торговый термин, означающий самовывоз. Ответственность продавца заканчивается при передаче товара покупателю или нанятому им перевозчику в помещении продавца (например, складе или магазине). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспорт, все расходы по вывозу товара со склада, перевозке, таможенному оформлению несёт покупатель. Всегда употребляется с указанием местоположения продавца, например, EXW London.

Базис (основа) поставки EXW возлагает минимальные обязанности на продавца и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по погрузке товара на месте отправки и нес все риски и расходы за такую отгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Термин EXW не может применяться, когда покупатель не в состоянии выполнить прямо или косвенно экспортные формаль-

ности. В этом случае должен использоваться термин FCA, при условии, что продавец согласится нести расходы и риски за отгрузку товара.

Покупателю товара термин EXW следует использовать с осторожностью, так как у продавца отсутствует перед покупателем обязанность по погрузке товара. Если продавец фактически осуществляет погрузку товара, делается это за счет и на риск покупателя. Если продавец осуществляет погрузку на свой риск и за свой счет, целесообразно использовать термин FCA.

Также необходимо учитывать, что продавец обязан лишь оказать покупателю товара для экспорта на условиях EXW только содействие в таможенной очистке товара для вывоза, продавец не обязан организовывать выполнение таможенных процедур для вывоза товара. Поэтому покупателю не рекомендуется использовать базис EXW, если он не может обеспечить выполнение экспортных таможенных формальностей для вывоза товара.

2. Группа F – Основная перевозка не оплачена. (Main Carriage Unpaid): FCA – (от англ. Free Carrier) (франко-перевозчик). Этот термин всегда употребляется с указанием места поставки. Он означает, что продавец выполняет своё обязательство по поставке, когда поставляет товар, очищенный от пошлин на экспорт, перевозчику, назначенному покупателем в указанном месте. Если поставка происходит в помещениях продавца, то продавец несёт ответственность за погрузку. В любом другом месте продавец такой ответственности не несёт.

FAS – (от англ. Free Alongside Ship) (франко вдоль борта судна) – означает, что продавец несёт расходы по доставке в порт отправления. Обязательства продавца по доставке товара считаются выполненными после того, как товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах (в согласованном порту отгрузки). Покупатель оплачивает расходы по погрузке, фрахту судна, страхованию, разгрузке и доставке до пункта назначения. Риски переходят в момент доставки на причал порта погрузки.

FOB – (от англ. Free On Board) – (франко-борт), буквально – бесплатно на борт судна) – термин, использующийся для обозначения условий поставки груза, определения стороны, на которую ложатся расходы по транспортировке, и точки передачи ответственности за груз от продавца к покупателю. Условия FOB предусматривают, что продавец обязан доставить товар в порт и погрузить на указанное покупателем судно, расходы по доставке товара на борт ложатся на продавца.

3. Группа C – Основная перевозка оплачена. (Main Carriage Paid):

CFR (от англ. Cost and Freight) – (стоимость и фрахт) означает, что продавец оплачивает доставку товара в порт, погрузку и фрахт судна, а также обеспечивает прохождение таможенных процедур при экспорте товара (в том числе оплачивает пошлины). Риск потери или повреждения, а

также дополнительные расходы после перехода товара через поручни судна переходят на покупателя.

CIF – (от англ. Cost, Insurance and Freight) – (стоимость, страхование и фрахт) – означает, что обязательства продавца считаются выполненными, когда товар перешёл через поручни судна в порту отгрузки, а продажная цена включает в себя стоимость товара, фрахт или транспортные расходы, а также стоимость страховки для морских перевозок.

CPT – (от англ. Carriage Paid To) – (фрахт и перевозка оплачены до...) – международный торговый термин, который применяется по отношению ко всем видам транспорта, включая смешанные перевозки. Продавец несёт расходы по фрахту и перевозке к пункту назначения. Покупатель оплачивает страхование груза. Риски переходят в момент доставки груза первому перевозчику.

CIP – (от англ. Carriage and Insurance Paidto) – (фрахт, перевозка и страхование оплачены до...) – международный торговый термин, который означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Ответственность продавца заканчивается после доставки товара перевозчику. Если перевозчиков несколько, то ответственность заканчивается после доставки товара первому перевозчику, –покупатель несёт все риски и любые дополнительные расходы, произошедшие после того, как товар был доставлен.

4. Группа D – Доставка (Delivery):

DAT – (от англ. Delivered At Terminal) – (поставка на терминале) – международный торговый термин, который может применяться при поставках любым видом транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта. Он означает, что продавец осуществляет поставку товара в согласованный с покупателем терминал в поименованном порту или ином месте назначения. Продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Терминалом может быть любое место, например, причал, склад, контейнерный двор, авиа-, авто- или железнодорожный терминал. Продавец несет все риски, связанные с доставкой и разгрузкой товара.

Сторонам рекомендуется наиболее точно определить терминал и, по возможности, определенный пункт на терминале, с доставкой товара на который обязательства продавца считаются выполненными.

DAP – (от англ. Delivered At Point) – (поставка в пункте) – международный торговый термин, который может применяться при поставках любым видом транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта. Термин означает, что готовый к разгрузке товар передается покупателю на прибывшем транспортном средстве в согласованном месте назначения. Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара в поименованное место.

Сторонам следует наиболее точно определить пункт в согласованном месте назначения, поскольку риски до этого пункта несет продавец. Продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. DAP требует от продавца выполнения таможенных формальностей для вывоза товара, если таковые применяются. Однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза, в том числе, уплачивать импортные пошлины. При намерении сторон возложить на продавца выполнение таможенных формальностей для ввоза, уплату любых импортных пошлин и выполнение иных таможенных формальностей для ввоза, целесообразно использование термина DDP.

DDP (от англ. Delivered Duty Paid) – (доставлено, пошлина оплачена) – термин употребляется с указанием места прибытия. Он означает, что ответственность продавца заканчивается после того как товар доставлен в указанное место в стране покупателя. Все риски, все расходы по доставке груза (налоги, пошлины и прочее), ответственность за порчу и потерю товара до этого момента несёт продавец. Он также несёт ответственность за таможенную очистку. В договор могут быть добавлены положения, освобождающие продавца от оплаты отдельных дополнительных формальностей.

7.4.2. Как использовать правила Incoterms®-2010 (Инкотермс-2010)

1. Путем инкорпорации Incoterms®-2010 (Инкотермс-2010) в Ваш договор купли-продажи.

При желании применить Incoterms®-2010 (Инкотермс-2010) необходимо четко указать на это в Вашем договоре следующим образом: «[избранный термин Инкотермс, включая поименованное место, в соответствии с Incoterms®-2010 / Инкотермс-2010]».

2. Путем избрания соответствующего термина Инкотермс.

Избранный термин Инкотермс должен соответствовать товару, способу его транспортировки и, кроме того, отражать, до какой степени стороны намерены внести дополнительные обязательства, например, обязательство продавца или покупателя по организации перевозки или страхования. Пояснения к каждому термину содержат информацию, полезную для осуществления такого выбора. Какой бы термин ни был избран, сторонам следует учитывать, что на толкование их договора могут повлиять обычаи портов или иных пунктов.

3. Путем возможно более точного определения пункта или порта.

Избранный термин Инкотермс может работать, только если стороны определили пункт или порт, а еще лучше, если стороны как можно более точно определили такой пункт или порт. Хорошим примером такого уточнения является следующий: «FCA 38 Cours Albert 1er, Paris, France

Incoterms® 2010». Согласно терминам Инкотермс Ex Works (EXW, франко завод), Free Carrier (FCA, франко-перевозчик), Delivered at Terminal (DAT, поставка на терминале), Delivered at Place (DAP, поставка в пункте), Delivered Duty Paid (DDP, поставка с оплатой пошлин), Free Alongside Ship (FAS, свободно вдоль борта судна) и Free on Board (FOB, свободно на борту), поименованный пункт представляет место, где осуществляется поставка и переход риска на покупателя.

Согласно терминам Инкотермс Carriage Paid To (CPT, перевозка оплачена до), Carriage and Insurance Paid To (CIP, перевозка и страхование оплачены до), Cost and Freight (CFR, стоимость и фрахт) и Cost, Insurance and Freight (CIF, стоимость, страхование и фрахт), поименованный пункт отличается от места поставки. Согласно этим четырем терминам Инкотермс поименованный пункт означает место назначения, до которого оплачивается перевозка.

Во избежание сомнений или споров указания на такое место, как на пункт или место назначения, могут быть далее определены путем уточнения адреса на точный пункт в этом пункте или месте назначения.

4. Следует помнить, что Инкотермс не представляют собой полный договор купли-продажи

Правила Инкотермс только указывают, какая из сторон договора купли-продажи должна осуществить необходимые для перевозки и страхования действия, когда продавец передает товар покупателю и какие расходы несет каждая из сторон, они не указывают на подлежащую уплате цену или способ оплаты. Они также не регламентируют переход права собственности на товар или последствия нарушения договора, эти вопросы обычно определяются в ясно выраженных условиях в договоре купли-продажи или в праве, применимом к такому договору. Стороны должны учитывать, что строго обязательный национальный закон (mandatory local law) может иметь преимущество в отношении какого-либо аспекта договора купли-продажи, включая избранный термин Инкотермс.

7.4.3. Основные черты Инкотермс-2010

Два новых термина Инкотермс – DAT (поставка на терминале) и DAP (поставка в месте назначения) заменили следующие термины Инкотермс 2000: DAF (поставка на границе), DES (поставка с судна), DEQ.

Число терминов Инкотермс, как было сказано выше, сокращено с 13 до 11. Это стало возможно путем включения двух новых терминов, которые могут быть использованы вне зависимости от согласованного способа перевозки, а именно: DAT (поставка на терминале) и DAP (поставка в месте назначения) вместо терминов Инкотермс 2000 DAF (поставка на границе), DES (поставка с судна), DEQ (поставка с причала) и DDU (поставка без оплаты пошлин).

Согласно указанным двум новым терминам поставка осуществляется в согласованном месте назначения: по термину DAT (поставка на терминале) путем предоставления товара в распоряжение покупателя неразгруженным с прибывшего транспортного средства (как это было ранее по термину DEQ (поставка с причала); по термину DAP (поставка в месте назначения) также путем предоставления товара в распоряжение покупателя, но готовым для разгрузки (как это было ранее по терминам DAF (Поставка на границе), DES (поставка с судна) и DDU (поставка без оплаты пошлин). Указанные новые правила сделали излишними правила Инкотермс-2000 DES (поставка с судна) и DEQ (поставка с причала). Указание на терминал в термине DAT (Поставка на терминале) может быть в порту и поэтому термин DAT может без опаски быть использован в тех случаях, когда применялся термин Инкотермс-2000 DEQ (поставка с причала).

Аналогично, прибывшее транспортное средство в термине DAP (поставка в месте назначения) может быть судном, а согласованное место назначения – портом назначения: следовательно, DAP (поставка в месте назначения) может без опаски быть использован в тех случаях, когда применялся термин Инкотермс-2000 DES (поставка с судна). Указанные новые правила, как и их предшественники, являются терминами прибытия (deliveredterms), т. е. продавец несет все расходы (кроме расходов по таможенной очистке для ввоза, если она применима) и риски, связанные с доставкой товара до согласованного места назначения.

7.4.4. Классификация 11 терминов Инкотермс-2010

Одиннадцать терминов Инкотермс 2010 можно разделить на две отдельные группы:

Правила для любого вида или видов транспорта

EXW	ExWorks	Франко-завод
FCA	FreeCarrier	Франко-перевозчик
CPT	CarriagePaidto	Перевозка оплачена до
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Перевозка и страхование оплачены до
DAT	DeliveredatTerminal	Поставка на терминале
DAP	DeliveredatPlace	Поставка в месте назначения
DDP	DeliveredDutyPaid	Поставка с оплатой пошлин

Правила для морского и внутреннего водного транспорта

FAS	FreeAlongsideShip	Свободно вдоль борта судна
FOB	FreeonBoard	Свободно на борту
CFR	CostandFreight	Стоимость и фрахт
CIF	CostInsuranceandFreight	Стоимость, страхование и фрахт

Первая группа включает семь терминов, которые могут быть использованы независимо от избранного способа перевозки и независимо от того, используется один или несколько видов транспорта. К этой группе относятся термины EXW (франко-завод), FCA (франко -перевозчик), CPT (перевозка оплачена до), CIP (перевозка и страхование оплачены до), DAT (поставка на терминале), DAP (поставка в месте назначения) и DDP (поставка с оплатой пошлин). Они могут быть использованы, даже если морская перевозка вообще отсутствует. Вместе с тем важно помнить, что эти термины могут быть применены, когда частично при перевозке используется судно.

Во второй группе терминов Инкотермс-2010 оба пункта назначения – пункт поставки и место, до которого товар перевозится покупателем, являются портами, и поэтому эти термины именуются «морские и внутренние водные правила». В эту группу входят термины FAS (свободно вдоль борта судна), FOB (свободно на борту), CFR (стоимость и фрахт) и CIF (стоимость, страхование и фрахт). В трех последних терминах опущено любое упоминание поручней судна (theship'srail) как пункта поставки, так как товар считается поставленным, когда он находится на борту судна. Это более точно отражает современную коммерческую реальность и исключает представление о том, что груз перемещается взад-вперед относительно воображаемой перпендикулярной линии.

7.4.5. Правила для внутринациональной и международной торговли

Инкотермс традиционно пользовались в договорах международной купли-продажи, когда товар пересекал границу. В различных частях света создание торговых союзов, как, например, Европейский Союз, сделали менее важным видимый контроль над товарами при прохождении их через границу соответствующих сторон. Поэтому в подзаголовках правил Инкотермс-2010 в явно выраженной форме указывается, что эти правила могут быть использованы как в договорах международной купли-продажи товаров, так и во внутринациональных договорах купли-продажи. В результате

правила Инкотермс-2010 в ряде пунктов четко подчеркивают, что обязанность по осуществлению экспортно-импортных формальностей имеется только тогда, когда это применимо.

Два обстоятельства убедили ИСС в своевременности движения в этом направлении. Во-первых, коммерсанты широко используют правила Инкотермс во внутринациональных договорах купли-продажи. Во-вторых, имеется возрастающее в США желание использовать во внутренней торговле Инкотермс вместо ранее закрепленных в Единообразном торговом кодексе США терминов отгрузки и поставки.

7.4.6. Пояснения

Перед каждым термином Инкотермс-2010 есть пояснения, которые выделяют основные моменты по каждому термину Инкотермс, например: когда их следует применять, когда переходит риск, каким образом распределяются расходы между продавцом и покупателем. Эти пояснения не являются частью действующих правил Инкотермс-2010, их целью является помощь пользователю в аккуратном и эффективном выборе соответствующего международного торгового термина для конкретной сделки.

7.4.7. Электронные коммуникации

Предыдущие версии правил Инкотермс определяли документы, которые могли быть заменены электронными сообщениями (EDI messages). В статьях А1/Б1 Инкотермс-2010 за электронными средствами сообщения признается тот же эффект, что и за бумажными сообщениями, если стороны договорились об этом или если это является принятым. Данная формула облегчает эволюцию к новым электронным процедурам в период действия Инкотермс-2010.

7.4.8. Страховое покрытие

Правила Инкотермс-2010 представляют первую версию Инкотермс с момента пересмотра Правил лондонских страховщиков (the Institute Cargo Clauses) и учитывают внесенные в эти Правила изменения. В Инкотермс-2010 информация, касающаяся обязанностей по страхованию, помещена в статьи А3/Б3, в которых сообщается о договорах перевозки и страхования. Эти положения были перемещены из статей А10/Б10 Инкотермс-2000, имевших общий характер. Формулировки статей А3/Б3 о страховании также дополнены с целью уточнения обязанностей сторон в этом отношении.

7.4.9. Контроль безопасности и необходимая для этого информация

В настоящее время возрастает важность проблемы безопасности движения товара, требующая проверки, что товар не представляет угрозы жизни людей или их имуществу по причинам, не связанным с его естественными свойствами. Поэтому в статьях A2/B2 и A10/ B10 терминов Инкотермс 2010 между продавцом и покупателем распределены обязанности по осуществлению или оказанию содействия в выполнении формальностей, связанных с контролем безопасности, таких, например, как Chain of custody information.

7.4.10. Расходы по обработке на терминале

Согласно терминам Инкотермс CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP и DDP продавец обязан осуществить все необходимые меры для обеспечения перевозки товара до согласованного пункта назначения.

Когда фрахт оплачивается продавцом, по существу он оплачивается покупателем, так как расходы по фрахту обычно включаются продавцом в общую цену товара. Расходы по перевозке иногда включают расходы по обработке и перемещению товара в порту или на контейнерном терминале, и перевозчик или оператор терминала могут возложить оплату этих расходов на покупателя, получающего товар. При таких обстоятельствах покупатель заинтересован исключить двойную оплату одной и той же услуги – один раз продавцу в виде части общей цены товара и второй раз отдельно перевозчику или оператору терминала. Инкотермс-2010 удалось избежать этого путем четкого распределения таких расходов в статьях A6/B6 соответствующих терминов.

7.4.11. Последующие продажи

В торговле сырьевыми товарами, в отличие от торговли готовыми изделиями, груз часто несколько раз последовательно продается в период перевозки. Если это имеет место, продавец в середине цепочки «не осуществляет отгрузку» товара, поскольку товар уже отгружен первым продавцом в этой цепочке. Поэтому продавец в середине цепочки выполняет свои обязанности в отношении покупателя, осуществляя не отгрузку товара, а предоставление отгруженного товара. С целью уточнения в соответствующие термины Инкотермс-2010 включена обязанность по «предоставлению отгруженного товара» как альтернатива обязанности по отгрузке товара в соответствующих терминах Инкотермс.

Иногда стороны желают дополнить какое-либо правило Инкотермс. Инкотермс-2010 не запрещает подобное дополнение, однако в отношении

этого существует опасность. Во избежание нежелательных сюрпризов сторонам целесообразно в их договоре как можно более точно предусмотреть ожидаемый от таких дополнений эффект. Например, если в договоре изменено распределение расходов по сравнению с правилами Инкотермс-2010, сторонам необходимо ясно указать, намерены ли они изменить пункт, в котором риск переходит с продавца на покупателя.

Данное введение содержит общую информацию по использованию и толкованию Инкотермс-2010, которая не является частью этих условий.

7.4.12. Пояснение используемых в Инкотермс-2010 терминов

Как и в Инкотермс-2000, обязанности продавца и покупателя представлены в зеркальном отражении, – в колонке А содержатся обязанности продавца, а в колонке Б – обязанности покупателя. Данные обязанности могут исполняться непосредственно продавцом или покупателем либо иногда в соответствии с условиями договора или согласно применимому праву через таких посредников, как перевозчики, экспедиторы или иные лица, номинированные продавцом или покупателем с определенной целью.

Текст Инкотермс-2010 является самодостаточным. Однако для удобства пользователей ниже приводится содержание обозначений, используемых далее по всему тексту.

Перевозчик – для целей Инкотермс-2010 перевозчик является стороной, с которой заключен договор перевозки.

Таможенные формальности – требования, которые должны быть выполнены в соответствии с применимым таможенным регулированием и могут включать обязанности в отношении документов, безопасности, информации или фактического осмотра товара.

Поставка – данное понятие является многогранным в торговом праве и практике, однако, Инкотермс-2010 использует его для обозначения, когда риск утраты или повреждения товара переходит с продавца на покупателя.

Отгрузочные документы – данное понятие используется в заголовке пункта А8. Оно означает документ, подтверждающий поставку (передачу) товара. По многим терминам Инкотермс-2010 отгрузочным документом является транспортный документ или соответствующая электронная запись. Однако по терминам EXW, FCA, FAS и FOB отгрузочным документом может быть и расписка. Отгрузочный документ может иметь и другие функции, например, составлять часть механизма платежа.

Электронная запись или процедура – набор информации, состоящий из одного или нескольких электронных сообщений, и, когда это применимо, функционально выполняет ту же функцию, что и бумажный документ.

Упаковка – данное понятие используется для нескольких целей:

- 1) упаковка товара должна соответствовать требованиям договора купли-продажи;
- 2) упаковка товара означает, что товар пригоден для перевозки;
- 3) хранение упакованного товара в контейнере или ином средстве транспорта.

Инкотермс-2010 не регулирует обязанности сторон по укладке товара в контейнер и, более того, в случае необходимости, сторонам целесообразно предусмотреть это в договоре купли-продажи.

7.4.13. Сроки поставки товаров в контрактах перевозки

Выбранная схема перевозки товара в значительной степени влияет на такой важный раздел договора купли-продажи, как сроки поставки товаров. Срок поставки представляет собой фактическую дату исполнения продавцом обязательств, предусмотренных базисными условиями контракта.

К примеру, базисные условия предполагают, что срок поставки товара заканчивается:

EXW – в момент извещения покупателя о готовности к передаче;

FCA – в момент выдачи железнодорожной или автомобильной накладной;

DAF – на дату штампа станции со стороны покупателя на железнодорожной или автомобильной накладной;

CIP – на дату транспортного документа, подтверждающего принятие груза первым перевозчиком, и т.д.

В случае необходимости стороны договора могут оговорить в контракте иные условия, считающиеся исполнением обязательств по срокам поставки товара. Нужно учитывать соответствие раздела договора, сроки поставки с другими положениями договора. Например, момент перехода с продавца на покупателя рисков порчи и утраты товара, покрытие транспортных рисков страхованием и т.п.

«Точно в срок» – система синхронного производства и поставки материалов, деталей и комплектующих изделий к месту производственного потребления или в торговую сеть в требуемом количестве и в нужное время. Использование схем поставки, в которых сроки транспортировки тщательно рассчитаны, и доказательство их эффективности привели к тому, что предприниматели стали предъявлять более высокие требования к времени доставки. Реализация данных систем достигается при соблюдении принципа «строго по графику» и увеличении скорости транспортных средств. Поэтому при согласовании сроков поставки стороны должны реально учитывать окружающую экономическую рыночную среду и подстраховываться на случай непредвиденных неприятностей.

Сроки поставки грузов можно согласовать с перевозчиком или предусматривать не слишком жесткие. В ситуации, когда для покупателя теряется смысл получения товара по истечении определенной даты или события, в контракте должно быть точно оговорено, что по истечении определенного срока или наступления даты обязательства продавца поставить товар, и покупателя принять товар, – прекращаются.

Поэтому коммерсанту важно рассчитывать срок транспортировки не только для снижения затрат, но и даже для того, чтобы сделка не сорвалась. В тех случаях, когда в договоре купли-продажи по какой-либо причине не предусмотрена дата поставки, обязательства продавца должны быть исполнены в разумные сроки (ст. 314 ГК РФ). Под разумными сроками в данном случае понимается время, необходимое для производства заказанного товара и его оперативной транспортировки.

7.4.14. Транспортное страхование

Транспортное страхование является подразделом имущественного страхования. Само имущественное страхование представляет собой страхование имущества физических и юридических лиц, находящегося в собственности страхователя, либо арендуемого им.

Страховщик несет ответственность за прямой физический ущерб, нанесенный имущественным ценностям. Наряду с возмещением убытков страховщик должен предусмотреть проведение мероприятий по предотвращению или снижению потерь, обеспечению сохранности имущества.

Различают два вида транспортного страхования:

страхование груза на период транспортировки (Карго);

страхование средств перевозки грузов (Каско).

Каско – страхование транспортных средств. Особенностью страхования средств транспорта является годичное страхование при наличии франшизы и ограниченности ответственности.

Карго – страхование грузов от рисков потери, порчи или повреждения товара в пути следования. Объектами данного вида страхования являются имущественные интересы лица, в пользу которого был заключен договор страхования; страховой случай наступает в момент повреждения, уничтожения, пропажи грузов, потери ими своих качественных свойств и т.д. во время владения, пользования или распоряжения грузом стороной коммерческих отношений, на которой лежат вышеперечисленные виды рисков.

Страхование грузов имеет ряд особенностей:

1) страховой полис может свободно передаваться друг другу сторонами коммерческих отношений, при этом не требуется никакого заявления, так как страхование совпадает с погрузкой;

2) возможно страхование груза с покрытием выше его стоимости;

3) существуют возможности страхования грузов по так называемому генеральному полису.

Генеральный полис представляет собой договор страхователя со страховщиком, в котором оговаривается страхование всех отправляемых грузов данного лица в течение определенного периода времени. При наличии такого договора период страхования начинается с уведомления страховщика об отправке очередной партии груза. При этом страховщик экономит накладные расходы, связанные с оформлением договора страхования для каждой отдельной партии груза. При возникновении необходимости возможно прекращение действия генерального полиса до окончания срока его действия, но с предварительным заявлением.

Тарифная ставка при страховании груза устанавливается в процентах от страховой суммы и зависит от стоимости и вида груза, вида транспортного средства и факторов, характеризующих степень риска.

В международной практике транспортного страхования выделяют три вида правил страхования и соответственно три вида полисов:

полис Ллойда (Английский полис) применяется в Англии, США, Японии, Канаде, Австралии;

Гамбургский (немецкий) полис используется в Германии, Скандинавских странах, России;

Марсельский (южный) полис распространен в Италии, Испании, во Франции.

В коммерческой деятельности транспортное страхование обеспечивает страхователю возмещение его убытков, связанных с повреждением или утратой грузов в период их транспортировки.

Этот раздел договора купли-продажи включает следующие основные условия: что страхуется, от каких рисков, кто страхует, на какую сумму и в чью пользу осуществляется страхование.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Арбитражный процессуальный кодекс РФ. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

Гражданский процессуальный кодекс РФ. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

Гражданский кодекс Российской Федерации. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Термины и определения». [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

Налоговый кодекс Российской Федерации. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

Трудовой кодекс Российской Федерации. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://base.consultant.ru/nbu/cgi/online>.

Воздушный кодекс Российской Федерации. ФЗ № 60-ФЗ от 19.03.1997.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. ФЗ от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. ФЗ от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ.

Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации. ФЗ РФ от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ.

О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения. ФЗ РФ от 24.07.1998 г. N 127-ФЗ.

О железнодорожном транспорте в Российской Федерации. ФЗ РФ от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ.

О защите прав потребителей. ФЗ ред. от 09.03.2016.

О транспортно-экспедиционной деятельности. ФЗ от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ.

О техническом регулировании. ФЗ от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ.

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. ФЗ РФ № 259-ФЗ от 08.11.2007 (с изменениями и дополнениями).

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. ФЗ РФ от 10.01. 2003 г. № 18-ФЗ.

Положение о федеральном государственном транспортном надзоре: утв. постановлением Правительства РФ № 236 от 19.03.2013 г.

Правила транспортно-экспедиционной деятельности: утв. постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 г. № 554.

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом: утв. постановлением Правительства РФ № 272 от 15.04.2011 (с изменениями).

Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте: утв. постановлением Правительства РФ от 06.02.2003 г. № 72.

Порядок оформления и форм экспедиторских документов. Приказ Министерства транспорта РФ от 11.02.2008г. № 23, зарегистрирован в Минюсте РФ от 28.02.2008 г. № 11239.

Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума: утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 25.

Правила перевозок железнодорожным транспортом животных: утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 35.

Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом: утв. приказом МПС России от 18.06. 2003 г. № 39.

Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом: утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 45.

Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом: утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. N 28.

Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте: утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. N 29.

Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов. Приказ Министерства транспорта РФ от 18.09.2008 г. N 152.

Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утв. Приказом Минтранса России от 28.07.2007 г. N 82.

Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., утв. Правительством РФ 22.11.2008 г. № 1734-р.

Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. Приказ Министерства транспорта РФ № 15 от 20.08.2004 г.

Официальный перевод Incoterms® 2010 Международной торговой палаты (ICC) на русский язык. URL: <http://www.tks.ru/2011/incoterms2010>.

Приложение 1

ПОРУЧЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРУ

1 (дата)

2 (номер)

3. Грузоотправитель _____

4. Клиент _____

5. Грузополучатель _____

6. Экспедитор _____

7. Уведомить сторону о прибытии груза _____

8. Страна происхождения груза _____

9. Товары, готовые к отправке, место, дата _____

10. Вид транспорта _____

11. Пункт назначения _____

12. Страхование _____

13. Товарный код _____ 14. Маркировка _____

15. Количество мест, вид упаковки _____

16. Вес брутто, нетто _____ 17. Объем _____ 18. Стоимость _____

19. Размер упаковки _____

20. Требуемые документы _____

21. Особые отметки _____

22. Подпись клиента _____

Приложение 2

ЭКСПЕДИТОРСКАЯ РАСПISKA

1 (дата)

2 (номер)

3. Грузоотправитель _____

4. Клиент _____

5. Экспедитор _____

6. Страна происхождения груза _____

7. Товарный код _____ 8. Маркировка _____

9. Количество мест, вид упаковки _____

10. Вес брутто, нетто _____ 11. Объем _____ 12. Стоимость _____

13. Размер упаковки _____

14. Условия _____

15. Особые отметки _____

16. Подпись экспедитора _____

Приложение 3

СКЛАДСКАЯ РАСПИСКА

1 (дата)

2 (номер)

3. Клиент _____

4. Экспедитор _____

5. Склад _____

6. Страна происхождения груза _____

7. Страхование _____

8. Товарный код _____ 9. Маркировка _____

10. Количество мест, вид упаковки _____

11. Вес брутто, нетто _____ 12. Объем _____ 13. Стоимость _____

14. Размер упаковки _____

15. Условия _____

16. Особые отметки _____

17. Подпись экспедитора _____

Приложение 4

Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA multimodal bill of lading – FBL)

КОНОСАМЕНТ		Транспорт №	Коносамент №
1. Отправитель		Ссылка на №	
2. Получатель			
3. Адресная пометка (перевозчик не отвечает за отсутствие адресной пометки)		HANSA — LINE Regular Liner Services	
4. Кем доставлено*	5. Место получения груза предыдущим перевозчиком*	Немецкая пароходная компания «ГАНЗА» Бреймен	
6. Судно	7. Порт погрузки		
8. Порт разгрузки	9. Место доставки данным перевозчиком*		
10. Марка товара и номер	11. Номер и вид упаковки, наименование товара	13. Вес брутто	14. Габариты

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Общие понятия и определения транспортно-экспедиционной деятельности	4
2. Субъекты и классификация услуг транспортно-экспедиционной деятельности	8
2.1. Субъекты транспортно-экспедиционной деятельности	8
2.2. Классификация услуг транспортно-экспедиционной деятельности	9
3. Правовые основы транспортно-экспедиционной деятельности	12
3.1. Система транспортного законодательства	12
3.2. Нормативно-правовая база договора транспортной перевозки ...	14
3.3. Структура договора перевозки груза	16
3.3.1. Виды договора перевозки	16
3.3.2. Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении	19
3.3.3. Содержание и исполнение договора транспортной экспедиции	20
4. Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»	22
4.1 Предмет регулирования ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»	22
4.2. Права экспедитора и клиента	24
4.3. Обязанности экспедитора и клиента	26
4.4. Ответственность экспедитора и клиента	27
4.4.1. Общие основания ответственности	27
4.4.2. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза	27
4.4.3. Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза	29
4.4.4. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции	29
4.4.5. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором	30
4.5. Претензии и иски	31
4.6. Правила транспортно-экспедиционной деятельности	33
4.7. Порядок и форма оформления экспедиторских документов и их форм	33
4.7.1. Состав экспедиторских документов	33
4.7.2. Форма экспедиторских документов	34

5. Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)	36
5.1. История ФИАТА	36
5.2. Статус, цели, задачи и организационная структура ФИАТа	36
5.2.1. Статус организации ФИАТА	36
5.2.2. Цели и задачи организации	37
5.2.3. Организационная структура ФИАТА	37
5.3. Экспедиторские документы ФИАТА	37
5.3.1. Основные экспедиторские документы ФИАТА	37
5.3.2. Порядок использования экспедиторских документов ФИАТА	40
5.3.3. Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA multimodal bill of lading – FBL)	41
5.3.4. Правовые формы коносамента ФИАТА	44
5.3.5. Действия экспедитора при выдаче грузоотправителю коносамента ФИАТА	44
5.3.6. Ответственность экспедитора по коносаменту ФИАТА	46
5.4. Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (Forwarders Certificate of Transport – FCT)	47
5.5. Экспедиторская расписка ФИАТА (Forwarders Certificate of Receipt – FIATA FCR)	50
5.5.1. Общие сведения	50
5.5.2. Правила заполнения Экспедиторской расписки ФИАТА	50
5.5.3. Правила и пределы применения Экспедиторской расписки ФИАТА	51
5.5.4. Ответственность экспедитора по экспедиторской расписке	51
5.6. Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt – FWR)	52
5.6.1. Общие сведения	52
5.6.2. Основные функции складской расписки ФИАТА	53
5.6.3. Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions – FFI)	53
5.7. Интермодальное весовое свидетельство отправителя ФИАТА (Shippers Intermodal Weight Certificate – FIAT ASIC)	54
5.8. Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB)	55
6. Ассоциация российских экспедиторов	57
7. Международные условия поставки товара	60
7.1. Базисные условия поставки	60
7.2. История создания ИНКОТЕРМС	61
7.3. ИНКОТЕРМС – поставки по правилам	62
7.4. INCOTERMS-2010.....	65

7.4.1. Структура Инкотермс-2010	65
7.4.2. Как использовать правила Incoterms®-2010 (Инкотермс-2010)	68
7.4.3. Основные черты Инкотермс- 2010.....	69
7.4.4. Классификация 11 терминов Инкотермс-2010	70
7.4.5. Правила для внутринациональной и международной торговли	71
7.4.6. Пояснения.....	72
7.4.7. Электронные коммуникации	72
7.4.8. Страховое покрытие	72
7.4.9. Контроль безопасности и необходимая для этого информация	73
7.4.10. Расходы по обработке на терминале	73
7.4.11. Последующие продажи	73
7.4.12. Пояснение используемых в Инкотермс-2010 терминов	74
7.4.13. Сроки поставки товаров в контрактах перевозки	75
7.4.14. Транспортное страхование	76
Список литературы	78
Приложение 1. Поручение экспедитору	80
Приложение 2. Экспедиторская расписка	81
Приложение 3. Складская расписка	82
Приложение 4. Обратный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA multimodal bill of lading – FBL)	83

Учебное издание

Рудольф Николаевич Ковалев
Александр Вячеславович Яценко

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Часть I

ISBN 978-5-94984-564-6



Редактор Р.В. Сайгина
Компьютерная верстка О.А. Казанцевой

Подписано в печать 21.03.2016

Формат 60×84 1/16

Печать офсетная

Уч.-изд. л.

Усл. печ. л. 5,11

Тираж 100 экз.

Заказ №

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный лесотехнический университет»
620100, Екатеринбург, Сибирский тракт, 37
Тел.: 8(343)262-96-10. Редакционно-издательский отдел

Отпечатано с готового оригинал-макета

Типография ООО «ИЗДАТЕЛЬСТВО УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР УПИ»
620062, РФ, Свердловская область, Екатеринбург, ул. Гагарина, 3