

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I»
(ФГБОУ ВО ПГУПС)

Е. К. Коровяковский, М. М. Пимоненко, Н. А. Слободчиков

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ФИРМ

Часть 1

Учебное пособие

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

2016

УДК 656.2.073 (075.8)
ББК 65.42
К68

Рецензенты:

доцент кафедры «Логистика и организация перевозок» СПбГИЭУ,
кандидат экономических наук

В. М. Бобкова;

доцент кафедры «Порты и грузовые терминалы»
ФГБОУ ВО ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова

О. А. Изотов

Коровяковский Е. К.

К68 Организация работы экспедиторских фирм. Ч. 1 : учеб. пособие / Е. К. Коровяковский, М. М. Пимоненко, Н. А. Слободчиков. – СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2016. – 31 с.

ISBN 978-5-7641-0872-8

В учебном пособии изложены основные вопросы, связанные с транспортно-экспедиторской деятельностью как при внутренних российских, так и международных перевозках.

Учебное пособие предназначено для студентов, обучающихся по специальностям «Эксплуатация железных дорог», «Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожном)», «Коммерция (торговое дело)», а также бакалавриантов по направлениям «Торговое дело (коммерция)» и «Технология перевозочного процесса». Целесообразно его использование на лекционных, практических и самостоятельных занятиях по дисциплинам «Основы логистики», «Управление на транспорте» как для очной, так и для заочной форм обучения. Может быть полезным также при дипломном проектировании по аналогичной тематике.

УДК 656.2.073 (075.8)
ББК 65.42

ISBN 978-5-7641-0872-8 (ч. 1)
ISBN 978-5-7641-0871-1

© Коровяковский Е. К., Пимоненко М. М.,
Слободчиков Н. А., 2016

© ФГБОУ ВО ПГУПС, 2016

Введение

В настоящее время организацией перевозок самостоятельно занимаются 20–25 % производителей и потребителей материальных благ, представленных организациями различных форм собственности. Остальные 75–80 % используют для этих целей посредников – экспедиторов (или, в современной трактовке, логистических провайдеров). Термины «посредник», «фрейт-форвардер», «агент», «порученец», «комиссионер», как, впрочем, и «логистический провайдер» – достаточно условные. В современных условиях посредник – полноценный предприниматель, оператор функциональной транспортно-логистической системы, оказывающий специфическую транспортную услугу и реализующий принадлежащую ему материальную и интеллектуальную собственность.

Экспедитор создаёт и реализует конкретную транспортную услугу, для подготовки которой необходимо иметь квалификацию и компьютерное оснащение, знание правил перевозки грузов различными видами транспорта, ценообразования и тарифного дела, порядок согласования стыковок различных видов транспорта, фрахтования и резервирования тоннажа. Нестандартной и поручаемой, как правило, экспедитору является услуга по оформлению для клиента договора об организации перевозок или их комплекса для доставки груза по варианту «от двери до двери» и «точно в срок».

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

В настоящих методических указаниях рассматриваются организационные, правовые, технологические, экономические и логистические основы экспедиторского и агентского предпринимательства, которое в комплексе называют транспортным экспедированием или логистическим провайдерством (logistic providers). Всё это является основой для создания,

развития и успешного функционирования предприятий, предполагающих выйти на рынок экспедиторских услуг и занять на нём достойное место.

Особое внимание уделяется основам логистики, поскольку за последние двадцать лет логистика стала одним из важнейших факторов, определяющих преимущества компаний в конкурентной борьбе. Если в древней Греции логистикой называли науку быстрого счета, теперь это понятие означает единый подход к решению разноплановых задач менеджмента и объединяющем начале многих противоположностей. Так, наверное, надо рассматривать и синтез двух начал: логистики и торговли, которые по сути своей являются взаимодополняющими гранями одного транспортно-экспедиторского процесса.

Необходимо заметить, что на железнодорожном транспорте классификация транспортно-экспедиторских услуг определяется в соответствии с ГОСТ Р 51133–98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», который предусматривает деление транспортно-экспедиторских услуг на следующие группы:

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

1. Правовые основы международных и внутренних перевозок

1.1. Национальное законодательство Российской Федерации

Источниками транспортного законодательства России служат:

- Гражданский кодекс, глава 40 «Перевозки»;
- Кодекс торгового мореплавания РФ, 1999 г.;
- Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, 2001 г.;
- Воздушный кодекс РФ, 1997 г.;
- Устав железнодорожного транспорта РФ, 2003 г.;
- Устав автомобильного транспорта РСФСР, 1969 г.

Транспортно-экспедиционная деятельность регулируется:

- главой 41 «Транспортная экспедиция» Гражданского кодекса РФ (ст. 801–806);

- федеральным законом от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»;
- ГОСТ Р 52298–2004 «Услуги транспортно-экспедиторские»;
- ГОСТ 51133–98 «Экспедиторские услуги железнодорожного транспорта. Общие требования»;
- Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утв. постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554.

Глава 40 ГК РФ «Перевозка» устанавливает единый порядок осуществления перевозок грузов, пассажиров и багажа в России – только на основании договора перевозки (договорам транспортной экспедиции, в том числе перевозки, будет отведено место для детального рассмотрения в следующем разделе пособия). Там же содержатся правовые и организационные нормы, которые используются экспедитором в его организаторско-перевозочной деятельности. Задача экспедитора состоит в том, чтобы добиться максимальной адекватности и последовательности между транспортными условиями контракта купли-продажи и условиями договора перевозки, а также в том, чтобы не допустить каких-либо убытков в ходе доставки товара и тем самым не превысить скалькулированный в контракте размер транспортной составляющей цены товара.

В главе 41 ГК РФ регламентируется деятельность, связанная с транспортной экспедицией грузов. Экспедитор – юридическое лицо, предоставляющее услуги по приёмке и отправке грузов по поручению и от имени другого юридического или физического лица любыми видами транспорта по выбору клиента или по своему усмотрению. Он обеспечивает реализацию всех (или части) операций, связанных с выполнением торговой сделки, за соответствующее вознаграждение. Экспедитор всегда действует как агент и исключительно от имени клиента в обеспечении услуг путём заключения контрактов с третьими лицами и, за исключением случаев грубой небрежности, клиент обязан возмещать расходы и считать экспедитора невиновным в отношении любой ответственности.

Федеральный закон РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. определяет права и обязанности экспедитора и клиента, а также их ответственность. Согласно этому закону экспедитор имеет право:

- отступать от указаний клиента, если это необходимо в интересах клиента;
- выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта, исходя из интересов клиента;
- удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесённых им в интересах клиента расходов;

- не приступать к исполнению обязанностей до предоставления клиентом необходимых документов и информации;
- проверять достоверность представленных клиентом документов и информации.

Клиент имеет право:

- выбирать маршрут;
- выбирать вид транспорта;
- требовать у экспедитора информацию о процессе перевозки груза;
- давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Экспедитор обязан:

- оказывать услуги в соответствии с договором;
- уведомлять клиента о допущенных отступлениях;
- при приеме груза выдать экспедиторский документ, предоставить оригиналы договоров, заключенных от имени клиента.

Клиент обязан:

- своевременно предоставить полную, точную и достоверную информацию о грузе;
- уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение и возместить понесённые им расходы в интересах клиента.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 ГК РФ и ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 СПЗ/место или 2 СПЗ/кг.

СПЗ – Специальные права заимствования (SDR – Special Drawing Rights) – международная счетная денежная единица, эмиссия которой осуществляется юридическим решением Международного валютного фонда (МВФ). СПЗ не имеют собственной стоимости и реального обеспечения, они используются для безналичных международных расчётов путем записей на специальных счетах и в качестве расчетной единицы МВФ. Их главное предназначение – роль валютного эталона, который выполняет свои задачи, основываясь на принципе многовалютной корзины. На базе «корзины СПЗ» осуществляются валютные котировки в Ямайской валютной системе.

Выраженная в *специальных правах заимствования* стоимость национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом оценки, используемым МВФ в данный момент по своим операциям и сделкам. Выраженная

в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты государства, которое не является членом МВФ, исчисляется с помощью метода, устанавливаемого этим государством.

Ямайская валютная система – современная международная валютная система, основанная на модели свободной конвертации валют, для которой характерно постоянное колебание обменных курсов.

Правила ограничения ответственности не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение возникли не вследствие его собственного действия или бездействия, совершённых умышленно или по грубой неосторожности. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере 10 % суммы понесённых клиентом или экспедитором затрат (ФЗ № 87-ФЗ, глава 3, статья 6).

Основание и размер ответственности экспедитора:

1. За утрату или недостачу груза – в размере объявленной ценности или её части.

2. За утрату или недостачу груза без объявления ценности – в размере документально подтверждённой стоимости или её части.

3. За повреждение груза – в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность.

4. За повреждение груза без объявленной ценности – в размере суммы, на которую понизилась документально подтверждённая стоимость груза.

Наряду с возмещением реального ущерба экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение (если это оговорено в договоре), а также упущенную выгоду в полном размере, но не более, чем в размере, установленном ФЗ № 87-ФЗ.

Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки, определённого договором, или, если это не определено, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза. Получатель обязан уведомить экспедитора о недостаче или повреждении груза при приеме груза, а если это невозможно определить сразу, то не позднее 30 дней со дня приема груза.

Клиент несёт ответственность за убытки, причинённые экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации. Клиент оплачивает расходы, понесённые экспедитором, а также штраф в размере 10 % от суммы этих расходов.

Клиент несёт ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесённых им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере 0,1 % вознаграждения экспедитору и понесённых им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более, чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесённых им в интересах клиента расходов.

Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение 6 месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Срок исковой давности составляет один год.

1.2. Правовое регулирование международных перевозок

В прошлом каждый вид транспорта был независим от других. Если товары (грузы) из исходной точки в точку назначения доставлялись несколькими различными видами транспорта, то каждый участок общего пути рассматривался как отдельный этап перевозки. Он регулировался собственным правовым режимом.

Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих транспортных предприятий в международных сообщениях всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозки грузов и регулирования других основных обстоятельств торгового мореплавания, сухопутных и авиационных сообщений. В результате этих усилий на международном уровне заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получившим название «*транспортные конвенции*». Многосторонние *всемирные* договоры (см. таблицу), регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиторского обслуживания, условно делятся на две основные группы – для морского и воздушного транспорта. Число участников этих договоров настолько велико, что в них установлены требования к транспортным документам для всего международного транспорта и для всех практических целей. Наземный транспорт (а также внутренний водный) по своему характеру имеет региональный охват. Единственные крупные международные конвенции по железнодорожному или автодорожному транспорту действуют в Европе, а в случае с железнодорожным транспортом они охватывают Азию и Северную Африку.

Вид перевозок	Международные документы, регулирующие перевозки грузов	Дата и место принятия конвенции	Цель
1	2	3	4
Морские	Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила)	Брюссель, 23 февраля 1924 г.	Установление некоторых единообразных правил, касающихся коносамента
	Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Правила Висби)	Брюссель, 23 февраля 1968 г.	Внесение некоторых изменений в Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте

Продолжение таблицы

1	2	3	4
Морские	Йорк – Антверпенские правила	Гамбург, 1974 г.	Установление правил международного торгового мореплавания, регулирующих взаимоотношения сторон, возникающие из общей аварии
	Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (не ратифицирована РФ)	Гамбург, 1 марта 1978г.	Установление унифицированных правил, касающихся прав и ответственности перевозчика и грузоотправителя в связи с морской перевозкой грузов
	Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.	Лондон, 19 ноября 1976 г.	Обеспечение повышенной компенсации и установление упрощенной процедуры пересмотра сумм ограничения ответственности
Воздушные	Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок	Варшава 12 октября 1929 г.	Унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок
	Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору	Гвадалахара, 18 сентября 1961 г.	Установление правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся стороной в договоре перевозки
	Конвенция для унификации некоторых правил, международных воздушных перевозок (не ратифицирована РФ)	Монреаль, 28 мая 1999 г.	Унификация некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок
	Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г.	Гаага, 28 сентября 1955 г.	Внесение поправок в Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 г.

Продолжение таблицы

1	2	3	4
Автомобильные	Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ)	Женева, 19 мая 1956 г.	Урегулирование и стандартизация условий применительно к договору перевозки грузов, когда место принятия и место сдачи груза находятся в различных странах
Железнодорожные	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)	1 ноября 1951 г.	Установление прямого международного железнодорожного сообщения для перевозок грузов между странами участниками Соглашения
	Международная Конвенция о перевозке товаров по железной дороге СИМ-СОТИФ	Берн, 1961 г.	Создание единообразной правовой системы, применяемой к международным перевозкам по железной дороге
Внутренний водный транспорт	Конвенция о режиме международного судоходства на Дунае	1949 г.	Установление принципа свободы судоходства по Дунаю и учреждение Дунайской комиссии для управления судоходством
	Братиславские соглашения, касающиеся организации международных перевозок грузов по реке Дунай	Братислава, 1955 г.	Создание единой системы организации международных перевозок грузов по реке Дунай
	Международное соглашение об общих условиях перевозки контейнеров по реке Дунай	1978 г.	Стандартизация условий применительно к перевозке контейнеров по реке Дунай
	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/СМНИ)	Будапешт, 22 июня 2001 г.	Унификация правил заключения и выполнения договоров перевозки по внутренним водным путям Европы (Рейн, Майн, Дунай и др.)

1	2	3	4
Смешанные перевозки	Конвенция Организации Объединённых Наций о международных смешанных перевозках грузов	В силу не вступила	Стимулирование развития и повышение эффективности международных перевозок грузов
	Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/ МТП	1 января 1992 г.	Применение единого правового режима к договору перевозки при смешанной (различными видами транспорта) перевозке груза
Упрощение таможенных процедур в области международных перевозок	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR)	Женева, 14 ноября 1975 г.	Облегчение международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами путем упрощения и согласования административных, в частности, пограничных и таможенных формальностей в области международных перевозок

1.3. Конвенция TIR

Международные автомобильные перевозки грузов предполагают пересечение территории одного или нескольких государств, при котором соответствующие таможенные органы применяют свои национальные системы контроля и таможенные процедуры. Эти системы различны в разных странах, однако, как правило, предполагают осмотр груза на каждой национальной границе и применение национальных гарантийных требований с целью покрытия возможной суммы пошлин и сборов во время транзита грузов по каждой из территорий. Это ведет к значительным расходам, задержкам и простоям при перевозке. В связи с увеличением объема международных перевозок возникла необходимость упрощения таможенных формальностей, которые должны быть не слишком обременительными для таможенных органов и не слишком сложными для перевозчиков.

Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением карнета TIR (Конвенция TIR), которая вошла в силу с 1978 г., была разработана Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН в ноябре 1975 г. Предусмотренный Конвенцией

TIR транзитный режим положен в основу многих региональных транзитных систем, что способствует непосредственно и косвенно облегчению международных автоперевозок. Водителям и специалистам грузового автотранспорта, которые ездят по европейским дорогам, знакомы голубые таблички с белыми буквами TIR. Конвенция TIR охватывает более 50 стран, включая ЕЭС, и применяется в Европе, Северной Африке, на Ближнем и Среднем Востоке, в Соединенных Штатах Америки, Канаде, Чили и Уругвае.

Главная цель транзитных таможенных систем – облегчить в максимально возможной степени международные перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, обеспечить необходимую надежность таможенного контроля и соответствующие гарантии. Конвенция TIR позволяет уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и одновременно дает таможенным органам международную систему контроля, приемлемую для работы, и возможность осуществления таможенного контроля различными государственными системами.

Система TIR базируется на четырех основных принципах:

I. Надежные транспортные средства или контейнеры.

II. Международная гарантия.

III. Карнет TIR.

IV. Взаимное признание мер таможенного контроля.

Из них вытекают следующие обязательные требования:

а) грузы перевозятся в надежных транспортных средствах или контейнерах, которые полностью исключают возможность доступа к перевозимому грузу без видимого нарушения или повреждения таможенного обеспечения (пломб и печатей) до момента выдачи их грузополучателю;

б) пошлины и сборы, в отношении которых существует риск неуплаты, должны обеспечиваться международной гарантией на весь период перевозки;

в) груз должен сопровождать международно признанный карнет TIR, выданный в стране отправления и действительный в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения;

г) меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения.

На каждое закрытое таможенное помещение (грузовой автомобиль с тентом, прицеп с тентом, полуприцеп с тентом, фургон, рефрижератор), которое зарегистрировано в ГИБДД как международное транспортное средство, выдается свидетельство о пригодности автотранспортного средства к международным перевозкам грузов. Бланки свидетельств должны быть напечатаны на языке страны выдачи, а также французском или английском. Свидетельство выдается и регистрируется перевозчиком или владельцем транспортного средства при наличии у него лицензии на право выполнять международные перевозки грузов. Свидетельство выдается сро-

ком на два года и заполняется печатным способом. К свидетельству прилагаются фотографии транспортного средства. Для грузового автомобиля, полуприцепа или прицепа с тентом – не менее четырех фотографий следующих видов:

- вид спереди, правой стороны и передней части полуприцепа, грузового автомобиля;
- вид сзади, левой стороны и задней части полуприцепа, грузового автомобиля;
- вид сзади, задней двери или стенки – крупным планом (на фотографии должен быть четко виден государственный номер транспортного средства);
- место пломбирования крупным планом.

Для рефрижераторов или фургонов, имеющих боковые двери, добавляется пятая фотография боковых дверей. Размер фото и цвет конвенцией не оговорены.

Международная система гарантий является вторым основным элементом транзитного режима TIR. Эта система предусматривает уплату национальным гарантийным объединением таможенных пошлин и сборов, которые могут быть не уплачены в ходе транзитных операций, если перевозчик не в состоянии уплатить. Система гарантий TIR имеет простой принцип функционирования. Каждое национальное объединение, представляющее перевозчиков своей страны и признанное ее таможенными органами, гарантирует уплату в своей стране любых пошлин и сборов, которые могут подлежать оплате в случае какого-либо нарушения, возникшего в ходе транспортной операции с применением карнета TIR. Поскольку неограниченных по размеру страховых сумм нет, денежные пределы гарантии устанавливаются для каждой страны в отдельности. Однако максимальная страховая сумма установлена IRU в размере 50 тыс. долл. на один обычный карнет TIR и 200 тыс. долл. на карнет TIR для перевозки алкогольных напитков и табачных изделий. Конвенцией TIR установлен также срок предъявления иска таможенными органами гарантийному объединению.

Третьим и наиболее заметным элементом всей системы TIR, помимо таблички TIR на самих транспортных средствах, являются карнеты TIR, которые представляют собой основной административный элемент системы TIR. IRU выдает карнест TIR национальным гарантийным объединениям в соответствии с условиями, определенными в договорных обязательствах, подписанных ими и IRU. Каждое национальное гарантийное объединение выдает карнет TIR перевозчикам в своей стране в соответствии с условиями, определенными в декларации об обязательствах, подписанной перевозчиком и объединением. Карнет TIR состоит из двух страниц обложки, неотрывного листка и корешков № 1 и № 2 (называемого желтым манифестом), отрывных листков и корешков (№ 1 и № 2). Первая страница

обложки, а также отрывные листки и корешки, расположенные по два (№ 1 и № 2), являются наиболее важной частью карнета TIR в том, что касается контроля, проводимого таможенными органами, и действия системы гарантии. Комплект из двух отрывных листков и двух корешков (№ 1 и № 2) выдается в каждой стране, в которой осуществляется любая операция TIR. Применяемый в настоящее время карнет TIR содержит 14 или 20 отрывных листков и корешков (№ 1 и № 2), вследствие чего он может использоваться самое большее в семи или десяти странах.

Четвертым и последним основным элементом, лежащим в основе системы TIR, является принцип приемлемости мер таможенного контроля, принятых в стране отправления, для стран транзита и назначения. Согласно этому принципу грузы, перевозимые в соответствии с процедурой TIR опломбированными дорожными транспортными средствами или контейнерами, обычно не досматриваются на промежуточных таможнях, в чем для перевозчика и заключается главное преимущество системы TIR.

1.4. Конвенция АТА

Конвенция АТА регулирует вопросы временного беспошлинного ввоза товаров, т. е. транспортно-технологическую схему перевозки с особым таможенным режимом.

Экспедиторы, обслуживающие выставки за рубежом, временно ввозившие в иностранные государства какое-либо профессиональное оборудование, инструменты и предметы, сталкивались с определёнными трудностями и потерями времени. С 1961 г. эти вопросы успешно регулируются международной системой карнетов АТА. Термин «карнет» означает документ, а аббревиатура АТА – «разрешение на ввоз». Россия присоединилась к таможенной Конвенции о карнете АТА и к Конвенции 1990 г. о временном ввозе при перемещении товаров любыми средствами транспорта. Эта Конвенция содержит положения о документах временного ввоза и о товарах для демонстрации или использования на выставках, ярмарках, конференциях и подобных мероприятиях. Одно из приложений этой Конвенции касается контейнеров, поддонов, упаковок, образцов и других товаров, временно ввезённых в связи с коммерческой операцией. Другое приложение касается товаров, ввезённых для образовательных, научных или культурных целей. Карнет АТА выдаёт Торгово-промышленная палата РФ под гарантии Внешторгбанка России.

2. Товарораспорядительные и товаросопроводительные документы международных перевозок

Отправной точкой действий по планированию, организации, расчётам стоимости и осуществлению перевозки является договор купли-продажи или договор поставки.

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

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

Экспедитору, так же как и перевозчику, безразлично, выдаётся ли ему поручение на организацию и исполнение доставки в рамках договора купли-продажи или договора поставки. Поэтому эти оба вида договора могут быть обобщены термином «контракт купли-продажи». Необходимо исходить из того, что непременным условием контракта купли-продажи является переход права собственности и рисков за товар от поставщика к заказчику.

Правовые отношения контракта купли-продажи регламентированы Конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г. (Венской конвенцией ООН 1980 г.). В Конвенции, а также в Гражданском кодексе РФ закреплено важное положение о свободе юридических лиц в заключении договора и определении его условий.

Контракт купли-продажи состоит из нескольких разделов:

- вводная часть;
- предмет контракта;
- количество и качество товара;
- срок и дата поставки;
- базисные условия поставки;
- цена и общая стоимость, предусмотренные в контракте;
- осуществление платежа;
- порядок сдачи-приёмки;
- требования к маркировке и упаковке;
- регулирование рекламаций;
- условия гарантий;

- штрафные санкции и возмещение убытков;
- страхование;
- форс-мажорные обстоятельства;
- арбитраж;
- формулировка транспортных и прочих условий;
- адреса сторон и их подписи.

Содержащаяся в контракте информация о доставке товара от продавца к покупателю включает в себя вопросы, определяемые видом международной перевозки, транспортно-технологической характеристикой груза, системой доставки, экономическими и коммерческими условиями перевозки.

Для непосредственного осуществления самого процесса перевозки заключается договор перевозки.

Договор перевозки – это документ, по которому одна сторона (грузоотправитель) передает груз другой стороне (перевозчик), а другая сторона принимает на себя обязательство доставить груз в определённое место за определённую плату.

При этом грузоотправителем может быть как грузовладелец, так и экспедитор.

В соответствии с международной практикой реальные договоры перевозки заключаются в одной из трёх систем:

- система накладных;
- система актов замера;
- система коносаментов.

Система накладных применяется практически на всех видах транспорта. Накладная содержит все сведения о грузе, и её отсутствие означает отсутствие договора перевозки.

Система коносаментов используется для оформления морской перевозки грузов, за исключением случаев, когда оформление договора перевозки идёт по системе накладных.

Система актов замера практически не используется в международной практике. Обычно она применяется на автомобильном транспорте для оформления нетоварных грузов.

2.1. Международные транспортные документы морских перевозок. Виды коносаментов

В заключительном акте Гамбургской конференции 1978 г. по морской перевозке грузов (см. главу 2.2) определяется документация, при помощи которой могут осуществляться международные морские перевозки.

Коносамент (Bill of Lading) – документ, который выдается отправителю перевозчиком, принимающим груз к перевозке, и содержит данные,

представленные отправителем. Существует большое количество видов коносаментов, которые все по сути являются:

- договором перевозки между отправителем и морским перевозчиком, по которому груз перевозится между определёнными пунктами за определённую стоимость;
- распиской перевозчика в принятии груза на борт;
- свидетельством права собственности на груз, которое может быть продано, куплено в то время, когда товар находится в состоянии транзита (если коносамент является «ордерным»).

Коносамент является товарораспорядительным документом. Коносамент может иметь стандартную форму, разработанную перевозчиком для любого из направлений работы, или его форма может быть разработана для каждой двусторонней или многосторонней линии индивидуально, в зависимости от особенностей стран – участниц линейных перевозок. Данные, указанные на лицевой стороне коносамента, могут меняться с каждым новым рейсом. На обратной стороне коносамента указываются единые условия для всех грузовладельцев. Когда перевозчик принимает груз в свое ведение, он по требованию грузоотправителя обязан выдать ему коносамент. Как правило, коносамент оформляется в семи экземплярах.

Процесс выпуска коносамента:

- либо отправитель или экспедитор составляет коносамент на бланке перевозчика, либо сам перевозчик выписывает коносамент на основании инструкции перевозчика;
- информация по коносаменту должна соответствовать данным буккирования груза на судно;
- грузовой партии (контейнеру) присваивается буквенно-цифровое обозначение;
- оформленный в установленном порядке (подпись, печать) коносамент выдается отправителю/экспедитору.

Морская накладная – это документ, который подтверждает договор перевозки грузов перевозчиком и в силу которого перевозчик обязуется доставить груз получателю, обозначенному в документе. В отличие от коносамента морская накладная не является товарораспорядительным документом, это товаросопроводительный документ, и он не дает возможности передачи прав собственности на груз во время его транспортировки третьему лицу.

Чартер используется в трамповом судоходстве в качестве договора перевозки и, в отличие от коносамента, не имеет стандартизованного содержания, каждый пункт договора оговаривается в каждом конкретном случае. Однако существуют некоторые стандартные формы, выпускаемые отдельными фрахтователями.

Коносаменты различаются наибольшими, но важными признаками, которые оговорены в определениях коносаментов, – что влияет на виды коносаментов и на что они влияют.

Бортовой коносамент (On Board Bill of Lading, Board B/L) удостоверяет в том, что принятые к перевозке грузы действительно погружены на судно.

Долевой коносамент (Delivery Order) – товарораспорядительный документ, выдаваемый перевозчиком или грузополучателем с подтверждением капитаном судна. Используется в случае частичной продажи грузополучателем товара до того, как он принял поставку. Долевой коносамент – распоряжение о передаче определённой части перевозимого груза в порту назначения другому лицу.

Застрахованный коносамент (Insured Bill of Lading) – сочетание транспортного документа со страховым полисом; служит доказательством как приёма груза к перевозке, так и его страхования, применяется при перевозке грузов в контейнерах.

Именной коносамент (Straight Bill of Lading, Straight B/L) – составленный на имя определённого грузополучателя. По именованному коносаменту груз передаётся в порту назначения тому получателю, который указан в коносаменте. Выдать груз другому лицу можно лишь на основании сделки, оформленной с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования.

Коносамент на предъявителя передаётся в обмен на груз путём простого вручения.

Коносамент на груз, принятый для погрузки (Received for Shipment Bill of Lading, Received for Shipment B/L) касается груза, принятого для погрузки в порту в ожидании ещё не прибывшего судна.

Линейный коносамент (Liner Bill of Lading, Liner B/L) – коносамент, выдаваемый судоходной компанией или от её имени и покрывающий перевозку на судах, курсирующих по регулярным маршрутам в соответствии с установленным и опубликованным расписанием.

Местный коносамент (local bill of lading) – со ссылкой на сквозной коносамент, по которому груз принят к перевозке. Местные коносаменты имеют служебное назначение для отчётности линии, порта и не являются товарораспорядительными документами.

Ордерный, или оборотный коносамент (Order Bill of Lading, Negotiable Bill of Lading, Negotiable B/L) – документ, по которому груз передаётся либо по «приказу» грузоотправителя, либо «приказу» грузополучателя, либо «приказу» банка, либо по передаточной надписи того, чьему «приказу» он составлен. Если не указано, что он составлен по «приказу» получателя, считается, что он составлен по «приказу» отправителя. «Приказ» – пометка

о том лице, которому передаётся груз. Например, получатель не может работать с грузом в порту назначения, в этом случае груз принимает экспедитор, который будет этим лицом.

Прямой коносамент (Direct Bill of Lading) – коносамент, покрывающий отгрузку между непосредственными портами погрузки и выгрузки на одном и том же судне.

Сборный, или групповой, коносамент (Combined (Collapsible) Bill of Lading) – документ на несколько грузов, предназначенных для различных грузополучателей.

Сквозной коносамент (Through Bill of Lading, Through B/L, TBL) – документ, предусматривающий перевалку груза на другое судно в промежуточном пункте и покрывающий всю перевозку груза от порта погрузки до места конечного назначения. При сквозном коносаменте важно наличие чётких отметок о передаче груза от одного перевозчика к другому.

2.2. Международные транспортные документы железнодорожных перевозок

В международных железнодорожных сообщениях в качестве договора перевозки действует *международная железнодорожная накладная (CIM)* на основе единой Конвенции о международных железнодорожных перевозках в редакции 1980 г. (КОТИФ), содержащей объединённый текст Бернских конвенций. Участниками Бернских конвенций являются большинство европейских и ряд азиатских и африканских стран, РФ не входит в их число. Текст железнодорожной накладной печатается на стандартных бланках обычно на двух языках. Железнодорожная накладная выписывается грузоотправителем или его экспедитором на имя грузополучателя. Перевозчик скрепляет договор перевозки, ставя штампель на накладной и дубликате, который остается у грузоотправителя. Накладная следует с грузом. К каждой накладной прилагается товаросопроводительная документация.

Международные железнодорожные перевозки в РФ, странах СНГ, КНДР, КНР, МНР, Польше, Болгарии официально, а в странах Балтии, Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии на практике осуществляются с использованием *накладной СМГС*, Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении. Накладная СМГС (см. приложение) – это документальное оформление договора перевозки между грузоотправителем и администрацией железной дороги. Накладная СМГС (состоит из 5 листов) сопровождает груз до станции назначения. Все страны, использующие накладную СМГС, за исключением РФ, признают и накладную CIM. При перевозках из России в страны КОТИФ накладная СМГС переоформляется в накладную CIM на пограничной станции.

2.3. Международная автотранспортная накладная CMR

Накладная обычно составляется в пяти экземплярах (отправителю, перевозчику, получателю, на таможенную отправление, таможенную назначения) плюс по количеству пограничных переходов. Копия накладной юридической силы не имеет. Форма накладной приведена в приложении.

2.4. Международная транспортная документация на воздушном транспорте

Основными документами, оформляемыми при международных грузовых авиаперевозках, является авиационная накладная и грузовой манифест.

Авиационная накладная (Air Way Bill) (см. приложение) – это документ, удостоверяющий заключение договора между отправителем и перевозчиком на перевозку грузов. Накладная является основным договорным и финансовым документом.

Грузовой манифест используется для указания сведений о перевозимом грузе на данном рейсе. Сведения вносятся для каждой партии груза, следующего под каждым номером авиационной накладной на данном рейсе. Аэропорт отправления должен подготовить необходимое количество грузовых манифестов. Грузовые манифесты заполняются отдельно для каждого пункта разгрузки. Использование грузовых манифестов позволяет более оперативно разгружать партии грузов в промежуточных аэропортах.

Грузоотправитель должен заполнить на английском языке авиационную накладную и вручить её перевозчику одновременно с передаваемым ему для перевозки грузом. Грузоотправитель несёт всю ответственность за полноту и правильность указанных сведений. Авианакладная – это комплект из 12 экземпляров идентичных бланков разного цвета. Три первых экземпляра являются оригиналами, а остальные копиями.

Оригинал № 1 – для перевозчика.

Оригинал № 2 – для грузополучателя.

Оригинал № 3 – для грузоотправителя.

Копия № 4 – подтверждение доставки.

Копия № 5 – для аэропорта назначения.

Копия № 6 – для третьего перевозчика.

Копия № 7 – для второго перевозчика.

Копия № 8 – для первого перевозчика.

Копия № 9 – для агента по продаже авиафрахта.

Копии № 10, 11, 12 – дополнительные копии для перевозчика.

Библиографический список

1. ГОСТ Р 51133–1998. Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. – [М., 1998].
2. ГОСТ Р 52298–2004. Услуги транспортно-экспедиторские. – [М., 2004].
3. Голубчик А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А. М. Голубчик. – М. : Издательство транспортной литературы, 2011.
4. Журавлёв Н. П. Транспортно-грузовые системы / Н. П. Журавлёв. – М. : Маршрут, 2006.
5. Зеркалов Д. В. Транспортно-экспедиторская деятельность / Д. В. Зеркалов, Е. Н. Тимощук. – М. : Инфра-М, 2009.
6. Кокин А. С. Международная транспортная экспедиция / А. С. Кокин, Г. А. Левигов. – М. : Дело, 2005.
7. Колесниченко А. Н. Основы организации работы транспорта во внешней торговле / А. Н. Колесниченко. – М. : Об-во сохр. лит. наследия, 2011.
8. Нестеров Р. В. Таможенное оформление перевозки импортных грузов / Р. В. Нестеров, О. А. Комина, М. В. Забадыкина, Е. К. Коровяковский. – СПб. : ПГУПС, 2009.
9. Плужников К. И. Транспортное экспедирование / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. – М. : Транспорт, 2006.
10. Резер С. М. Взаимодействие транспортных систем / С. М. Резер. – М. : Наука 1985.
11. Семенов В. М. Транспортная логистика : учеб. пособие / В. М. Семенов, В. В. Ефимов, Ю. В. Коровяковская. – СПб. : ПГУПС, 2006.
12. Сергеев В. И. Справочник логиста: международная перевозка грузов. Т. 2 / В. И. Сергеев, М. Ю. Чепурной, Г. Р. Мкртчян. – М. : МЦВДНТ, 2007.
13. Сханова С. Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание / С. Э. Сханова. – М. : Академия, 2008.
14. Ульяницкий Е. М. Информационные системы взаимодействия видов транспорта / Е. М. Ульяницкий. – М. : Маршрут, 2005.
15. Щербанин Ю. А. Основы логистики / Ю. А. Щербанин. – М. : ЮНИТИ, 2007.



**ДОГОВОР № _____
на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание**

Москва « » _____ 2010 г.

ООО «ЮВМ-ГРУПП», именуемое в дальнейшем Экспедитор, в лице генерального директора, действующего на основании Устава, с одной стороны, и _____,
_____ именуемого в дальнейшем Клиент, в лице _____,
_____ действующего на основании _____, с другой стороны, при совместном упоминании, Стороны заключили настоящий договор о нижеследующем.

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. Экспедитор обязуется в соответствии с Заявкой (приложения к настоящему Договору) за вознаграждение и за счет Клиента выполнить или организовать выполнение определенных настоящим договором услуг, связанных с перевозкой груза.

Информация об отправке и грузе, отраженная в актах сдачи-приемки и/или в Накладной на отправку груза в вагонах, подписанных Сторонами, приравнивается к Заявке.

1.2. Стороны ежемесячно и/или после оказания услуг в соответствии с настоящим Договором составляют Акт сдачи-приемки (Акт об оказании услуг), в котором подтверждают факт оказания услуг и их стоимость.

1.3. Исполнение Экспедитором обязательств по договору не влечет перехода права собственности на груз. Клиент обязан иметь разрешительные документы, необходимые для заготовки, переработки и реализации перевозимого груза.

1.4. К сопроводительным экспедиторским документам стороны отнесли: Акт сдачи-приемки груза в контейнерах при загрузке, Акт сдачи-приемки груза в контейнерах при выгрузке, Накладную при отправке груза в вагоне, товарно-транспортная накладную.

2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

2.1. Экспедитор обязуется:

2.1.1. На условиях, предусмотренных настоящим договором и принятой к исполнению Заявкой, выполнять или организовывать выполнение экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза Клиента в оговоренные сроки, по указанному маршруту и соответствующим транспортом.

2.1.2. В однодневный срок рассматривать принятые от Клиента заявки. Не позднее двух дней до планируемой даты оказания услуг передавать Клиенту заявки, принятые к исполнению, заверенные своей печатью.

2.1.3. Экспедитор вправе привлекать к исполнению своих обязанностей третьих лиц.

Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает Экспедитора от ответственности перед Клиентом за неисполнение настоящего договора.

2.1.4. Производить за счет Клиента оплату следующих платежей:

а) железнодорожного тарифа, других сборов и платежей, причитающихся Перевозчику за перевозку груза, в том числе в соответствии со ст. 22 УЖТ РФ;

б) по согласованию с Клиентом производить иные платежи, не связанные с перевозкой железнодорожным, автомобильным транспортом.

Все оплаты осуществляются в размере, необходимом для доставки груза в пункт назначения, и определяются Экспедитором на основании Заявки Клиента.

2.1.5. Подавать под погрузку технически исправные вагоны, контейнеры и автомобили (далее по тексту транспортные средства) соответствующей марки в количестве и сроки (дата и время), указанные Клиентом в Заявке, пригодные для перевозки данного груза и отвечающие ТУ и санитарным требованиям.

2.1.6. При отправлении железнодорожным транспортом пломбировать вагон после его загрузки, по окончании загрузки контейнера обеспечить Клиента (его представителя) запорно-пломбировочным устройством (ЗПУ), оформить перевозочные документы и сдать опломбированный вагон, контейнер на железнодорожную станцию отправления для дальнейшей перевозки.

2.1.7. Выдавать груз в пункте назначения уполномоченному Клиентом лицу, указанному в Заявке и/или сопроводительных экспедиторских документах, только после внесения Клиентом (Грузополучателем) платы за оказанные услуги, если иное не оговорено сторонами.

2.1.8. Экспедитор вправе за дополнительную плату, по согласованию сторон, оказывать Клиенту (Грузополучателю) дополнительные услуги, в частности:

а) консультации по вопросам подбора транспорта для перевозок, оформления провозных документов, организовывать срочные отправки грузов;

б) маркировать предназначенный к отправлению груз;

в) осуществлять охрану груза при перевозке его автотранспортом;

г) страховать отправляемый груз в интересах и за счет Клиента;

д) представлять складские площади для временного размещения, хранения перевозимого груза;

е) осуществлять экспедирование груза на основании выданной Клиентом доверенности, прием груза по количеству и качеству тарных мест, получение товарно-транспортных накладных, счетов-фактур, сертификатов соответствия, удостоверений качества и иных необходимых документов на груз;

ж) оформлять пропуска на транспортировку тяжеловесных, негабаритных грузов;

з) предоставлять пропуска для въезда Клиента к местам погрузки/выгрузки;

и) осуществлять таможенное оформление и выполнение иных формальностей в странах СНГ и за ее пределами;

к) обеспечивать диспетчерский контроль за продвижением груза до станции назначения;

л) осуществлять погрузку грузов у отправителей и разгрузку транспортных средств у получателей в дневное, ночное и вечернее время с использованием средств освещения, а также необходимых приспособлений;

м) раскредитовывать документы на прибывшие в адрес грузополучателей грузы;

н) выполнять иные действия, связанные с исполнением настоящего Договора.

2.1.9. В соответствии с п. 1.1 настоящего Договора Экспедитор обязуется:

а) заключать от своего имени, по поручению и за счет Клиента договоры как длительного, так и разового характера для оказания услуг, связанных с перевозкой грузов;

б) по завершении услуг выставить Клиенту счет-фактуру, который с Актом об оказании услуг или сопроводительным экспедиторским документом с подписью грузополучателя о приеме груза служит одновременно отчетом Экспедитора по выполнению поручения.

2.2. Клиент обязуется:

2.2.1. Своевременно и полностью оплатить Экспедитору расходы, понесенные Экспедитором в интересах Клиента, и вознаграждение в соответствии с условиями настоящего договора, в том числе:

а) за эксплуатацию, экспедирование, перепробег и вынужденный простой автотранспорта вследствие ненадлежащего исполнения Клиентом принятых на себя обязательств по Договору;

б) сборы, взимаемые при въезде автотранспорта на охраняемые складские территории;

в) железнодорожный тариф и дополнительные сборы, взимаемые Перевозчиком;

г) расходы, связанные с переадресовкой и возвратом груза в пункт отправления, в случае отсутствия Грузополучателя в пункте назначения;

д) прочие расходы, связанные с оказанием услуг по настоящему договору.

2.2.2. Заполнить Карточку Клиента. Карточка Клиента заполняется в момент заключения настоящего Договора. При изменении данных, указанных в Карточке Клиента, Клиент обязуется не позднее 10 (десяти) дней с даты внесения изменений письменно сообщить об этом Экспедитору с предоставлением копий документов, подтверждающих внесение изменений, заверенных печатью Клиента.

2.2.3. На условиях, определенных настоящим Договором, подавать Экспедитору заверенную своей печатью Заявку (в соответствии с приложениями) для оказания услуг по перевозке груза.

Заявка подается в письменной форме, посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной, факсимильной или иной связи, позволяющей установить, что документ исходит от стороны по договору либо передается представителю Экспедитора.

Обо всех изменениях в сведениях, указанных в Заявке, Клиент обязан незамедлительно сообщать Экспедитору.

2.2.4. Клиент обязуется предоставить Экспедитору необходимую документацию на перемещаемый груз:

а) накладную на груз с указанием закупочных цен и страны происхождения груза;

б) карантинный сертификат (на грузы растительного происхождения);

в) сертификат соответствия, ветеринарное (карантинное) свидетельство (на грузы животного происхождения) с отметкой пограничного ветеринарного пункта о разрешении на выпуск (свидетельство должно быть оформлено на каждую партию груза, принимаемую к перевозке, с указанием реального тоннажа, количества мест и маршрута следования).

2.2.5. Подготовить и предъявить к перевозке маркированные грузы в надлежащей таре и упаковке, предохраняющей груз от порчи, повреждений в пути следования и соответствующей ГОСТам Российской Федерации, согласно Правилам перевозки грузов, утвержденным уполномоченными органами. Клиент гарантирует, что обладает надлежащими правами на груз и что груз свободен от таможенных платежей.

2.2.6. Выдать Экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей.

2.2.7. В случаях, предусмотренных законодательством РФ, самостоятельно оплачивать страхование груза от возможных рисков и, в случае необходимости, – конвойное сопровождение при перевозке дорогостоящих грузов.

2.2.8. Своими силами осуществлять погрузку, закрепление и снятие креплений, выгрузку, согласно ТУ погрузки и ГОСТов, груза, транспортных средств Экспедитора, не допуская перегруза транспортного средства, если иное не оговорено Сторонами.

2.2.9. Осуществлять контроль над загрузкой груза только в технически исправные и коммерчески пригодные вагоны, контейнеры при наличии в нарядах штампа годности, нанесенного сотрудниками вагонной и контейнерной служб Перевозчика.

2.2.10. Обязуется своевременно получить груз или организовать получение груза грузополучателем на станции назначения, указанной в Заявке (сопроводительных экспедиторских документах), если доставка груза автотранспортом в адрес склада грузополучателя не предусмотрена.

2.2.11. При осуществлении погрузки на территории Клиента обеспечивать безопасные условия работы водителям в местах погрузки и разгрузки, содержать подъездные пути в исправном состоянии, в пунктах погрузки и выгрузки водителям и другим представителям Экспедитора предоставлять телефонную связь для служебного пользования.

2.2.12. Передать Экспедитору список складов и пунктов приема, схемы проездов, с точным указанием их адресов, и графика работы; о каждом изменении в списке немедленно сообщать Экспедитору.

2.2.13. В путевом листе водителя отмечать дату, время прибытия и убытия автотранспортных средств, пробег автомобиля за время работы и заверять подписью и печатью Клиента или уполномоченного им лица (Грузоотправителя).

Типовой консамент морской перевозки (Bill of Lading)

Морской коносамент (Bill of Lading)

The Standard Bill of Lading Form

VICS Standard BOL: WWW.VICS.ORG For Complete VICS BOL Guideline Information

Date: _____		BILL OF LADING			Page _____	
SHIP FROM				Bill of Lading Number: _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">BAR CODE SPACE</div>		
Name: _____ Address: _____ City/State/Zip: _____ SID#: _____ FOB: <input type="checkbox"/>						
SHIP TO				CARRIER NAME: _____ Trailer number: _____ Seal number(s): _____ SCAC: _____ Pro number: _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">BAR CODE SPACE</div>		
Name: _____ Location #: _____ Address: _____ City/State/Zip: _____ CID#: _____ FOB: <input type="checkbox"/>						
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO:				Freight Charge Terms: (freight charges are prepaid unless marked otherwise) Prepaid _____ Collect _____ 3 rd Party _____ <input type="checkbox"/> (check box) Master Bill of Lading: with attached underlying Bills of Lading		
Name: _____ Address: _____ City/State/Zip: _____						
SPECIAL INSTRUCTIONS: _____						
CUSTOMER ORDER INFORMATION						
CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CIRCLE ONE)		ADDITIONAL SHIPPER INFO	
			Y	N		
			Y	N		
			Y	N		
			Y	N		
			Y	N		
GRAND TOTAL						
CARRIER INFORMATION						
HANDLING UNIT		PACKAGE		COMMODITY DESCRIPTION		LTL ONLY
QTY	TYPE	QTY	TYPE	WEIGHT	H.M. (X)	NMFC # CLASS
GRAND TOTAL						RECEIVING STAMP SPACE
Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."				COD Amount: \$ _____ Fee Terms: Collect: <input type="checkbox"/> Prepaid: <input type="checkbox"/> Customer check acceptable: <input type="checkbox"/>		
NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. 14706(c)(1)(A) and (B). RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.				The Carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges. Signature _____ Shipper		
SHIPPER SIGNATURE / DATE <small>This is to certify that the above named materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the U.S. DOT.</small>		Trailer Loaded: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver		Freight Counted: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver/pallets said to contain <input checked="" type="checkbox"/> By Driver/Pieces		CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE <small>Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the U.S. DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle.</small> <small>Property described above is received in good order, except as noted</small>


Железнодорожная накладная СМГС

Железнодорожная накладная

Накладная - Frachtbrieftoriginal					
(Für Empfänger)					
1	1. Отправитель, почтовый адрес			25 Отправка №	2 Договор №
				4 Станция отправления	
				5. Особые отметки отправителя	
1	3. Получатель, почтовый адрес				
				26. Отметки таможи	
				27 Вагон-, 24 Подъемная сила, 29 Осн-, 30 Вес тары, 31	
6. Отметки обязательные для железной дороги				27	28
7. Пограничные станции перехода					
8. Дорога и станция назначения					
СМГС - Накладная малой скорости SMGS-Frachtbrief/Frachtgut	9. Знаки, марки и номера	10. Род упаковки	11. Наименование груза	12. Число мест	
14. Итого мест прописью			15. Итого вес прописью		
17. Обменные поддоны			Контейнер/Перевозочные средства		
Количество			18. Вид, категория		
20. Отправителем понята плата за следующие транспортные дороги			21. Род отправки		22. Погрузка
			Малая*) Средней*)		отправителем*)
			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
			23. Документы, прилагаемые отправителем		
			24. Обременен ли вес груза		
			45. Платеж		
			Качество		
			Тип		
46. Календарный штампель станции отправления		47. Календарный штампель станции назначения		48. Способ определения веса	
				49. Штампель станции	
				вагон	

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

**Международная товарно-транспортная накладная
автомобильного транспорта CMR**

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) (Name, Anschrift, Land)		Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief		 Diese Befrachtung unterliegt trotz einer gegenseitigen Absicherung den Bestimmungen des Bemerkens bei den Befrachtungsverträgen im internationalen Straßentransport (CMR)	
2 Получатель (наименование, адрес, страна) (Name, Anschrift, Land)		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) (Name, Anschrift, Land)			
3 Место загрузки груза Anzeigebaugenort des Gutes Место / Ort Страна / Land		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)			
4 Место и дата загрузки груза Ort und Tag der Befrachtung des Gutes Место / Ort Страна / Land Дата / Datum		18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer			
5 Прилагаемые документы Nachf. des Besondere					
6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern		7 Количество мест Anzahl der Packstücke		8 Вид упаковки Art der Verpackung	
				9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	
				10 Статус № Status Nr.	
				11 Вес брутто, кг Bruttogewicht, kg	
				12 Объем, м³ Umfang in m³	
13 Условия отправки (температура и прочие обработки) Anweisungen des Absenders (Zust. und sonstige sonstige Behandlung)		19 Подпись грузоотправителя Unterschrift des Absenders		Страна / Land Место / Ort Дата / Datum Подпись / Unterschrift	
Класс / Klasse Цифра / Ziffer Груна / Masse ДОПОГ / ADR		Страна / Land Место / Ort Дата / Datum Подпись / Unterschrift		Страна / Land Место / Ort Дата / Datum Подпись / Unterschrift	
14 Условия оплаты Zahlungsbedingungen		20 Особые согласованные условия Besondere vereinbarte Bedingungen			
21 Составлена в Ausgegeben in		22 Прибытие под погрузку Ankunft / Einladung		23 Путевой лист № Fahrkarte Nr.	
Дата / Datum		Час / Uhr Мин. / Min.		от / ab до / bis	
Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders		Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers		Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers	
25 Регистрационный номер / Kennzeichen		26 Маршрут / Reiseplan		27 Тариф / Tarif	
Страна / Land		Маршрут / Reiseplan		Тариф / Tarif	
28 Тарифное расстояние / Tarifliche Entfernung		Страна / Land		Тариф / Tarif	
Страна / Land		Страна / Land		Тариф / Tarif	
29 Страна / Land		Страна / Land		Тариф / Tarif	
Страна / Land		Страна / Land		Тариф / Tarif	

Приложения составлено в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь, а также в соответствии с требованиями Европейского сообщества. Форма составлена в соответствии с требованиями Европейского сообщества.

Показан выделенная рамкой, записано в накладной. В случае необходимости, записано в накладной.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Авиационная накладная (Air Way Bill)

Авианакладная (AWB)

1470-017-007 Issues More Values North America, Inc. All Rights Reserved. 0309

PERF

001 -

Shipper's Name and Address <input type="text"/>		Shipper's Account Number <input type="text"/>	American Airlines Cargo <small>Member of International Air Transport Association</small>			
Consignee's Name and Address <input type="text"/>		Consignee's Account Number <input type="text"/>	It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREOF BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplementary charge if insured. Accounting Informative.			
Issuing Carrier's Agent Name and City <input type="text"/>		SAMPLE ONLY				
Agency IATA Code <input type="text"/>		Reference Number <input type="text"/>				
Point of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing <input type="text"/>		Optional Shipping Information <input type="text"/>				
To: <input type="text"/> By First Carrier <input type="checkbox"/> Routing and Destination: <input type="text"/> Is: <input type="text"/> By: <input type="text"/> To: <input type="text"/>		Currency: <input type="text"/> Declared Value for Carriage: <input type="text"/>		Declared Value for Goods: <input type="text"/>		
Agent at Destination: <input type="text"/>		Proposed Flight Date: <input type="text"/>		Amount of Insurance: <input type="text"/>		
INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, insurable amount to be insured in Euros or last market "amount of insurance".						
501						
No. of Pieces Pkgs	Gross Weight	Rate Class Commodity Per Kg.	Chargeable Weight	Rate/Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions of Volume)
Freight <input type="text"/>		Weight Charge <input type="text"/>		Other Charges <input type="text"/>		
Value Charge <input type="text"/>		I hereby certify that the particulars on the face hereof are correct and that where as any part of the consignment contains dangerous goods, I hereby certify that the contents of this consignment are fully and accurately described above by proper shipping name and are classified, packaged, marked and labeled, and in proper condition for carriage by air according to applicable national government regulations.				
Tax <input type="text"/>						
Total Other Charges Due Agent <input type="text"/>						
Total Other Charges Due Carrier <input type="text"/>		Total Prepaid <input type="text"/>			Total Collected <input type="text"/>	
Currency Conversion Rates <input type="text"/>		CC Charges in Oth. Currencies <input type="text"/>		Signature of Shipper or his Agent <input type="text"/>		
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination <input type="text"/>		Enclosed in value <input type="text"/>		Signature of Issuing Carrier or its Agent <input type="text"/>

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

001 -

Оглавление

Введение	3
1. Правовые основы международных и внутренних перевозок	4
1.1. Национальное законодательство Российской Федерации	4
1.2. Правовое регулирование международных перевозок	8
1.3. Конвенция TIR	11
1.4. Конвенция АТА	14
2. Товарораспределительные и товаросопроводительные документы международных перевозок	15
2.1. Международные транспортные документы морских перевозок. Виды коносаментов	16
2.2. Международные транспортные документы железнодорожных перевозок	19
2.3. Международная автотранспортная накладная CMR	20
2.4. Международная транспортная документация на воздушном транспорте	20
Библиографический список	21
Приложения	
1. Договор на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание	22
2. Типовой коносамент морской перевозки (Bill of Lading)	27
3. Железнодорожная накладная СМГС	28
4. Международная товарно-транспортная накладная автомобильного транспорта CMR	29
5. Авиационная накладная (Air Way Bill)	30

Учебное издание

***Коровяковский Евгений Константинович,
Пимоненко Михаил Михайлович,
Слободчиков Николай Александрович***

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ФИРМ

Часть 1

Учебное пособие

Редактор и корректор *И. А. Шабранская*
Компьютерная верстка *М. С. Савастеевой*

План 2013 г., № 46

Подписано в печать с оригинал-макета 22.04.2016.
Формат 60×84 ¹/₁₆. Бумага для множ. апп. Печать ризография.
Усл. печ. л. 2,0. Тираж 100 экз.

Заказ 456.

ФГБОУ ВО ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9.
Типография ФГБОУ ВО ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9.