

ТЕМА 4 (4 ГОДИНИ)

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦІЙНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖІВ, ПЕРЕВЕЗЕНИХ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ:

- залізнична експедиція;
- перевезення вантажів судами морських і річкових регулярних ліній;
- транспортно-експедиційне обслуговування на повітряному транспорті;
- транспортно-експедиційне обслуговування на автомобільному транспорті;
- транспортно-експедиційне обслуговування при перевезеннях вантажів у змішаному сполученні

Железнодорожная экспедиция

Возложение транспортно-экспедиционного обслуживания грузооборота на перевозчика — железную дорогу или на грузоотправителя/получателя определяется ТУЖД. Согласно ст. 3 Устава «грузоотправителем» считается как «физическое или юридическое лицо, которое выступает от своего имени», так и лицо, выступающее «от имени собственника груза», то есть экспедитор.

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

Транспортно-экспедиционное обслуживание на железнодорожном транспорте стандартизировано (ГОСТ р 51133-98).

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

Транспортно-экспедиционное обслуживание дифференцируется ТУЖД по ряду важных факторов.

а) По видам отправки (ст. 9).

—Повагонной отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, для перевозки которого по объему или роду груза требуется отдельный вагон. Соответственно, контейнерной отправкой считается такая, для которой требуется один контейнер.

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

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

—Правила перевозок предусматривают также отправки:

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

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

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

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

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

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

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

д) На основе установленного принципа применения внутренних правил к международным сообщениям обусловлены:

- перевозка по единому перевозочному документу;
- прием груза к перевозке по внутренним правилам страны отправления;
- перегрузочное отправление при разной колее и бесперегрузочное — при одинаковой колее;
- требование взаимного соглашения дорог для отправки грузов, перевозимых на особых условиях;
- осуществление перевозок только между станциями, открытыми для данного прямого железнодорожного сообщения;
- применение общих условий упаковки и маркировки;
- осуществление перегрузки груза, как правило, принимающей дорогой;
- применение единых условий погрузки и крепления грузов (в бесперегрузочном сообщении);
- применение единых правил перевозок скоропортящихся, опасных, негабаритных грузов и грузов в контейнерах.

е) На основе имущественной принадлежности вагонов и контейнеров.

На железнодорожном транспорте разрешаются (ст. 10) перевозки грузов в вагонах и контейнерах с их имущественной принадлежностью: а) организациям железнодорожного транспорта; б) юридическим или физическим лицам на правах собственности; в) юридическим или физическим лицам на правах аренды (ч. 2 гл. 34 ГК РФ — аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации); г) «в хозяйственном ведении», согласно договорам «менеджмента», межотраслевого обмена контейнерами и вагонами, «общего парка» и др.

Перевозки грузов на линейных условиях судами морских и речных регулярных линий

В международном морском судоходстве уже с прошлого века наряду с трамповой используется вторая форма эксплуатации флота — судоходство регулярное, линейное.

При трамповом судоходстве работа судов не связана с постоянными районами плавания, портами и выгрузки и не ограничивается определенными видами грузов, а стоимость перевозки устанавливается по соглашению сторон договора перевозки — чартера — в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка.

Линейное судоходство путем организации движения закрепленных за линией судов по расписанию обслуживает устойчивые грузы — и пассажиропотоки и тем самым обеспечивает международную торговлю возможностью регулярных перевозок товаров на главных географических транспортных направлениях. Цена перевозки в линейном

судоходстве более устойчивая, чем в трамповом и представляет собой систему ставок платы за провоз и сборов за другие транспортные услуги, получаемые клиентами.

Трамповое судоходство является транспортом индивидуального пользования, перевозки на котором оформляются договорами фрахтования (ст. 787 ГК РФ) или договорами аренды судна с предоставлением услуг или без предоставления услуг по его технической эксплуатации (гл. 34 ГК РФ).

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

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

Регулярные судоходные линии обслуживают грузопотоки между портами промышленно-развитых стран и портами развивающихся стран, со слабой механизацией или с обработкой судов на рейдах. На продолжительность обработки судов в таких портах влияют многочисленные факторы, в том числе метеопричины, скопление судов, нехватка квалифицированной рабочей силы. На этих линиях используется конвенциональный тоннаж, грузы перевозятся в основном отдельными местами. В портах, оборудованных специальными рампами и роллтрейлерным оборудованием, используются также суда ролкерного типа.

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

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

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

Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок на воздушном транспорте

Международные перевозки грузов воздушным транспортом приобрели масштабные размеры (около 60 млрд. ткм) сравнительно недавно — сразу же после окончания Второй мировой войны.

Согласно п.2, ст. 103 ВК по договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза.

ВК регламентирует следующие правила перевозок грузов воздушным транспортом.

Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

—нарушение грузовладельцем, грузоотправителем таможенных санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки при международных воздушных перевозках, а также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;

—отказ грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

—наличие в грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки груза грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку.

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу,; распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если это не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, установленный правилами перевозчика, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком, считается невостребованным и реализуется в порядке определенном федеральными авиационными правилами.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации.

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством.

Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов в смешанных сообщениях

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

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

Транспортировка в прямом смешанном сообщении (в отличие от интермодальной) — выполняется перевозчиками в соответствии с условиями, содержащимися в специальных разделах отраслевых Уставов и Кодексов Российской Федерации. К интермодальной, как правило, относят структуру перевозок, организуемую оператором транспортировки грузов в смешанных сообщениях.

Прямое смешанное сообщение.

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

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

Главным признаком прямого смешанного сообщения является использование единого перевозочного документа — транспортной накладной прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения (см. приложение №38), которая выражает наличие договора перевозки, заключаемого грузоотправителем с транспортной организацией пункта отправления о доставке груза в пункт назначения с участием перевозчиков нескольких видов транспорта.

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

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

Помимо глав Уставов и Кодексов (в будущем Закона «О смешанных и прямых смешанных/комбинированных/ перевозках») на межотраслевом уровне принимаются в их развитие «Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении».

Договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении формулирует правоотношения между его участниками. Таким образом, каждый из них несет свою долевую сегментную ответственность перед другими соперевозчиками за надлежащее

исполнение договора. Прежде всего, это касается соблюдения государственных стандартов в отношении выбора транспортных средств, вида упаковки и маркировки грузов.

Интермодальные перевозки грузов.

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

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

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

Правила определяют договор смешанной перевозки как договор на перевозку груза, по крайней мере, двумя различными видами транспорта, а лицо, заключившее такой договор и принявшее на себя ответственность за его осуществление, называют оператором смешанных перевозок (ОСП) — Multimodal transport operator (МТО). Таким оператором при перевозке по коносаменту ФБЛ (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading — см. приложение №39), накладной ФВБ (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill — см. приложение №40) является экспедитор, а по коносаменту «Мультидок— 95» (см. приложение №41) — перевозчик (carrier), если он является ОСП. Оба документа соответствуют требованиям ст. 30 «Единые обычаи и практика применения документарных аккредитивов МТП 1994», на основе которых осуществляются международные расчеты за поставленные экспортные и импортные товары.

Особенности транспортно –экспедиторского обслуживания перевозок грузов на автомобильном и речном транспорте

Автомобильный и речной транспорт лишь частично выполняют функции транспорта общего пользования.

Устав автомобильного транспорта исходит из того, что многие автотранспортные предприятия в России совмещают свою перевозочную деятельность с оказанием транспортно-экспедиторского обслуживания грузов предприятиям и населению на

принципах общего пользования предоставляемыми услугами, причем, как правило, по единым ценам, формирующимся на региональном уровне.

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

О договорах об организации перевозок грузов уже говорилось. При оформлении таких договоров на автомобильном транспорте экспедитору грузовладельца необходимо обращать внимание на наличие у международного автомобильного перевозчика лицензионной карточки на каждое транспортное средство на международные перевозки (зеленого цвета). Не лишним является также членство перевозчика в Ассоциации Международных Автомобильных перевозчиков (АСМАП), наличие книжек МДП — Карнетов ТИР (см. гл. 6), страхования водителей и транспортных средств. В своей совокупности проверка соответствующей документации дает возможность вам в случае необходимости подтвердить своему принципалу, что вы организовывали транспортную операцию с «надежным перевозчиком».

Необходимо также исходить из того, что перевозки грузов автотранспортом являются наиболее регламентированными в части технологии перевозки конкретного груза, включающей в себя последовательность операций, выбор типа автомобиля и грузоподъемности, способа перевозки, погрузки, выгрузки груза, мощности и типа грузоподъемного механизма, выбора маршрута движения и т.д.

Все характеристики, информации и т.д. на этот счет должны найти отражение в договоре. Проект Устава ориентирует клиентов на заключение торговых контрактов на условиях «франко-перевозчик», т.е. относит на грузоотправителя погрузку груза на автотранспортное средство, их закрепление и увязку, а выгрузку грузов, снятие креплений и покрытий — на грузополучателя.

Принципы транспорта общего пользования на речном транспорте базируются на том, что объектами их применения являются внутренние водные пути, а также отдельные федеральные и региональные порты, в которых осуществляются «различные виды деятельности, связанные и перевозками внутренним водным транспортом по обращению любого физического или юридического лица».

На речном транспорте находит применение не в местном, локальном масштабе, а в уставном порядке понятие «свода обычаев порта», как основы предоставления услуг общего пользования.

Свод обычаев порта является неформальным источником права и не должен противоречить законодательству внутреннего водного транспорта. Свод обычаев порта регламентирует производственный режим в порту; порядок и условия загрузки, разгрузки и обслуживания судов, находящихся в порту; порядок и условия завоза в порт и отправления из порта грузов железнодорожным, автомобильным или водным транспортом; порядок и условия хранения грузов на складах порта; порядок и условия обслуживания пассажиров, а также порядок и условия осуществления других видов деятельности в порту.

Коммерческая эксплуатация речного транспорта в части, относящейся к организации перевозок транспортом общего пользования, близка к железнодорожной, что безусловно связано с единым государственным управлением обеих отраслей в лице дореволюционного министерства и послереволюционного Наркомата путей сообщения (Наркомвод был создан в 1931 году).

По существу имеют идентичную редакцию статьи ТУЖД и КВВТ, относящиеся к предъявлению и приему груза к перевозке; определению массы груза; требованиям к транспортным средствам и контейнерам; размещению и креплению грузов в транспортных средствах; их подаче, загрузке и разгрузке, пломбированию, платежам при перевозке; срокам доставки грузов; ограничению или запрещению перевозок, праву распоряжения грузом, хранению и выдаче груза получателю; проверке груза при выдаче; зачистке транспортных средств; процедурам с невостребованными грузами; особым условиям перевозок (грузы с объявленной ценностью, в сопровождении проводников); перевозкам опасных грузов; форс-мажорным обстоятельствам и по всем аспектам претензионной работы.

В практическом плане сказанное выше нужно экспедитору понимать так, что любой пункт договора об организации перевозок грузов речным судовладельцем должен быть отредактирован сторонами так, чтобы он отвечал и соответственно нормам КВВТ РФ.