Грузовая документация

1. Погрузочный ордер – является важнейшим внутритранспортным документом при перевозках грузов морем. В каботаже ордер следует вместе с грузом от момента поступления в порту отправления и до выдачи грузополучателю в порту назначения (штурманская расписка).

2. Коносамент служит доказательством принятия перевозчиком обозначенного в нём груза. Он может заменить договор перевозки и является товара распорядительным документом.

3. Линейный коносамент заменяет договор перевозки, т.к. на линейных судах обычно чартер не заключается. Поэтому линейный коносамент содержит условия перевозок, напечатанные на лицевой и оборотной его сторонах.

Коносаменты бывают:

- Ордерные, которые имеют силу ценных бумаг, т.е. могут покупаться и продаваться.

- Именные;

- На принятый судном груз;

- На принятый к отправке, т.е. завезённый на портовый склад.

- Прямые, т.е. на перевозку на данном судне;

- Сквозные, на перевозку с промежуточной передачей груза на суда других линий;

- Чистые, т.е. без каких-либо порочащих груз оговорок о недостатках его внешнего вида и состояния;

- Дефектные, т.е. содержащие упомянутые выше оговорки.

Оригинал коносамента выдаётся отправителю, а две его копии следуют при грузе в порт назначения.

4. Чартерный коносамент содержит только данные о грузе и фрахте. В нём отмечается, что условия перевозки оговорены в соответствующем чартер партии.

5. Товарные документы, следующие вместе с грузом: сертификаты, качественные удостоверения, сортовые свидетельства, анализы и т.д.

6. Приёмо-сдаточная ведомость (манифест), представляет собой опись коносаментов или накладных. В заграничном плавании составляется манифест.

- Приёмо-сдаточная ведомость состоит из четырёх разделов, расположенных слева направо в следующей последовательности:

- Общие данные: номера коносаментов, номера погрузочных ордеров, наименование груза.

- Числится по документам: количество мест и вес.

- Оказалось при погрузке: количество мест и вес.

- В действительности оказалось: количество мест и вес.

Генеральный акт о выгрузке свидетельствует, о выгрузке всего груза, доставленного судном в порт.

Гарантийные письма.

Оформление выгруженных грузов.

"Чистый коносамент" – без всяких отметок о состоянии груза. Если грузоотправитель не принимает коносамент с пометками о неудовлетворительном состоянии груза и тары, следует потребовать от него замены груза. В таких случаях грузоотправитель нередко предлагает предоставить гарантийное письмо с обязательством возместить судовладельцу все убытки, которые могут возникнуть в связи с тем, что обоснованная отметка на штурманской расписке о состоянии или количестве груза не была перенесена в коносамент, т.е. был выдан чистый коносамент. Нередко отправители соглашаются, чтобы такого рода гарантийные письма дополнительно снабжались поручительством банка. На это соглашаться не следует, т.к. гарантийное письмо при наличии изъянов груза или тары имеет целью скрыть присущие грузу недостатки, т.е. является по существу фальсификацией.

Известны случаи, когда отдельные грузоотправители, выдавшие перевозчику гарантийное письмо, затем не выполняют тех обязательств, которые они дали. Перевозчик вынужден обращаться в суд. Суды обычно рассматривают выдачу чистого коносамента в обмен на гарантийное письмо как обман грузополучателя, который, имея перед собой коносамент без всяких отметок, заблуждается в отношении фактического состояния груза.

Перевозчик, принимая гарантийное письмо в обмен на чистый коносамент, становится соучастником обмана. Поэтому он не имеет права требовать возмещение убытков, вызванных обманными действиями.

Для того чтобы уменьшить возможные убытки для грузоотправителя, которые могут возникнуть от отметок о не качественности груза или дефектов тары, можно предложить ему на всю партию два коносамента: один – на груз, свободный от всяких недостатков, другой – на ту часть, которая имеет повреждения.

Этот выход возможен только в том случае, если дефекты присущи лишь небольшой части груза. На практике обычно так и бывает, ибо принимать к перевозке большую партию груза с недостатками тары или дефектного груза вообще нельзя.

В случае, когда между сторонами возник спор о незначительном расхождении в счёте или грузоотправитель предъявляет какое-то количество груза с незначительными внешними недостатками тары, не угрожающими сохранности грузов, перевозчик иногда считает возможным отказаться от пометки на коносаменте и выдать чистый коносамент, получив взамен гарантийное письмо.

Грузовые ордера. Оформление учёта грузов и тальманских списков. Требования к тальманам.

Поручение на зафрахтование тоннажа оформляется обычно выдачей так называемого "фрахтового ордера".

Фрахтовые ордера бывают:

- Твёрдыми (firm order) когда полномочие на фрахтование является окончательным и действительно в течение времени, на которое ордер дан;

- Вызовами предложения тоннажа, когда фрахтователь хочет вначале ознакомиться с разными предложениями тоннажа, после чего он обычно даёт твёрдый ордер.

Содержание ордера:

- Характер отгрузки, находящий выражение в терминах – "карго" (требуется полное судно на перевозку всего заявленного груза) или "парцель" (parcel, сокращённо pcl), когда фрахтователь согласен на отгрузку его груза на одном судне с другими грузами, принадлежащими разным владельцам;

- Порты погрузки и выгрузки;

- Название груза;

- Партионность груза (т.е. его количество);

- Позиция судна;

- Особенности судна;

- Условия фрахтования (фрахт, грузовые работы и т.д.).

Обычный фрахтовый ордер выдаётся в течение месяца, предшествующего месяцу отгрузки, но не позже 20 – 30 дней до намеченной подачи судна под погрузку (большой срок принимается для отдалённых портов погрузки).

Промптовый ордер выдаётся в случае необходимости подачи судна под погрузку в течение ближайших нескольких дней. Для судовладельца, не ставящего себе целью спекулировать на просчётах фрахтователей, промпт далеко не всегда желателен. Даже если можно получить повышенный фрахт, т.к. нарушается планомерная работа тоннажа. Но при определённом стечении обстоятельств, когда имеется возможность покрыть тоннажём промптовый ордер, не должно быть упущено получение повышенной фрахтовой ставки.

Сверхсрочный ордер – "промтиссимо" (promtissimo).

Спот–промптовый ордер, предъявляющий требование на судно с немедленной погрузкой на месте (spot).

Офферты (offerts) т.е. предложение сторон, в данном случае судовладельцев, являются ответом на предложенный ордер и содержат ответные условия. Очевидно, что и офферты могут быть твёрдыми и условными. Обмен оффертами заканчивается заключением сделки, т.е. подтверждением условий обеих сторон, согласованных в процессе переговоров.

Фиксчюр-нот (fixure not) или извещение о фрахтовании, содержащее все условия заключённой сделки, направляется в пароходство и служит основанием для выдачи оперативных распоряжений с целью подготовки судна к выполнению рейса.

Заполнением чартера и подписанием его заканчивается операция фрахтования судна.

Коносамент, его функции.

"Чистый" коносамент, с оговорками "SAID TO BE", "SAID TO CONTAIN".

Коносамент – как форма договора морской перевозки применяется обычно при доставке генеральных грузов в линейном судоходстве. В отличие от чартера он не предусматривает обязанности перевозчика предоставить грузовладельцу определённое грузовое помещение.

Перевозчик выдаёт отправителю по его требованию коносамент, который служит доказательством того, что перевозчик принял обозначенный в нём груз. Коносамент также определяет, кому должен быть выдан груз в порту назначения, т.е. является товарораспорядительным документом.

Статья 15.

- Перевозчик обязан выдать коносамент грузополучателю. Коносаменты могут быть именные, ордерные, по предъявлению.

- Условия договора о перевозке грузов морем, не внесённые в коносамент, обязательны для грузополучателя, если в коносаменте есть указания на документ, в котором эти условия вписаны.

Данные коносамента.

1. В коносамент должны быть вписаны следующие данные:

- Название судна;

- Перевозчик и адрес его основного местоположения;

- Грузоотправитель;

- Грузополучатель, если его указывает грузоотправитель;

- Порт погрузки грузов;

- Порт назначения грузов;

- Дата доставки грузов в порт назначения или продолжительность перевозки, если договаривающиеся стороны договорились об этом;

- Наименование грузов, основные марки для идентификации грузов, количество мест груза и вес грузов или его количество, помеченные другим способом при необходимости указания об опасности грузов, внешнее состояние грузов.

- Фрахт и другие взносы перевозчику или указание, что фрахт должен быть уплачен по условиям договора перевозчика, или указание, что весь фрахт уплачен;

- Дата и место выдачи коносамента;

- Количество оригиналов коносамента, если их выдаётся более одного;

- Подпись капитана или другого представителя перевозчика.

2. Если в коносаменте указаны не все упомянутые в этой статье данные, коносамент не теряет юридической силы, но он должен соответствовать признакам определения понять коносамент согласно статьи 2 этого закона.

Ответственность за точность данных, предъявляемых для внесения коносамент.

- Данные о грузах в коносаменте указываются так, как их предъявил грузоотправитель. Грузоотправитель обязан возместить перевозчику убытки, возникшие из-за неточности предъявленных им данных. Право перевозчика на возмещение этих убытков не ограничивает ответственности перевозчика по договору о перевозке грузов морем к другому, чем грузоотправитель лицу.

- Договорённость, по которой грузоотправитель обязуется возместить перевозчику убытки, возникшие из-за того, что перевозчик выдаёт чистый коносамент, не вписывая данных о плохом внешнем состоянии грузов, недействителен в любой третьей стране, включая грузополучателя, которому был передан коносамент. Передача коносамента.

1. Обладатель коносамента может передать коносамент другому лицу, придерживаясь следующих правил:

- Именной коносамент передаётся с записью, кому он передаётся или иной форме, установленной для передачи долгового требования;

- Ордерный коносамент передаётся с именными или бланковыми записями передачи;

- Коносамент на предъявителя передаётся обычным вручением.

1. Грузоотправитель обязан вовремя передать перевозчику все имеющие отношение к грузам документы, которые требуют портовые, таможенные, санитарные или другие институции, и отвечает за убытки, возникшие для перевозчика из-за того, что эти документы были переданы не вовремя, непригодные или неполные. "Чистый коносамент" – без всяких отметок о состоянии груза. Если грузоотправитель не принимает коносамент с пометками о неудовлетворительном состоянии груза и тары, следует потребовать от него замены груза. В таких случаях грузоотправитель нередко предлагает предоставить гарантийное письмо с обязательством возместить судовладельцу все убытки, которые могут возникнуть в связи с тем, что обоснованная отметка на штурманской расписке о состоянии или количестве груза не была перенесена в коносамент, т.е. был выдан чистый коносамент.

При перевозке грузов в пакетах и контейнерах необходимо контролировать, чтобы в коносаментах были сделаны отметки "SAID TO BE" или "SAID TO CONTAIN". Эти оговорки снимают с перевозчика ответственность за недостачу отдельных мест при условии, что целостность контейнера (пакета) не нарушена.

# Список использованных источников

1. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
2. Кодексу торгового мореплавания РФ от 1.05.1999.
3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Учебник. В 2 Т. – М.: Статус,2000.
4. Тарасов М. А. Договор перевозки. - Ростов-на-Дону, 1965.
5. Форма сделки отдельных вопросов осуществления предпринимательской деятельности // Российская газета.- 1997.- 21 сент
6. Черепахин Б. Б. Ответственность грузополучателя по Договору перевозки.- Иркутск, 1997.
7. Витрянский В. В. Перевозка (гл. 40). Транспортная экспедиция (гл. 41)//Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. М., 1996. С. 398-419.
8. Егиазаров В. А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 1999;
9. Калпин А. Г. Основные условия фрахтования судна и практика их применения. М., 1984.
10. Брюссельская конвенция о коносаменте – Конвенция об унификации правил о коносаменте, принятая в Брюсселе 25 августа 1925 года.
11. Правила Висби - Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года.
12. Гамбурские правила – Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года, принятая 30 марта 1978 года.
13. Конвенция о смешанных перевозках грузов – Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, принятая в Женеве 24 мая 1980 года.