МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

ОДЕССКАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

Кафедра «Экономической теории и предпринимательства на морском транспорте»

Аналитический обзор

По дисциплине «Экспедирование грузов»

Тема «Товарораспорядительная документация, оговоренная в контракте купли-продажи»

Одесса 2010

**Содержание**

Состав товарораспорядительной документации

Договор морской перевозки груза, подтвержденный выпиской перевозчиком товарораспорядительного транспортного документа – коносамента

Товарораспорядительная документация на железнодорожном транспорте

Товарораспорядительная документация на автомобильном транспорте

Товарораспорядительная документация на воздушном транспорте

Список литературы

**Состав товарораспорядительной документации**

Состав товарораспорядительной документации является обязательной частью транспортных условий контракта. Экспедиторам продавца и покупателя, агентам перевозчиков в ходе выполнения транспортно-экспидиционных операций может потребоваться наличие ряда документов, связанных с исполнением конкретного торгового контракта. Обязательство представления сторонами таких документов агентам и экспедиторам должно быть оговорено в контракте купли-продажи, в том числе:

* Счета-фактуры (invoice) или счета спецификации (invoice specifications), или проформы счёта (proforma invoice), выписываемых продавцом на имя покупателя, в которых указывается цена за единицу товара и общая сумма счёта или причитающегося платежа; базисные условия поставки товара, сведения об оплате стоимости перевозки (когда и кем оплачивается); сведения о страховании, номер отгрузочного документа;
* Отгрузочной спецификации, документа, содержащего согласованный сторонами перечень всех видов и сортов (ассортимент) товаров, входящих в данную партию, с указанием характеристики места, количества и рода каждого товара (списка товаров, отправленных по одному транспортному документу);
* Упаковочного листа – перечня предметов, входящих в одно грузовое мест (ящик, контейнер, кипу и т.п.), который необходим тогда, когда в одной упаковке содержаться разные по ассортименту товары; упаковочный лист подписывается упаковщиком и вкладывается в каждое грузовое место;
* Сертификата качества и сертификата соответствия, удостоверяющего качество поставляемого товара, его соответствие стандарту; он выдаётся обычно предприятием-изготовителем товара, экспортёром или нейтральной стороной (предоставление сертификата качества является обязательным условием импорта в Украине);
* Разрешения на отгрузку – инструкции представителя покупателя (приёмщика) по спецукладке и транспортировке товара в определённую страну (для опасных, рефрижираторных или ценных грузов);
* Сертификата (свидетельства) о происхождении товара (certificate of origin) или сертификат «происхождения» - документ, подтверждающий страну происхождения или вывоза товара; выдаётся торговой палатой или другим аналогичным учреждением страны происхождения товара и является необходимым в международной торговле. Его предоставление требуется в случаях, предусмотренных законодательством страны ввоза или международными договорами для применения к товарам льготного режима или режима наибольшего благоприятствования в отношении таможенного обложения (возможность использования приференциального тарифа) либо мер фитосанитарного или ветеринарного характера;
* Консульского счёт-фактуры - Consular invoice. Некоторые страны Южной Америки требуют, чтобы импортные грузы сопровождались счётом-фактурой, составляемым экспортёром товара, - консульской фактурой. Сведения, содержащиеся в ней, служат для назначения импортной пошлины. Консульская фактура выписывается экспортёром товара на специальном бланке, который можно получить и который заверяется по выписке в консульстве государства, на территорию которого направляется товар;
* Сертификат погрузки груза – Certificate of shipment выдаётся после окончания погрузки грузоотправителю или третьему лицу в подтверждение погрузки определённой партии груза (как правило, в сборном контейнере);
* Деливери нот (delivery note) – накладная, прилагаемая к коносаменту, в которой в дополнение к сведениям о грузе, содержащемся в коносаменте, содержится дополнительная информация о грузе (указание из какого штабеля, или с какого причала, склада отправлен груз, название и код по таможенной классификации, номер таможенной декларации и др.).

**Договор перевозки груза, подтвержденный выпиской перевозчиком товарораспорядительного транспортного документа - коносамента**

Свое применение коносаменты нашли только на морском транспорте и при оформлении перевозок грузов в смешанных (мультимодальных сообщениях). Исторически их создание было связано с потребностью владельца груза в его реализации в ходе транспортировки, поскольку в ходе длительного рейса большие материальные ценности, заключенные в грузах, исключались из коммерческого оборота. С середины XIX века коносамент стал рассматриваться не только как расписка в приеме груза, но и как ценная бумага - вексель.

Коносамент выполняет три функции:

а) свидетельствует о заключении договора перевозки;

б) является распиской в получении груза перевозчиком;

в) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой), соответствующей требованиям ГК Украины.

Вместе с тем нужно помнить, что в период морской перевозки грузом «владеет» капитан, и никто использовать груз не может. Держателю коносамента предоставлено право только распоряжаться грузом.

Соответственно, основанием для составления коносамента в качестве доказательства наличия договора перевозки груза и его содержания, а также расписки, удостоверяющей принятие груза перевозчиком, являются два документа.

Первым документом является «погрузочный ордер» в качестве предложения - оферты распорядителя груза, сделанного в письменном виде перевозчику - не просто заключить договор морской перевозки, но и получить от перевозчика документ письменное подтверждение его заключения в форме коносамента или морской транспортной накладной. Ст.137 КТМУ указывает на то, что коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа - ордера, образец которого был утвержден ММФ СССР еще в 1990 г.

Содержание ордера - оферты не произвольное. Согласно Ст.138 КТМУ он обязательно должен содержать: 1) наименование отправителя и место его нахождения; 2) наименование порта выгрузки; 3) наименование получателя, если он указан отправителем; 4) наименование груза, включая особые свойства, число мест, массу количество, согласно записи, сделанной отправителем; 5) информацию о внешнем состоянии груза и упаковки; 6) информацию о размере фрахта, подлежащем уплате получателем.

На составителя ордера возлагается ответственность за убытки по причине неправильных или неполных данных, содержащихся в оферте.

Погрузочный ордер должен быть подписан отправителем или его экспедитором. Ордер печатается в 8 экземплярах, каждый из которых предназначен для совершения на причале определенной операции. В настоящее время в ордер вносится также информация о коде ИНН, о коде ТНВД, указывается номер акта таможенного досмотра, содержится ссылка на наличие договора с портом, наименование экспедитора, которому поручен контроль за исполнением ордера.

Вторым документом является штурманская расписка - письменный акцепт ордера, которую подписывает грузовой помощник капитана в удостоверение факта приема груза на борт конкретного судна (в качестве бланка штурманской расписки используется либо одна из копий погрузочного ордера, либо специальная форма (Приложение №13).

Штурманская расписка не является товарораспорядительным документом. Если на ней нет никаких замечаний администрации судна по количеству и состоянию погруженного груза, как это изложено в ордере или как было скорректировано на ордере сторонами в ходе погрузки, то штурманская расписка обменивается грузоотправителем на коносамент (или на накладную). В коносаменте, согласно ст.138 КТМУ, в дополнение к 6 (шести) основным сведениям в ордере должны содержаться: 1) наименование перевозчика: 2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки; 3) время и место выдачи коносамента; 4) число оригиналов коносамента, если их больше чем один; 5) подпись перевозчика или действующего от его имени лица. На практике число (граф) коносамента может достигать 30, но всегда кроме 11 обязательных в коносаменте содержится специальный бокс: «уведомить по адресу» или «адрес уведомления» –«Notify раrty». Судовладельцу или его агенту вменяется в обязанность информировать лицо по указанному в боксе адресату о дате прибытия груза в порт выгрузки. Часто таким лицом является экспедитор грузополучателя, которому поручено организовать таможенное оформление и вывоз груза из порта.

Товарораспорядительная сущность коносамента состоит в том, что владелец коносамента, оперируя на рынке (продавая его, закладывая, передавая и т. д.), фактически распоряжается самим грузом (товаром), обозначенным в документе. Соответственно, в коносаменте грузоотправителю требуется указывать «наименование груза, не обходимые для идентификации груза основные марки, обращать внимание на опасный характер или особые свойства груза, указывать число мест или предметов, массу груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем» (ст. 144 КТМУ).

В результате лицо, желающее приобрести товар посредством при обретения коносамента и не имеющее практической возможности про верить массу и состояние груза путем его осмотра, вынуждено полагаться исключительно на информацию о грузе, содержащуюся в коносаменте.

С другой стороны, и перевозчик, подписывая коносамент, тем самым, берет на себя перед держателем этого документа определенное одностороннее обязательство вручить ему груз таким, как он описан в коносаменте. Очень часто это обязательство выражается в виде про печатанного на лицевой стороне коносамента заявления капитана суд на о том. что грузы были «погружены во внешне хорошем виде и со стоянии» (shipped in apparent good order and condition). В то же время практика признает правомерным использование перевозчиком различных оговорок в коносаменте для того, чтобы облегчить свое положение в возможном споре с держателем коносамента по количеству и качеству груза. (Оговорки: «количество и качество не известны» -quantity and quality unknown: «тара слабая» — insufficiency of packing и др.).

Товарораспорядительное, по существу, назначение коносамента зачастую подчеркивается тем, что перед самим названием документа - «коносамент)» (bill of lading) вносится его определение - «оборотный» (negotiable), например. Negotiable (FIATA Multimodal Transport) Bill of Lading. Если грузоотправитель пожелает, чтобы подобный коносамент эту функцию не исполнял, то перед впечатанным на бланке определением «оборотный» перевозчиком вводится приставка «не» (non). Таким действием коносамент юридически превращается в другой документ, указывающий только на наличие договора перевозки, - который называется необращающейся морской транспортной накладной, по которому только лицо, названное в коносаменте в качестве грузополучателя (named as consignee) имеет право получить груз по предъявлению такого документа и после удостоверения им своей личности (upon proof of his identity).

Ст.140 КТМУ разрешает выдачу отправителю, по его желанию, нескольких экземпляров (оригиналов) коносамента, причем на каждом из бланков указывается число выданных документов.

Выдача груза производится только против вручения перевозчику одного из оригиналов («экземпляров») коносамента. Предъявление всего комплекта оригиналов коносаментов (2, 3) необязательно поскольку, согласно ст. 162 КТМУ и условиям самих проформ коносаментов (на оборотной стороне), после выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу.

Составление коносаментов с обозначением на них штампами порядковых номеров оригиналов: «первый» (1st original), «второй», «третий» связано с традицией «фобовских» и «сифовских» запродаж отсылать отправителем грузополучателю первый экземпляр авиапочтой, второй экземпляр - судовой почтой, а третий экземпляр оставлять у себя на случай утраты обоих экземпляров. В настоящее время использование нескольких экземпляров зачастую преследует также избежание рисков возможного ущемления прав той или иной стороны договора купли-продажи, договора перевозки и условий расчета за товар (через банк) в соответствии с различным пониманием транспортных условий контракта. В коносаменте может быть предусмотрен специальный бокс для указания числа выданных оригиналов.

Обозначение на коносаменте «2/2» означает, что выписано два оригинала. Если в информации из порта отправления агенту или экспедитору в порту назначения сообщается, что «Настоящим мы отправляем вам 2/3 оригинала коносаментов», то это означает, что было выписано три оригинала, из которых два приложены к данному письму.

Кроме оригиналов, может быть напечатано необходимое количество копий оригиналов коносамента, которые юридической силы не имеют, и никаких прав на груз не создают. Обычно копии требуются в качестве технической документации - капитану судна для проверки количества и качества погруженного и выгруженного товара и для служебных целей; портовым агентам судна; портовой администрации; таможенным органам, транспортно-экспедиторским фирмам и др. Копии коносамента или содержат штамп «копия» (сору), либо печатаются на бумаге отличного от оригиналов цвета. Обычно они сопровождаются надписью «copy non-negotiable».

Коносамент, выписанный в именной форме (to a named person) обычно используется тогда, когда владельцем не предполагается реализация товара в ходе перевозки, поскольку передача именного коносамента другому лицу юридически возможна только с соблюдением правил, установленных гражданским законодательством «для уступки требований».

Проще и легче всего товарораспорядительная функция реализуется через выписку ордерного коносамента (order bill of lading), указывающего на то, что коносамент выдан «приказу» лица, которое может передать свое имущественное право третьему лицу путем нанесения на этот документ надлежащей передаточной надписи - индоссо (endorsement), посредством подписи и печати (duly endorsed) на оборотной стороне коносамента.

Соответственно, коносаменты могут выписываться «приказу от правителя» (consigned to order of shipper/consignor), например, при расчете но цене товара, проданного на условиях ФОБ или при оформлении платежа за товар по документарному инкассо; «приказу получателя» (consigned to order of consignee) при поставке товара, проданного на условиях СИФ, или с записью «приказу банка» (consigned to order of the… bank), очень часто национального банка с нанесением последующей передаточной надписи в пользу иностранного банка в ходе аккредитивной формы расчетов.

Ордерный коносамент может быть выдан и на предъявителя (to bearer), как говориться, «в бланковой форме» (blank), по которому товар выдается любому лицу, которое предъявит перевозчику такой документ «посредством простого вручения». Соответственно, при наличии в коносаменте нескольких передаточных надписей, груз, практически, будет выдан лицу, указанному последним в череде непрерывного ряда передаточных надписей или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью.

Экспедиторам, как правило, не поручаются операции с ордерными и бланковыми формами коносаментов. Ордерными коносаментами пользуются в основном поставщики массовых, сырьевых товаров, когда или покупатель им еще не известен, или целесообразно им продажу отсрочить осуществить ее в ходе рейса. Ордерными коносаментами также оперируют, когда требуется получить краткосрочный кредит в банке с обеспечением его в форме индоссированного в пользу банка коносамента. При этом передаточная надпись имеет вид:

|  |
| --- |
| «Выдайте приказу Банка Deliver to the order of \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_(наименование банка) |
| (наименование организации экспортёра, печать, две подписи)«Все права по данному коносаменту переданы(All interests under this Bill of Lading are transferred to the \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| (Наименование лица, которому переданы права, печать, две подписи) |
| (Передаточная надпись с печатью и подписью или только с печатью и подписью грузоотправителя без указания имени получателя носит название «бланковой надписи» - «blank endorsement») |

Правомочной операцией является выдача после принятия груза на борт судна «бортового коносамента»м(shipped/boarding bill of lading), так и «небортового коносамента» на груз, который принят перевозчиком для перевозки, но ещё не погружен на борт судна (received for shipment bill of lading). Если для сторон вопрос перехода рисков с продавца на покупателя очень важен (условие страхования, особое требование в аккредитиве), то отправитель может получить от судовладельца бортовой коносамент в обмен на полученный ранее небортовой. Перевозчик путём проставления за своей подписью и печатью названия судна, на которое погружен груз, и даты погрузки может переоформить ранее выданный им небортовой документ в бортовой коносамент (конечно, при условии, если в нём содержаться все требуемые КТМУ данные). Иногда эта операция ограничивается отметкой капитана – «on board notation».

В доставке груза из порта отправления в порт назначения может участвовать не один, а несколько морских перевозчиков.

В тех случаях, когда груз требуется доставить в порт назначения с перегрузкой его на другое судно в порту по пути следования, то в порту отправления оформляется на весь маршрут «прямой коносамент» или «сквозной уоносамент».

Перевозка по прямому коносаменту (Direct Bill of Lading) осуществляется судовладельцем – первым перевозчиком, выписывающим такие коносаменты, и его судовым агентом на основе заключённого соглашения в порту перевалки. Грузоотправитель оплачивает провозную плату по двум счетам – фрахт судовладельца, согласно линейного тарифа, за доставку на первом участке перевозки и счёту агента за произведённые расходы, в порту перевалки, его комиссионное вознаграждение, а также за оплату фрахта за перевозку на последующих участках доставки.

Перевозки по сквозному коносаменту (Through Bill of Lading) в системе кооперации судовладельцев базового океанского и фидерного морского сообщения выполняются на основе сегментальной ответственности каждого из участников перевозки, действующего линейного тарифа и заключённого между ними двустороннего соглашения.

В тех случаях, когда грузополучатель намерен продать не всю партию товара, получаемого по коносаменту, а только его часть или, когда партия товара реализуется продавцом-отправителем одновременно нескольким покупателям в порту назначения, то отдельный коносамент на сгруппированные грузы («групповой» - groupage B/L) может быть раздроблен на несколько частей и каждому покупателю будет выдан, так называемый, «долевой коносамент» или «деливери-ордер» (delivery order), по которому он получит от агента судна в порту назначения причитающуюся ему часть коносаментного количества груза. Деливери-ордера товарораспорядительными документами не являются.

В ходе работы с коносаментами, необходимо учитывать, что аккредитивы или другие средства платежа зачастую предусматривают акцепт только транспортного документа, датированного не позже определенной даты. Не прибыл вовремя товар в порт, опоздало судно. медленно идет погрузка и т. д. - стороны приходят к выводу, что к обусловленной дате груз погружен не будет. У них появляется «соблазн» датировать коносамент задним числом, т. е. выпустить так называемый антидатированный документ (Antidate), несмотря на то, что такое действие противоречит закону.

Однако, когда «продавец», как говорится, «уверен в покупателе», то есть в том, что последний может скорректировать срок аккредитива, но для этого ему потребуется время, то дело заканчивается тем, что агенту судовладельца грузоотправитель выдает на этот счет «гарантийное письмо» (guarantee letter), а агент, передавая антидатированный коносамент грузоотправителю, сопровождает иногда эту передачу оговоркой в регистрационном журнале о выдаче коносамента «по доверию» (in trust). Такая же процедура часто применяется, когда судовладелец отказывается по причине не надлежащего состояния груза (дефект груза или упаковки и др.) выдать отправителю «чистый» (clean) коносамент, то есть не содержащий каких-либо оговорок.

В Советском Союзе в 1974 году вместо единой проформы коносамента КИ-61 Морфлотом были введены два специализированных коносамента - для линейных и трамповых перевозок (коносаменты КЭ - 2.4.Т. и КЭ - 2.4.Л).

Эти проформы используются в Украине и в настоящее время Объясняется этот факт просто. Во-первых, условия проформ не противоречат стандарту БИМКО (в основу трамповой проформы «Т» был поло жен стандарт ICS B/L от 1 января 1972 года, а линейной «Л» - про форма БИМКО «Конлайнбилл»). Во-вторых, обе проформы предусматривают арбитражное разбирательство споров в Морской Арбитражной Комиссии, а регулирование расходов по ущербам общей аварии - в Ассоциации диспашеров при ТПП.

По этим же причинам получило применение обоих проформ без «principal clauses», то есть с чистой оборотной стороной, что, в принципе, не обязан располагать «двусторонним» образцом коносамента или он может не оказаться, как говориться, «под рукой».

**Товарораспорядительная документация на железнодорожном транспорте**

Основным документом при перевозке товаров по железной дороге является железнодорожная накладная (Rail Way Bill). Она выполняет функции договора о перевозке; товарораспорядительного документа и подтверждения о принятии груза к перевозке. Этот документ не имеет обратной силы. Груз отдаётся в распоряжение указанного грузополучателя в случае предъявления им документа, который удостоверяет его личность. Поскольку в мире существует несколько систем железнодорожного сообщения, которые отличаются одна от другой шириной колеи, габаритами локомотивов и вагонов, условиями перевозки и тому подобным, регулирование международных железнодорожных перевозок осуществляется несколькими взаимно независимыми международными конвенциями, каждая из которых применяется конкретно к одной из систем и регламентирует форму железнодорожной накладной.

Европейские страны руководствуются Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), участниками которой являются 33 страны (большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Америки). КОТИФ содержит условия перевозки грузов. В частности, устанавливает, что ставки перевозных платежей определяются национальными и международными тарифами. Предусмотрены крайние сроки доставки грузов. Согласно правилам КОТИФ, общий термин доставки грузов составляет для грузов высокой скорости – 400 км, а для грузов малой скорости – 300 км в сутки. В тоже время у железной дороги остаётся право устанавливать для отдельных сообщений специальные сроки доставки, а также дополнительные сроки при возникновении существенных осложнений и других особенных случаях.

Размер ответственности железных дорог в случае несохранения в целостности перевезённых грузов в КОТИФ определён в расчётных единицах Международного валютного фонда – СПЗ (17 СПЗ или 51 старый золотой франк за 1 кг массы брутто). Также предусмотрено, что причинённые опозданием доставки убытки, возмещаются грузовладельцу в размерах трёхразовой провозной платы.

Несмотря на то, что СССР не был участником КОТИФ, его положение, служебные инструкции и другие нормативные документы использовались и продолжают применяться при перевозке украинских внешнеторговых грузов в страны Западной Европы и из этих стран в Украину.

Между социалистическими странами Европы и Азии была принята многосторонняя транспортная конвенция – Договор о международном транспортном сообщении (ДМТС). В ДМТС определяются сроки доставки грузов, устанавливаются провозные платежи на дорогах стран отправления и назначения согласно ставок внутренних тарифов, а в пути следования дорогами транзита – согласно транзитных тарифов. Ответственность железных дорог за несохранность грузов наступает в случае присутствия вины перевозчика, которую зачастую должен доказать грузовладелец. В отличие от КОТИФ, максимум ответственности в ДМТС не установлен и возмещается перевозчиком в пределах настоящей стоимости груза, указанной в счёте поставщика, или объявленной его стоимости. Повреждение и несохранность груза должны быть подтверждены коммерческим актом. В случае опоздания доставки железная дорога оплачивает штраф, который составляет определённый процент от провозной платы.

Подписание договора международных перевозок согласно с положениями ДМТС оформляется накладной соответствующей формы. Накладная ДМТС имеет пять листов:

* Первый лист – оригинал накладной (сопровождает груз до станции назначения и выдаётся получателю вместе с пятым листом и грузом);
* Второй лист – дорожная ведомость (является документом железной дороги, остаётся в пункте назначения; выдаётся столько ведомостей, сколько дорог участвуют в перевозке);
* Третий лист – дубликат накладной (выдаётся отправителю после составления договора перевозки);
* Четвёртый лист – лист передачи груза (сопровождает отправление на станцию назначения, остаётся в пункте назначения);
* Пятый лист – уведомление о прибытии груза (сопровождает отправление на станцию назначения, выдаётся получателю вместе с оригиналом и грузом).

Форма железнодорожной накладной согласно ДМТС отличается от аналогичного документа по КОТФ. По-этому при оформлении перевозки из СНГ, когда часть пути пролегает через европейские страны, накладная ДМТС оформляется до пограничной станции железной дороги страны, смежной с СНГ, где накладная ДМТС будет переоформлена в накладную КОТИФ. Такая же процедура производится на приграничных станциях и при отправлении товаров в страны СНГ. При международных перевозках расчётной валютой по тарифам является швейцарский франк. Кроме накладной, с грузом отправляют соответствующие товарораспорядительные документы.

В последнее время возникла тенденция к переходу многих центральных и восточноевропейских стран от ДМТС к КОТИФ. 31го января 1991 года железная дорога Венгерской Республики, Чещской и Словацкой республик денонсировали ДМТС.

**Товарораспорядительная документация на автомобильном транспорте**

Основным документом в автомобильных перевозках является транспортная накладная (Road Way Bill), которая выполняет функции: договора перевозки; товарораспорядительного документа; расписки перевозчика. Содержание ведомостей, которые указываются в накладной, определяются Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) от 1956 года, участником которого являлся СССР.

Накладная составляется отправителем в четырёх экземплярах (два – для перевозчика и по одному – для продавца и покупателя), подписывается отправителем и перевозчиком. После прибытия груза для разгрузки к покупателю последний обязан указать время прибытия автомобиля для разгрузки и отбытия с отгрузки, подписать накладную и поставить свою печать.

Автотранспортом могут совершаться сборные перевозки от разных грузоотправителей , разных товаров или партий товаров. Если груз должен быть погружен на несколько транспортных средств или необходимо перевезти разные грузы или партии грузов, составляется столько накладных, сколько транспортных средств используется либо сколько грузов или партий грузов перевозится.

Автомобильные тарифы устанавливаются из расчёта за перевозку одной тонны груза и могут предусматривать определённые надбавки, скидки и штрафы от установленной суммы.

Кроме автотранспортной накладной, с грузом отправляют товарораспорядительные документы: упаковочный лист, отгрузочные спецификации, сертификаты качества и другие документы, необходимые для ввоза товара в страну покупателя и пересечения транзитных стран.

**Товарораспорядительная документация на воздушном транспорте**

Основным документом в авиаперевозках является авианакладная (Air Way Bill), которая выполняет функции: договора воздушной перевозки; товарораспорядительного документа; расписки компании в принятии груза к перевозке; таможенной декларации. Авианакладная заполняется отправителем во время сдачи груза и вручается получателю. Она состоит из трёх оригиналов и девяти копий. Первый экземпляр оригинала с пометкой «для перевозчика» подписывается отправителем и вручается перевозчику. Второй экземпляр с пометкой «для получателя», подписывается отправителем и перевозчиком и вручается получателю. Третий оригинал с пометкой «для отправителя» подписывается перевозчиком и возвращается отправителю. Копии вручаются отправителю, получателю, перевозчику, в аэропорты отправления и назначения и таможню.

Для авиаперевозок авианакладная – такой же документ, как и коносамент для морских перевозок. Авианакладная не является оборотным документом, её нельзя индоссировать (передать третьему лицу с помощью передающей подписи), она не может быть документом, удостоверяющим право собственности на груз как таковой. У авианакладной отсутствует оригинал, переданный грузополучателю для наделения его правом владения товаром. Груз отдаётся в распоряжение указанного грузополучателя по предъявлении им документов, которые удостоверяют его личность, подписанной квитанции и оплаты необходимых сборов.

Когда воздушным путём отправляются грузы различных отправителей, то главный грузоотправитель выписывает своему агенту в конечном пункте не простую накладную, а сводную – с указанием на каждую отдельную партию товара. После прибытия товара агент передаёт его отдельными партиями в распоряжение грузополучателей, указанных в сводной накладной. Как и коносамент, в авианакладной должна присутствовать детальная информация про грузополучателя и про перевезённый товар.

Плата за авиафрахт обычно вычисляется по массе в килограммах, при этом масса округляется на пол килограмма в большую сторону. Когда соотношение массы и объёма груза превышает 6 (для Великобритании – 5), тогда плата удерживается исходя из объёма груза.

Кроме авианакладной, с товаром отправляют необходимые товарораспорядительные документы.

**Список литературы**

1. Плужников К.И. Транспортное экспедирование: Учебник. – М.: Росконсульт, 1999. – 576с.
2. Плужников К.И.,Чунтомова Ю.А.Транспортное экспедирование: Учебник. – М.: ТРАНСЛИТ,2006.- 528с.
3. Брухис Г.Е. Транспортно-экспедиционная работа морских портов.-М.:Транспорт,1982- 95с.
4. Бурмистров М.М. Агентские, транспортно-экспедиторские и стивидорные операции в иностранных портах. –М.: Транспорт, 1989. – 167с.
5. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 256с.
6. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» №1955-ІY от 01.07.2004г.
7. Кодекс торгового мореплавання України. – Українські ділові новини, липень 1995. - № 27, 28.
8. Петров И.М. Виговский В.А. Агентирование морских судов. Учебное пособие.- Черновцы: Книги-XXI, 2005.-496с.
9. Питер Джонс. FIATA: Юридический справочник по экспедированию/Пер. Романович Н.Ю.Ред. Кононов П.В.-2-е изд.-Одесса: ЗАО Пласке,1999.-260с.
10. Рылов С.И., Мимха А.А., Березов П.Н. Внешнеторговые операции морского транспорта. – М.: Транспорт, 1996.- 206с.
11. Условия коммерческой эксплуатации морских судов в загранплавании (Пособие для капитанов). Под общей редакцией Б.Хабура. Т.1. –М.:Рекламбюро ММФ, 1972.
12. Юридический справочник по торговому мореплаванию/Под.ред. к.ю.н. Кокина А.С. – М.: Издательство «Спарк», 1998. – 506с.
13. Типовые экспедиторские правила, принятые ФИАТА.-РАМЄ,1998.
14. DOCUMENTS AND FORMS,1997, FIATA.