

Тема 5 (4 години)

Експедиторські й агентські доручення:

- стандартизація форми експедиторського доручення;
- експедиторське доручення на ведення розрахунків з експортних зовнішньоторговельних операцій;
- агентські доручення на залучення вантажів до перевезення, на букировку і відкликання вантажів;
- експедиторське доручення на оформлення стивідорного контракту;
- експедиторське доручення на оформлення договору збереження зовнішньоторговельних вантажів;
- експедиторське й агентське доручення на термінальне обслуговування;
- експедиторське й агентське доручення, зв'язані зі страхуванням вантажів і транспортних засобів, з митним оформленням;
- агентування контейнерного парку

Стандартизація проформи експедиторського поручення

Выдача клиентом «поручения на экспедирование» и его письменный акцепт со стороны экспедитора выражают заключение между экспедитором и клиентом договора транспортной экспедиции.

Слово «поручение» означает просьбу клиента выполнить определенное юридическое действие. Акцепт поручения отражает момент начала деятельности экспедитора за счет и в интересе другой стороны — клиента. И клиент, и экспедитор вступают после заключения договора транспортной экспедиции с третьими лицами в юридические отношения, влекущие возможные имущественные последствия для клиента, давшего экспедиторское поручение. Если оно выполняется экспедитором от имени клиента, то отношения сторон с третьим лицом определяются нормами гражданского права, содержащимися в главе 49 ГК РФ «Поручение». Если экспедитор выполняет поручение клиента от своего экспедитора имени, то применяются гражданские нормы гл. 51 ГК РФ — «договор комиссии». Если же выполнение экспедиторского поручения требует, чтобы деятельность экспедитора, осуществляемая по поручению и в интересах клиента, порождала лишь для клиента имущественные последствия, или, наоборот, порождала такие последствия только для агента, то такие отношения с третьими лицами — клиент и экспедитор строят на основе агентского договора (гл. 52 ГК РФ).

ФИАТА стандартизирована не только бланк «поручения на экспедирование» — FIATA Forwarding Instruction FFI (см. приложение №1, 2), но и закодировала для удобства и сокращения информации каждый бокс «поручения», предусмотрела на его бланке размещение «лого» (эмблемы) национальной ассоциации экспедиторов (в России в настоящее время «РАМЭ»), а также присвоенного грузоотправителю «справочного номера» — кода. Рекомендуются в блок 4 впечатать типографским способом наименование и адрес экспедитора.

В боксе 7 «Аккредитив» (Documentary credit) рекомендуется информировать экспедитора о том, предусмотрено ли сделкой открытие документарного аккредитива (условия и т.д.). Копия аккредитива должна быть приложена к экспедиторскому поручению.

В боксе 9 «Условия продажи» (Conditions of sale) указываются условия продажи (СИФ, ФОБ и т.д.), а при необходимости делается ссылка на «Инкотермс».

В боксе 10 отмечается вид транспорта, а также способ транспортировки: сборной отправкой, в контейнере и т.д.

В боксе 15 (18)* в вес брутто не включаются вес оборудования (поддона, контейнера и др.), предоставленного отправителю перевозчиком.

Бокс 17 (22) предназначен для специальных указаний и информации о транспортной обработке грузов. Уточняются процедуры, которые должны быть выполнены: таможенная очистка, предъявление сертификатов происхождения товара, консульские фактуры, фитосанитарные сертификаты и т.д.

Перечисляются требуемые услуги: упаковка, маркировка, перегрузка, хранение и т.д. Сообщается наименование лица, которое должно быть указано в транспортных документах в качестве отправителя, в случае если этим отправителем не выступает сам клиент. Экспедитору дается информация о возможных нормах времени на погрузку и выгрузку, о сроках отгрузки и прибытия груза. Выдается подробная инструкция на обработку негабаритных или тяжеловесных грузов. В случае отправки груза в контейнерах указывается порядок предоставления контейнера, тип контейнера, предусмотренная загрузка каждого контейнера, общее количество контейнеров и т.д. Если необходимо, выдаются инструкции о флаге судна, о подаче конференциального судна или судна-аутсайдера, о необходимости получения специальных разрешений, об использовании чартерных авиарейсов или обеспечении сборных отправок воздушным путем.

При перевозке опасных грузов указываются меры, которые необходимо применять в случае аварий или происшествий.

В боксе 18 (23, 24) «прилагаемые документы» (Documents enclosed), «требуемые документы» (Documents required) указываются: перечень документов, упоминаемый в поручении и приложениях к нему, и перечень документов, предусмотренных в документарном аккредитиве или в других документах или корреспонденции по этому поручению.

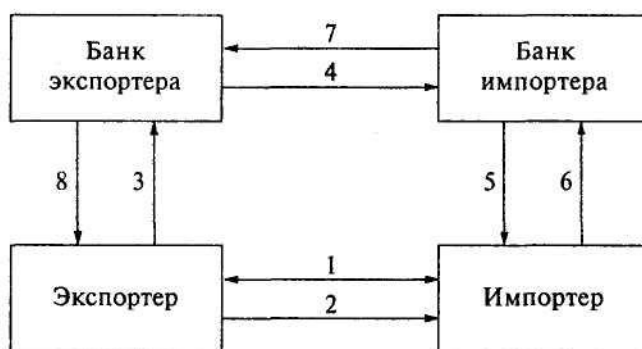
Экспедиторское поручение на ведение расчетов по экспортным внешнеторговым сделкам

Расчеты по торговым, в том числе внешнеторговым сделкам, на основе специальных поручений продавцов товаров экспедиторам и предварительных договоренностей с банками — участниками расчетов, производятся поставщиками-продавцами товаров в тех случаях, когда это может ускорить процесс получения выручки за поставленный товар.

Рассмотрим сущность такой операции на примере наиболее распространенных форм расчетов за поставленный по экспорту товар-инкассо и аккредитив.

Инкассовая форма расчета (Collection of payment, encasement) представляет собой передачу экспортером поручения своему банку на получение от импортера определенной суммы платежа за проданный товар против предъявления ему — покупателю обусловленных в контракте купли-продажи товарных документов.

Технология инкассовой операции представлена на схеме:



1. Заключение внешнеторгового контракта между экспортером и импортером.
2. Поставка товара экспортером импортеру в соответствии с условиями

внешнеторгового контракта.

3. Передача экспортером своему банку инкассового поручения и товарораспорядительных документов, связанных с поставкой товара импортеру.

4. Проверка банком экспортера полученных от экспортера документов и их пересылка банку импортера.

5. Передача банком импортера полученных документов импортеру на условиях «против платежа/против акцепта».

6. Платеж, от импортера.

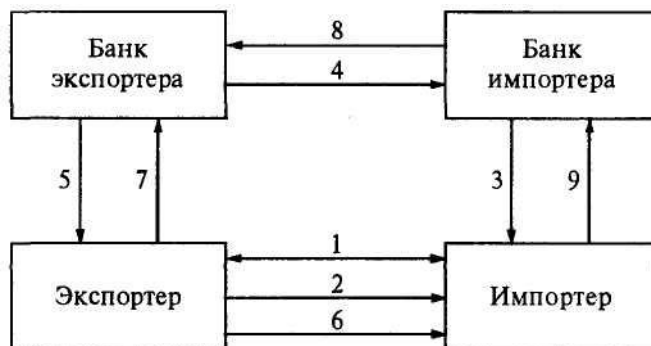
7. Перевод банком импортера банку экспортера выручки.

8. Зачисление банком экспортера выручки экспортеру, за поставленный им товар импортеру.

Инкассовая форма расчета удобна экспортеру, так как дает ему гарантию в том, что товар не перейдет в распоряжение покупателя до тех пор, пока им не будет произведена его оплата. Вместе с тем она имеет для экспортера два существенных недостатка: во-первых, отсрочку получения платежа экспортером (интервал между моментом отгрузки товара и датой предъявления банку документов и датой получения в банке выручки за товар) и, во-вторых, опасность возможного отказа импортера от оплаты (от выкупа товарных документов) по разным причинам, в том числе неплатежеспособности, к моменту получения банком импортера товарных документов от банка — экспортера.

Аккредитивная форма расчета. Аккредитив (Letter of Credit) представляет собой обязательство банка произвести по указанию и за счет покупателя-импортера платеж экспортеру на сумму стоимости поставленного товара против предъявленных экспортером документов.

Операция платежа за товар по аккредитиву показана на схеме:



1. Заключение внешнеторгового контракта между экспортером и импортером.

2. Сообщение экспортера о готовности товара к отгрузке в адрес импортера в соответствии с условиями внешнеторгового контракта.

3. Поручение импортера своему банку на открытие аккредитива

4. Обращение банка импортера к банку экспортера открыть аккредитив в пользу экспортера.

5. Сообщение банка экспортера экспортеру об условиях открытого в его адрес аккредитива.

6. Поставка экспортером товара импортеру и оформление товарораспорядительных документов, связанных с этой поставкой.

7. Передача экспортером своему банку товарораспорядительных документов и получение причитающихся ему денежных средств за поставленный товар импортеру.

8. Пересылка банком экспортера полученных им от экспортера товарораспорядительных документов в адрес банка импортера.

9. Передача банком импортера товарораспорядительных документов импортеру для получения закупленного им у экспортера товара.

Агентское поручение на привлечение грузов к перевозке (канвассинг)

Обеспечение полной загрузки транспортных средств является главным показателем оценки эффективности деятельности агентской фирмы или экспедитора, выступающего на рынке в качестве оператора перевозки груза в смешанном сообщении.

Морские линейные перевозчики, со своей стороны, зачастую создают в крупных индустриальных центрах, т.е. в местах зарождения грузов, специальные брокерские фирмы в целях привлечения грузов (inland agents; booking offices). За привлечение грузов к перевозке (за «букирование») на судах линии им выплачивается букировочная комиссия (booking commission).

Букировочную агентскую комиссию не следует отождествлять с экспедиторской (forwarding commission), которая выплачивается перевозчиками экспедиторам грузовладельцев за предъявление ими грузов к перевозке непосредственно аппарату судоходной компании. Размер такой комиссии установлен фрахтовой конференцией, но может иметь место конфиденциальная оговорка о ее размере в договоре об организации перевозок (Freight contract), заключенном экспедитором с судовладельцем или с линейным агентом.

Операции по привлечению груза являются практическим выражением работы любого транспортного предприятия в области маркетинга, о которой говорилось выше. Она воплощается, в частности, в подготовке службой маркетинга компании грамотно и обоснованно составленного и выданного агенту маркетинг плана (marketing plan) на определенный период (чаще всего на полугодие), устанавливающего ответственность агента перед перевозчиком за экономический результат от предоставляемого агентом сервиса по привлечению грузов. Соответственно деятельность агента в сервисе привлечения грузов и обслуживания транспортных средств оценивается перевозчиком по законченному операционному циклу, т.е. по нетто — результату, который определяется как разность между полученным агентом брутто — фрахтом и расходам перевозчика в регионе деятельности агента (по погрузке, выгрузке грузов, по обслуживанию транспортных средств, аренде и ремонте контейнеров, оплате агентских и экспедиторских вознаграждений и др.). Маркетинг-план содержит:

- выделяемую агенту квоту (allotment) грузоконтейнеровместимости, процент загрузки каждого транспортного средства в регионе деятельности агента и отдельно по регионам других агентов, с разбивкой по ввозу и вывозу грузов, экспорту, импорту и транзиту;

- среднюю доходную ставку в целом для агента и по каждому пункту, порту захода;

- частоту заходов, поездов, посадок транспортных средств (судов, автопоездов, самолетов);

- интенсивность обработки транспортных средств;

- норматив средней оборачиваемости оборудования (контейнеров, шасси, поддонов и т.д.).

В маркетинг-плане могут содержаться рекомендации по уровню тарифных ставок, размеру надбавок к тарифам, скидок с них, комиссий, по кредитной политике в части отсрочки платежа фрахта, продолжительности бесплатного пользования оборудованием и бесплатного хранения грузов на терминале, в складах, порядке аренды, применения штрафных санкций за сверхнормативную задержку контейнеров и др.

Выдачу маркетинг-плана агенту не надо понимать как просто направление ему перевозчиком соответствующего телекса, факса или письма.

Наиболее эффективным является официальное принятие маркетинг-плана в ходе совещания перевозчика с агентом, а еще лучше со всеми агентами линии. На этих агентских совещаниях полезно выслушать критику и разобраться в претензиях агента к

перевозчику, порой прямо персонафицируемую по отношению к конкретным служащим, капитанам, водителям, командирам самолетов, представителям перевозчика в стране агента, городе и другим причастным к перевозке лицам.

Операции по привлечению грузов к перевозке — канвассингу (canvassing) в агентской и экспедиторской фирме сосредоточиваются в отделе маркетинга (marketing sales department), специалистов которого называют «канвассерами».

Агентско-экспедиторское поручение на оформление стивидорного и тальманского контрактов

Затраты на стивидорное обслуживание — исполнение погрузочно-разгрузочных операций на любом терминале составляют значительную часть транспортных издержек, связанных с доставкой грузов от продавца к покупателю.

Даже в тех случаях, когда их оплачивает грузоотправитель или получатель, то выбор производителя работ — стивидора не может не интересовать перевозчика. От квалификации персонала, оснащённости механизмами зависит качество и интенсивность погрузочно-разгрузочных работ, на исполнение которых зачастую затрачивается до 40-50% общего эксплуатационного времени транспортного средства.

Не случайно, поэтому, общей тенденцией является стремление перевозчика принять на себя функцию, если не плательщика, то хотя бы заказчика погрузочно-разгрузочных работ и других терминальных операций.

Традиционно под термином «стивидорное обслуживание» подразумеваются операции по погрузке груза, размещению и укладке груза в транспортном средстве, чтобы обеспечить не только сохранность, безопасность груза, но и осуществить намеченную перевозку — рейс судна или вагона, передвижение автомобиля, автотрейлера с грузом и т.д. К этим работам относят также ряд манипуляций с грузами на терминале (в порту, на железнодорожной станции, в товарном складе), перевалку груза с одного вида транспорта на другой, взвешивание груза, его сортировку и т.п.

Часто эти операции подразделяют на две категории: «грузовые работы на борту» и «грузовые работы на терминале». Наиболее оптимальным для владельца транспортного средства является производство одной, еще лучше собственной дочерней фирмой, всего комплекса стивидорного обслуживания.

Такое положение характерно для грузовых операций с контейнерами и роллтрейлерами на терминалах с соответствующим выбором для этого базисного условия контракта, позволяющего возложить организацию перевалки груза на перевозчика.

Тальманское обслуживание включает в себя счет груза в ходе погрузки в транспортное средство (в судно) и выгрузки из транспортного средства (из судна). Обычно, кроме счета груза, тальманы выполняют ряд важных сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест, качества упаковки, маркировки, соответствие маркировки данным грузовых документов. Они информируют агента судовладельца или экспедитора грузовладельца о всех замеченных ими повреждениях груза и других обнаруженных нарушениях и отступлениях от условий контракта. Тальманским фирмам поручается обмер грузовых мест на причале или на складе. В крупных зарубежных портах существуют ассоциации, так называемых, присяжных тальманов (chartered tally) — присяжных весовщиков, тальманские расписки которых принимаются как официальные свидетельства «счета грузов» при разборе претензий и исков. В некоторых портах им поручается также контроль за выполнением норм грузовых работ стивидорными фирмами, а их свидетельства кладутся в основу расчетов стальнойной времени.

Выполнение тальманских услуг оформляется контрактом между перевозчиком или фрахтователем и тальманской фирмой с повременной или сдельной оплатой (за работу одного тальмана в час или за единицу груза).

В портах бывшего СССР счет грузов при погрузке/выгрузке выполняли, с одной стороны, транспортные службы «Трансфлот», представлявшие судовладельца, а, с другой стороны, тальманы, назначенные морским портом.

Тальманский счет сдаваемых судно грузов ведется по каждому трюму отдельно. По окончании смены тальманская расписка (tallyman's receipt) с приложенными к ней отвесами склада, путевыми листами, удостоверяющими количество груза и его состояние при приемке на судно в качестве транспортного документа передается экспедиторской группе причала для подготовки штурманской расписки и коносамента, а при выгрузке груза — для оформления сдаточных документов судна/порта/грузополучателя.

Контракты на стивидорные и тальманские контракты, как правило, подписываются агентами и экспедиторами на основе или «Договора комиссии» (с государственными фирмами) или «Договора агентирования» от имени агента, экспедитора (с частными фирмами).

Экспедиторское поручение на оформление договора хранения внешнеторговых грузов; экспедиторское и агентское поручения на терминальное обслуживание

Наиболее частое определение термина «терминал» — это транспортное предприятие, на территории которого заканчивается одна транспортная сеть и начинается другая, выполняется цикл технологических операций по передаче груза из одного транспортного средства в другое, а также комплекс услуг экспедиционного сервиса и требований к грузу коммерческого и административного характера (таможенная очистка, санитарно-карантинный контроль, страхование и др.).

Однако такое определение не является достаточным, поскольку не отражает обязательное наличие на терминале развитого складского хозяйства. В составе терминала это не только «товарный склад» железнодорожной станции или порта, но и функциональное подразделение для заблаговременного накопления груза и формирования отправительских партий, хранения товаров в ожидании перевозочных средств, сортировки по направлениям дальнейшего движения и т.д.

Современный терминал с его самостоятельным хозяйственным складским комплексом является основой для организации регионального централизованного снабжения предприятий полуфабрикатами, агрегатами и запасными частями, а также распределения готовой продукции в порядке межотраслевой кооперации, оптовой и розничной торговли. Зачастую экономически оправдано хранение сырья, полуфабрикатов в месте, обеспечивающем низкую себестоимость производства, а готового изделия в месте, предполагающем более низкие расходы реализации. Терминальный комплекс — это не просто традиционное удобное и сохранное помещение для открытого и закрытого складирования грузов, безопасное для движения вспомогательных средств подвозки и развоза с рампами, подъездными путями и крановым хозяйством, но также и специализированное стеллажно-ячейное хранилище разнообразных товаров, оснащенное ЭВМ, позволяющее в считанные минуты определить местонахождение товара, подготовить его выдачу, изготовить в автоматическом режиме необходимую документацию.

Товарным складом признается организация, которая осуществляет хранение товаров и связанные с ним услуги в качестве предпринимательской деятельности. Такой склад принимает товары на хранение от любого товаровладельца и, соответственно, является складом общего пользования, а оформляемые обязательно в письменной форме договоры хранения признаются публичными.

Особенностью договоров хранения является то, что товарному складу, заключившему договор, не предоставляется требование к товаровладельцу обязательно поместить упомянутый в договоре груз на хранение. Он имеет право лишь рассчитывать

на компенсацию ему стороной договора убытков, которые он понесет в связи с несостоявшимся хранением. Законом возлагается на товарный склад обязанность произвести за свой счет осмотр принимаемых на хранение товаров и определить их количество (число единиц или товарных мест, либо меру, т.е. вес, объем и т.д.), а также внешнее состояние. Обязуется товарный склад предоставлять товаровладельцу во время хранения возможность осматривать хранящиеся товары или их образцы, а если хранение осуществляется с обезличением (массовые грузы, грузы навалом и др.), не только брать пробы, но и принимать меры, необходимые для обеспечения сохранности товаров.

Особая ответственность возлагается на стороны договора при хранении товаров с опасными свойствами (легковоспламеняющихся, взрывоопасных и др.). Так, например, товаровладелец при сдаче таких товаров на хранение обязан предупредить товарный склад об их свойствах, а если он этого не сделает, то такие товары могут быть складом в любое время обезврежены или уничтожены без возмещения владельцу убытков. Более того, он будет отвечать за убытки, причиненные в связи с хранением опасных товаров как складу, так и третьим лицам. Такую же ответственность несет владелец товара в случаях, если он сдает товар на хранение под неправильным наименованием, а товарный склад при приемке товара не сможет путем наружного осмотра удостовериться в его опасных свойствах.

Важным элементом договора хранения в обычной коммерческой и транспортной практике является срок хранения (в принципе хранение имущества может быть и бессрочным). По закону хранитель обязан хранить товар в течение обусловленного договором хранения срока, а если этот срок в договоре не указан, то до востребования его товаровладельцем.

Предусматривается и процедура возврата товара складом его хозяину. Возвращаться, в принципе должен именно тот товар, который в свое время был принят от его владельца, если договором не было предусмотрено хранение обезличением. Как хозяин товара, так и склад вправе при возврате товара каждый требовать его осмотра или проверки его количества, но вызванные этим расходы несет тот, кто потребовал осмотра товара или проверки его количества. В этой связи закон обуславливает, что если при возвращении товара складом товаровладельцу товар не был ими совместно осмотрен или проверен, то заявление о недостатке или повреждении товара вследствие его ненадлежащего хранения должно быть сделано складу письменно при получении товара, а в отношении недостачи или повреждения, которые не могли быть обнаружены при обычном способе принятия товара, в течение трех дней по его получении. Если таких заявлений не последовало, стороны должны считать, что товар возвращен складом владельцу товара в соответствии с условиями договора хранения.

Функцию расписки в приеме товара на хранение и в подтверждение наличия письменного договора хранения выполняет один из следующих документов:

- складская квитанция;
- простое складское свидетельство;
- двойное складское свидетельство.

Складская квитанция или складская расписка (warehouse receipt) выдается складским предприятием или транспортно-экспедиторской фирмой, эксплуатирующей склад, владельцу товара в качестве расписки в приеме груза на хранение на определенный срок и за установленную плату и подтверждает собой наличие письменного договора хранения товаров между ними в соответствии с действующим в стране гражданским законодательством.

Простое складское свидетельство выдается на предъявителя. Оно содержит сведения: наименование и место нахождения товарного склада; наименование и количество принятого на хранение товара — число единиц и (или) товарных мест и (или) мера (вес, объем) товара; срок, на который товар принят на хранение, если такой срок устанавливается, либо указание, что товар принят до востребования; размер вознаграждения

дения за хранение, либо тарифы, на основании которых он исчисляется, и порядок оплаты хранения; дата выдачи складского свидетельства.

Двойное складское помещение — вarrant (warehouse warrant) выдается товарным складом владельцу товара в удостоверение принятия товара на хранение. В дополнение к реквизитам простого складского свидетельства вarrant содержит наименование юридического лица, либо имя гражданина, от которого принят товар на хранение, а также место нахождения (местожительство) товаровладельца (ст. 913 ГК РФ). Имеет вarrant и характер товарораспорядительного документа, но в отличие от складской квитанции этот документ состоит из двух отдельных друг от друга частей: складского свидетельства и залогового свидетельства.

Только лицо, имеющее на руках оба свидетельства, имеет право распоряжаться хранящимся на складе товаром. Держатель вarrantа только со складским свидетельством, но без наличия у него залогового свидетельства, вправе распоряжаться товаром, но не может взять его со склада до погашения кредита, выданного по

Экспедиторские и агентские поручения, связанные со страхованием грузов и транспортных средств

Страхование (Insurance) по своей экономической сущности представляет собой сложную систему мер, направленную на полное или частичное возмещение потерь от тех или иных рисков (последствия стихийных бедствий и несчастных случаев, полная или частичная утрата материальных ценностей, в том числе в их денежной форме (фрахт, провозная плата, арендная плата и др.), потеря нетрудоспособности и т.п.) путем переложения их последствий с одной стороны (страхователем) на другую сторону (страховщика) за определенное вознаграждение.

Страхователь (insurer, assured) — сторона в договоре страхования, страхующая свой или чужой (третьей стороны) имущественный интерес, на обязанности которой лежит уплата страховой премии страховщику за принятие им на себя обязанности возместить страхователю убыток при наступлении страхового случая.

Страховщик (insurer, underwriter) — физическое или юридическое лицо, которое за определенное вознаграждение (страховую премию) принимает на себя риск убытков в имуществе страхователя или другого лица (выгодоприобретателя), в пользу которого заключен договор страхования, с обязательством страховщика возместить страхователю убытки, возникшие у него вследствие наступления обусловленных в договоре событий (страховых случаев).

Страховая премия (insurance premium) начисляется в определенном проценте («ставке») от страховой суммы или может быть обусловлена в твердом денежном выражении.

Страховая сумма (sum insured) — объявляемая страхователем при заключении страхового договора сумма, на которую страхуется объект (имущественный интерес).

Страховой случай (losses) — наступление события, для возмещения убытков от последствий которого осуществлялось страхование.

Договор страхования (гл. 48 ГК РФ) (contract of insurance, insurance treaty) — договор, по которому страховщик принимает на себя за обусловленное вознаграждение (страховую премию) обязанность возместить убытки страхователя, произошедшие вследствие предусмотренных договором страхования опасностей или случайностей (страховых случаев), которым подвергается застрахованный объект.

В основе договора страхования должна содержаться его предпосылка — определенный страховой интерес сторон.

Страхователь, а также его экспедитор или его агент обязаны принимать меры к спасанию и сохранению застрахованного имущества, относясь к нему так, как если бы оно не было застраховано.

В общем плане страхование подразделяется на имущественное, личное и страхование ответственности перед третьими лицами. Каждое из них подразделяется в свою очередь на виды. Так, по классификации ЕС существует 18 видов только имущественного страхования.

Транспортное страхование — обобщающее понятие для всех видов страхования от опасностей, возникающих при эксплуатации средств транспорта.

Объектами такого страхования могут быть как сами транспортные средства (страхование «каско»), так и перевозимые грузы (страхование «карго»), фрахт, а также ответственность перевозчика перед третьими лицами, в частности, пассажирами.

Транспортное страхование включает в себя такие подотрасли имущественного страхования как морское, авиационное, железнодорожное страхование, страхование средств автотранспорта, контейнеров и т.п.

Страхование может быть добровольным и обязательным. Так, обязательным, возникающим в силу закона, является страхование гражданской ответственности автотранспортных предприятий (ответственность перед третьими лицами) за убытки, возникновение которых связано непосредственно с эксплуатацией автомобиля, как источника повышенной опасности (страхование по так называемой «зеленой карте»). Обязательным является также медицинское страхование водителей, страхование пассажиров, туристов и экскурсантов.

Риск (risk) — на транспорте означает возможность наступления обстоятельств, наносящих материальный ущерб участникам перевозки. Соответственно наиболее типичными рисками перевозчика и экспедитора — оператора перевозки, т.е. перевозчика договорного, могут быть риски:

- ответственности перед клиентом за гибель и/или повреждение груза (от дорожно-транспортного происшествия до кражи груза);

- ответственности за финансовый убыток, вследствие ошибок или упущений участников перевозки, экспедиции и собственных служащих;

- нарушение сроков доставки грузов;

- невыполнение инструкций отправителя и неправильное оформление документов;

- неправильной адресации;

- передачи грузов лицам, неуполномоченным на их прием;

- ответственности за вред, причиненный третьим лицам (перед, причиненный транспортным средством, самим грузом) или их имуществу (например, загрязнение грузом территории при аварии);

- загрязнение окружающей среды;

- ответственности перед таможенными властями;

- ответственности за затраты на спасение и общую аварию;

- затрат на привлечение сюрвейеров, производство экспертиз при расследовании обстоятельств происшествия.

Страхование ни в коей мере не является предметом экспедиторского и агентского обслуживания. Конечно, ряд экспедиторских и агентских фирм выступают в качестве страховых брокеров, т.е. посредников, которые содействуют совершению розничных сделок между грузовладельцами или владельцами транспортных средств (по их поручению и за их счет) и страховыми предприятиями, получая за посредничество брокерскую комиссию. Поэтому, обычное экспедиторское или шипитское поручение в части страхования (обязательно в письменном виде), как правило, не содержит требования страхования груза или транспортного средства, а только проверку качества страховых документов в зависимости от характера и упаковки груза; состава используемых средств транспорта или подсчета страховой стоимости и размера страховой премии; страховой суммы в случае частичной или полной утраты груза; определение действия при наступлении любого «страхового случая» с транспортным средством и грузом, а также ме-

роприятия в ходе долевого участия грузо- и судовладельцев в регулировании убытков общей аварии и др.

Экспедитору необходимо внимательно ознакомиться с правилами страхования страховой компании, уделив особое внимание условиям предъявления претензий и выплаты странного возмещения (перечень документов, обязанности страхователя при наступлении страхового случая согласно инструкции (памятки) страхователю, в т.ч. его представителя, например, водителя).

Экспедиторские и агентские поручения, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств

Таможенное дело, как атрибут государственной власти, направлено на защиту экономического суверенитета и экономической безопасности страны, а также на активизацию национальной экономики в ее связях с мировым хозяйством.

Ознакомимся с основной таможенной терминологией в ее международном понимании.

Таможня (custom control) — государственная служба, следящая за ввозом и вывозом товаров через границу и взимающая таможенные пошлины и сборы, другие налоги.

Таможенная пошлина (custom duty) — налог, взимаемый таможенными службами с провозимых через государственную границу товаров по ставкам таможенного тарифа на единицу данного товара.

Таможенная граница — (custom border) граница территории, провоз товаров через которую требует заполнения таможенной декларации и уплаты таможенных пошлин. Обычно совпадает с государственной границей.

Таможенная декларация (custom declaration) — документ, содержащий сведения о перемещаемом через границу грузе (экспортируемые и импортируемые товары, пассажирский багаж, ручная кладь, ценности в виде украшений). Таможенная декларация — основной документ, в соответствии с которым таможенные службы пропускают грузы через границу. Образец грузовой таможенной декларации содержится в приложении №50.

Кроме пошлин, могут применяться **таможенные сборы** (customhouse fees) — дополнительные сборы, взимаемые сверх таможенных пошлин.

Таможенная бандероль — наклейка на товаре, свидетельствующая об оплате таможенной пошлины или акциза.

Таким образом, по своему юридическому положению таможенный брокер является «агентом», а его отношения с «принципалом» — владельцем груза — регулируются прежде всего гл. 52 ГК РФ «Агентирование», а затем ТК РФ и Инструкциями ГТК РФ.

Рассмотрим основные требования к перевозкам, экспедированию и агентированию с точки зрения выполнения правовых и административных норм ГТК РФ и Инструкций ГТК РФ.

Каждая транспортная, складская или экспедиторская операция, связанная с соблюдением владельцем товара, перевозчиком или складским хозяйством конкретного таможенного режима, должна оформляться договором перевозки или договором складирования, в которых должны содержаться требования к сторонам договора, касающиеся соблюдения таможенного режима. Так, например, в договоре на перевозку транзитного товара должно содержаться требование обеспечения пробега транзитного груза не менее чем в 2000 км за один месяц, а в договоре на перевозку товара «таможенным перевозчиком» должно быть предусмотрено обязательство автопредприятия назначать для доставки товара (например, иностранных экспонатов с «таможенного склада» в выставочный павильон в режиме «временного ввоза») транспортные средства, оборудование которых, согласно выданной лицензии/

Конвенция предусматривает возможность выполнения перевозок в автомобилях и контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможи страны отправления до таможи страны назначения, как правило, без таможенного досмотра на границах при использовании книжки МДП. Конвенция определяет ответственность гарантийных институтов ее применения, вопросы уплаты пошлин и сборов, порядок допущения транспортных средства и контейнеров к перевозке под таможенными печатями и пломбами процедуру перевозки с применением книжки МДП (карнета TIR) и положение по перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов с соблюдением процедуры МДП.

Согласно конвенции при перевозке грузов с применением книжки МДП таможенными органам не рекомендуется требовать специального таможенного документа или каких-либо гарантий на временный ввоз на территорию страны автотранспортного средства или контейнера.

Книжка МДП (см. приложение №51) является таможенным документом, по которому осуществляется контроль за доставкой грузов, перевозимых в грузовых автомобилях и в контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможи страны отправления до таможи страны назначения. Применение книжки МДП освобождает перевозчика от уплаты залоговых сумм, пошлин и сборов, а также, как правило, позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможнях. В результате применения этих документов повышается оперативность перевозок, сокращаются транспортные расходы.

Книжки МДП могут также применяться и при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Книжки МДП целесообразно применять при перевозках грузов во все страны, являющиеся участниками Конвенции МДП 1975 года.

Перевозка с использованием книжки МДП представляется в практическом плане следующим образом.

Агентирование контейнерного и трейлерного парка

В ходе контейнеризации перевозок происходит концентрация агентского обслуживания контейнеров, независимо от имущественной принадлежности контейнерного парка, т.е. перевозчикам или экспедиторам.

Агент обеспечивает приемку-сдачу (interchange) каждой единицы оборудования от транспортного средства (судна, железнодорожного терминала и т.д.) к многочисленным третьим лицам (стивидорным, автотранспортным, железнодорожным компаниям, контейнерным депо, ремонтным мастерским и др.). Факт передачи оборудования оформляется приемо-сдаточной распиской EIR (equipment interchange receipt) с кодированием основных неисправностей («D» — выбоина, «C» — срез, «H» — дыра, «RS» — покрыт коррозией и др.).

Агент обеспечивает оперативный мелкий текущий ремонт силами собственных специалистов с использованием передвижных мастерских и производство капитальных ремонтов на специализированных предприятиях.

В ходе погрузки контейнеров в ячеистые суда морской агент организует работу терминалов, на которых с использованием ЭВМ определяется очередность укладки конкретного контейнера в определенную ячейку трюма, в зависимости от веса — брутто контейнера, для обеспечения остойчивости судна, как плавучего средства.

Централизация агентского обслуживания выражается в том, что обслуживание в стране, даже в регионе, поручается контейнерным консорциумом одной агентской фирме, а если ситуация такова, что агентов в консорциуме в порту несколько (у каждого члена консорциума свой), то руководство агентами осуществляется из одного координирующего центра, а отправка контейнеров каждым агентом происходит по системе распределения вместимости контейнеровоза — «слот-чартера».

Организация контроля и слежения за парком оборудования, его специального обслуживания, поручается одной «контейнерной» фирме. К ней поступает информация от агентов с мест о состоянии собственного и арендованного транспортным предприятием или объединением контейнерного и ролл-трейлерного оборудования как по отдельным терминалам, по ренджу каждой линии, так и по всей схеме обслуживания в целом. Такая фирма разрабатывает рекомендации каждому перевозчику, контролирует их исполнение и осуществляет работу по сдаче оборудования в аренду и возврату его из аренды (терминирование). Ею ведутся также централизованные расчеты от имени перевозчика по арендным операциям. (Таким агентом для всех парокондуктов бывшего СССР являлась совместная компания «Трансглоб», созданная в 1976 г в Гамбурге).

Поступающая от такого агента отчетность, в соответствии с заключенными