

ТЕМА 7 (2 ГОДИНИ)

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦІЙНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖІВ У ДОРОЗІ ПРОХОДЖЕННЯ, ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ І ПЕРЕВІРКА ВАНТАЖІВ У ДОРОЗІ, ДОСИЛАННЯ ВАНТАЖІВ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Общим принципом обеспечения транспортной скорости движения грузов являются «со всей возможной скоростью» (with all convenient speed and with all possible dispatch) или «в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом» (ст. 152 КТМ РФ). Эти условия не лишне вносить в договоры перевозки, поскольку они выражают формальное обязательство перевозчика доставить груз в пункт назначения без необоснованных задержек.

Что касается выполнения поручений на слежение за движением транспортных средств и контейнеров, то они реализуются посредством заключения экспедиторами договоров со специализированными фирмами и организациями, имеющими для этого техническое оснащение, например, с ГВЦ МПС РФ, с дочерним предприятием ОАО «Совфрахт» — «Трансглоб», Гамбург и др.

К другим экспедиторским и агентским операциям в пути следования грузов относятся:

А. Экспедиторские операции:

1. Условиями ряда чартеров при их подписании может предусматриваться порядок ордерования судов путем указания группы портов или границ побережья, в пределах которых могут быть назначены впоследствии фрахтователем один или несколько портов

погрузки и выгрузки. Такое распоряжение производится по пути следования в порт погрузки или выгрузки и называется «ордерованием» (ordering of vessel). Так, например, в чартере может быть предусмотрено, что в момент прохождения порта Гибралтар фрахтователь назовет один порт погрузки или выгрузки из ренджа портов от Гавра до Гамбурга включительно (Le Havre — Hamburg inclusive). Им может оказаться, скажем, Антверпен и др.

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

В главе 3 говорилось о том, что в линейном судоходстве имеет место практика выписки в порту отправления коносаментов с опционом выбора грузоотправителем портов выгрузки (Option Bill of Lading) из числа обязательных базисных портов захода (например, в портах Японии может быть выписан коносамент с опционом портов выгрузки: Антверпен, Роттердам, Гамбург)*. Груз, перевозимый по такому коносаменту, на судне укладывается так, чтобы в каждом из указанных в опционе портов он был бы готовым к выгрузке, другими словами, легко доступным**.

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

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

2. В договорах перевозки может, согласно ст. 149 КТМ РФ, содержаться право отправителя обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, остановить груз в пути (stoppage in transit, in transit), выдать груз в промежуточном порту или выдать его не тому получателю, который указан в коносаменте, накладной, дать указание капитану вернуться в порт отправления, если, например, покупатель окажется не в состоянии оплатить товар или какие-либо расходы по грузу. При этом требуется представление всех оригиналов коносаментов и компенсация перевозчику всех производственных расходов.

3. Железнодорожная транспортная накладная (ТЖДН) не является товарораспорядительным документом. В коммерческой практике, однако, могут иметь место случаи, когда в адрес представителя продавца в пункте назначения перевозится еще не проданный товар. Продажа товара в пути может повлечь за собой необходимость переадресовки перевозимого груза с изменением грузополучателя или железнодорожной станции назначения. Переадресовка может быть вызвана также потребностями внутриотраслевой кооперации и перераспределения материальных резервов.

Статья 37 ТУЖД РФ не содержит никаких ограничений на переадресовку. Она может быть осуществлена путем подачи заявки для изменения адреса назначения груза с оплатой соответствующего сбора, указанного в тарифном руководстве.

Если груз экспортный или импортный и находится под таможенным контролем, то переадресовка проводится только при наличии согласия на нее соответствующего таможенного органа. Однако, если при этом переадресовка осуществляется с целью предотвращения угрозы здоровью и жизни людей, безопасности движения, экологической безопасности, железная дорога осуществляет переадресовку груза, находящегося под таможенным контролем с уведомлением об этом соответствующего таможенного органа.

Переадресовка груза до заключения договора перевозки является изменением заявки на перевозку. Переадресовка после включения договора перевозки является изменением договора перевозки, но не заключением нового договора. Поэтому она производится по заявлению клиента с приложением грузовой квитанции. Если невозможно представить эту квитанцию, отправитель обязан предъявить копию письменного или телеграфного уведомления в адрес первоначального грузополучателя о переадресовке груза. Дальнейшая перевозка груза, как правило, оформляется новой накладной. Станция, оформляющая переадресовку груза, должна сообщить об этом по телеграфу станции первоначального назначения.

За переадресовку груза, нарушающую нормальный режим перевозки, замедляющую скорость доставки грузов, взыскивается сбор, а если имели место простои вагонов, контейнеров на станции первоначального назначения — взимается соответствующая плата.

Переадресовка грузов, следующих в международных железнодорожных сообщениях, производится в порядке, установленном соответствующими соглашениями. Переадресовка импортного груза производится по первоначальным перевозочным документам с отметкой о переадресовке на дубликате накладной при его предъявлении железнодорожной станции.

Выполнение поручения по переадресовке груза на промежуточной железнодорожной станции по пути следования может быть выдано местной экспедиторской фирме. При этом поручителю необходимо оформить экспедитору надлежащую доверенность и наделить его средствами для расчета с железной дорогой.

Переадресовка (ст.38 ТУЖД РФ), в большинстве случаев, изменяет договор перевозки в отношении грузополучателя.

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

4. Изменение порта назначения на морском транспорте обусловлено возможностью перепродажи товара путем индоссирования коносамента на нового владельца, которому окажется целесообразным изменить порт назначения судна или выгрузить груз в другом попутном порту.

Перед тем как дать согласие на просьбу об изменении места доставки груза судовому агенту необходимо проконсультироваться с судовладельцем, а если возможно, то и с капитаном судна. Он также должен навести справки о технической возможности выгрузки груза в новом порту назначения.

Во многих случаях изменение порта назначения влечет за собой дополнительные расходы, в частности за переукладку грузов. Они подлежат оплате стороной, потребовавшей изменение порта выгрузки (например, новым покупателем), в виде согласованного, а иногда и твердого тарифного сбора — «доплата за изменение порта назначения».

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

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

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

Б. Агентские операции:

1. Агент судовладельца, который осуществляет доставку груза в гридерно-океанском сообщении по сквозному коносаменту океанского перевозчика, производит в порту перевалки следующие операции: прием такого груза от фидерного судна,

доставка груза с причала фидерного судна на склад или причал океанского и сдача груза океанскому судну (и в обратном направлении, т.е. начиная с приема перевалочного груза от океанского судна).

2. На железнодорожном транспорте операции в пунктах перехода вагонов с грузом с дороги на дорогу, а также в пунктах перевалки груза с железнодорожного на другой вид транспорта детально регламентированы в Правилах перевозок и в межведомственных соглашениях.

В целях разграничения ответственности между дорогами за сохранность груза передача груженых вагонов с дороги на дорогу осуществляется в пунктах перехода по натурным листам, а время перехода фиксируется наложением календарного штампа станции в дорожной ведомости.

3. Передача грузов и вагонов с дороги на дорогу на пограничных станциях производится на станции страны, принимающей груз. Сдающая сопредельная сторона составляет на грузы передаточную ведомость в шести экземплярах, по три для каждой из сторон, с оформлением ее в порядке, предусмотренном пограничными железнодорожными соглашениями железнодорожных ведомств сопредельных стран.

Каждая сопредельная сторона один экземпляр передаточной ведомости передает в таможенные учреждения своей стороны, второй экземпляр оставляет в конторе передачи пограничной станции, а третий представляет в управление своей дороги.

К передаточной ведомости прилагаются все перевозочные документы: накладная, дорожные ведомости, вагонные листы и сопроводительная документация (спецификации, сертификаты и т.д.). Передаточная ведомость является документом, который удостоверяет сдачу-приемку грузов с одной дороги на другую и, кроме того, служит документом учета движения внешнеторговых грузов за границу.

Наряду с передаточной ведомостью выписывается вагонная ведомость, которая служит для учета вагонов, находящихся за границей, и для расчета за пользование вагонами.

Прием груза на пограничных станциях производится с натурной проверкой их на открытом подвижном составе и сличением пломб на крытых вагонах с данными о пломбах, указанными в передаточной ведомости.

При натурной приемке производится определение веса, подсчет мест и внешний осмотр груза. Приемка груза по пломбам является символической, что предполагает целостность и сохранность груза в вагоне под пломбой. Если пломбы повреждены или сорваны, груз принимается с проверкой числа мест и веса.

В случае недостачи мест, повреждения тары, несоответствия веса при проверке с тем, что указано в накладной, и других недостатков составляется коммерческий акт, который подписывается представителями обеих сторон. Три экземпляра такого акта остаются у сдающей дороги, а три — у принимающей. Коммерческий акт выписывается в случае, если в процессе перегрузки груза принимающей стороной в вагонах, находившихся под пломбами, обнаруживается расхождение в количестве мест или веса. Такой акт подписывается представителями железной дороги, производившей перегрузку груза, и на основе взаимного доверия между железными дорогами имеет одинаковую силу, как и акт, имеющий двустороннюю подпись. На основании коммерческих актов ответственность за недостающий или поврежденный груз несет отправитель или железная дорога отправления в зависимости от условий, существующих на дороге отправления. Моментом сдачи груза принимающей дороге является время, когда ее представитель поставил свою подпись на передаточной ведомости.

Для того, чтобы экспортеры или импортеры имели информацию о движении своих товаров, на пограничных станциях выписываются и отправляются в их адрес экспортные и импортные извещения. Экспортное извещение информирует продавца об отправлении экспортных грузов за границу. Импортное извещение служит свидетельством об отправке поступившего из-за границы импортного груза получателю

в СНГ. Подготовкой и рассылкой этих документов занимаются транспортно-экспедиторские конторы станций.

Данные о товаре, а также время передачи груза на пограничной станции, указанные в экспортном или импортном поручении, являются документальным подтверждением выполнения продавцом товара базисного условия поставки «франко-граница» по контракту купли-продажи.

Железные дороги связаны с железными дорогами сопредельных стран дальнего зарубежья через определенные станции. В сообщении с Финляндией — это станция Лужайка и Вяртсиля Октябрьской железной дороги, с которыми корреспондируют, соответственно, станции Вайниккала и Токмаярви Финских государственных железных дорог.

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

Перегрузка и проверка грузов в пути. Досылка грузов

В пути следования из-за нарушения правил погрузки, производства маневров и по другим причинам случаются «расстройство погрузки», повреждение вагона или груза, что требует перегрузки груза в другой вагон. Перегружают грузы, как правило, если дальнейшее следование вагона угрожает безопасности движения и может привести к утрате, порче или повреждению груза, а исправить положение без разгрузки невозможно. При этом станция обязана проверить наличие груза согласно документам. Обнаружив, недостачу или порчу груза, составляют коммерческий акт, о чем делается отметка в накладной и дорожной ведомости. Копию акта прилагают к накладной. О неисправности вагона составляют, кроме того, технический акт.

В накладной и дорожной ведомости перечеркивают первоначальный номер вагона и над ним вписывают новый. Исправление заверяют подписью приемосдатчика и штампом станции. Вагонный лист составляют новый, а первоначальный прилагают к первому экземпляру коммерческого акта.

Гели последний не составляли, первоначальный вагонный лист остается на станции перегрузки и на нем делается отметка о причине ее и указывается номер вагона, в который перегружен груз.

Досылкой считается часть груза, которая досылается отдельно по посылочной накладной на имя начальника станции назначения к основной партии груза. Причинами досылки могут быть: невозможность загрузить в один вагон всю партию груза из-за недостаточной грузоподъемности или вместимости вагона; погрузка в два или в три вагона груза, следующего по одной накладной, в случаях перегрузки груза из вагона широкой колеи в вагоны узкой, при перевалках с одного вида транспорта на другой.

Возникновение досылочной отправки оформляется коммерческим актом, в котором указываются обстоятельства, вызвавшие досылку, число мест, масса досылки и номер досылочной ведомости. О составленном коммерческом акте делается отметка на обороте накладной и дорожной ведомости основной отправки (в графе «Отметки железной дороги»). Копия акта прилагается к этим документам.

В дорожной ведомости на досылку в графе «Наименование груза» делается отметка следующего содержания: «Груз досылается к основной отправке... (указываются станции отправления и назначения), № для выдачи получателю... (указывается получатель и его адрес согласно накладной на основную отправку).

Прибывший на станцию назначения по основной отправке груз выдается получателю под расписку в дорожной ведомости с расчетом платежей за перевозку всего груза. Вместе с грузом получателю выдается накладная и копия коммерческого акта.

Прибывшая досылка выдается получателю по предъявлении им подлинной накладной на основную отправку и копии коммерческого акта о досылке под расписку получателя по досылочной ведомости.

По тем же причинам, но связанным с особенностями морских, речных и авиационных перевозок, имеют место досылочные отправки. Они оформляются самими портами по отдельным перевозочным документам.