



Презентация на тему:

«Международные речные перевозки грузов»

Среди магистральных видов транспорта речной транспорт занимает достойное место относительно объемов перевозимых грузов и пассажиров в международном сообщении. Он имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта, которые сказываются на объемах перевозок речным транспортом, их интенсивности и стоимости. К таким преимуществам относятся: большая грузоподъемность по сравнению, например, с автомобильным транспортом; высокая пропускная способность речного пути; относительно незначительные затраты на оборудование и содержание речного пути, нежели на содержание и эксплуатацию железных дорог и автострад, и некоторые другие. Сдерживающим же фактором интенсификации международных речных перевозок являются их сезонность и географические особенности – преобладание меридиональных направлений перевозок.

Международные речные перевозки с участием России в зависимости от характера используемых путей сообщения подразделяются на две группы. Первую составляют перевозки с использованием только речных путей. Это так называемые «чисто международные речные перевозки».

К ним относятся перевозки Северо-Западного района. Они представлены перевозками между:

- Россией и Финляндией;
- Россией и Литвой;
- Россией и Эстонией.

Эта группа включает также перевозки в Дальневосточном регионе между Россией и Китаем.

Для перевозок данной группы характерным является то, что они регулируются двусторонними соглашениями на уровне, как правило, транспортных министерств стран-участниц. Примером может служить Соглашение о сотрудничестве в области речного транспорта от 18 ноября 1993, которое заключено между Министерством транспорта РФ и Министерством путей сообщения Литвы.

Применительно к этим перевозкам действует положение п. 1 ст. 3 КТМ РФ о том, что суда внутреннего водного плавания, а также суда смешанного (река – море) плавания при осуществлении перевозок с заходом в иностранный морской порт подпадают под правила, установленные КТМ.

Вместе с тем, по вполне понятным причинам заходы речных судов в иностранные морские порты подпадают под действие морских соглашений. На практике применяются положения Конвенции по облегчению международного морского судоходства от 9 апреля 1965 г. Этот международный правовой источник содержит упрощенные требования к документам, предъявляемым при заходе в иностранные порты. Конвенция содержит два важных приложения, содержащие стандарты, – документы и резолюции о принятии стандартов, создании национальных и региональных комитетов, учреждении специальных рабочих групп и решении некоторых других вопросов.

К таким документам, предъявляемым в международных морских портах, относятся следующие.

- 1) Общая декларация. Она содержит сведения о судне (название, описание, национальную принадлежность, данные о регистрации, тоннаже), данные о капитане и экипаже, включает описание груза, сведения о количестве пассажиров, данные о дате прихода или отхода, порте прихода или отхода судна.
- 2) Декларация о грузе. Помимо сведений о судне и капитане этот документ включает данные о грузе: количество груза и его описание, марка, серийный номер, количество и тип упаковки; сведения о коносаменте; а также о порте отправления груза и порте назначения.
- 3) Декларация о судовых припасах.
- 4) Декларация о личных вещах экипажа. Обычно государственные власти требуют сведения только о таких личных вещах, которые подлежат обложению пошлиной, запрещением или ограничениям.
- 5) Судовая роль. Она содержит сведения о количестве и составе экипажа.
- 6) Список пассажиров. Этот документ содержит следующие сведения о каждом пассажире: фамилию, имя, национальность, дату рождения, место рождения, порт посадки, порт высадки.

Таковы основные положения, характеризующие международные речные перевозки с участием России. Вместе с тем, существуют ряд конвенций и соглашений пароходств и компаний придунайских государств, регулирующих условия перевозки пассажиров, багажа, грузов внутренними водными путями. Это, например, Соглашение между Дунайскими пароходствами Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии об общих условиях перевозок грузов (г. Братислава 26 сентября 1956 г.), Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай (г. Шпофок 23 сентября 1989 г.), Договор о сотрудничестве Дунайских пароходств-участников Братиславских соглашений (г. Братислава 6 ноября 1992 г.), Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (Женева 1 мая 1976 г.).



Такие соглашения закрепляют порядок использования сторонами речного транспорта при осуществлении перевозок между государствами, условия перевозок пассажиров, багажа и грузов, правила транзитных перевозок. В них устанавливается режим наибольшего благоприятствования для судов сторон. Этот режим касается следующих вопросов:

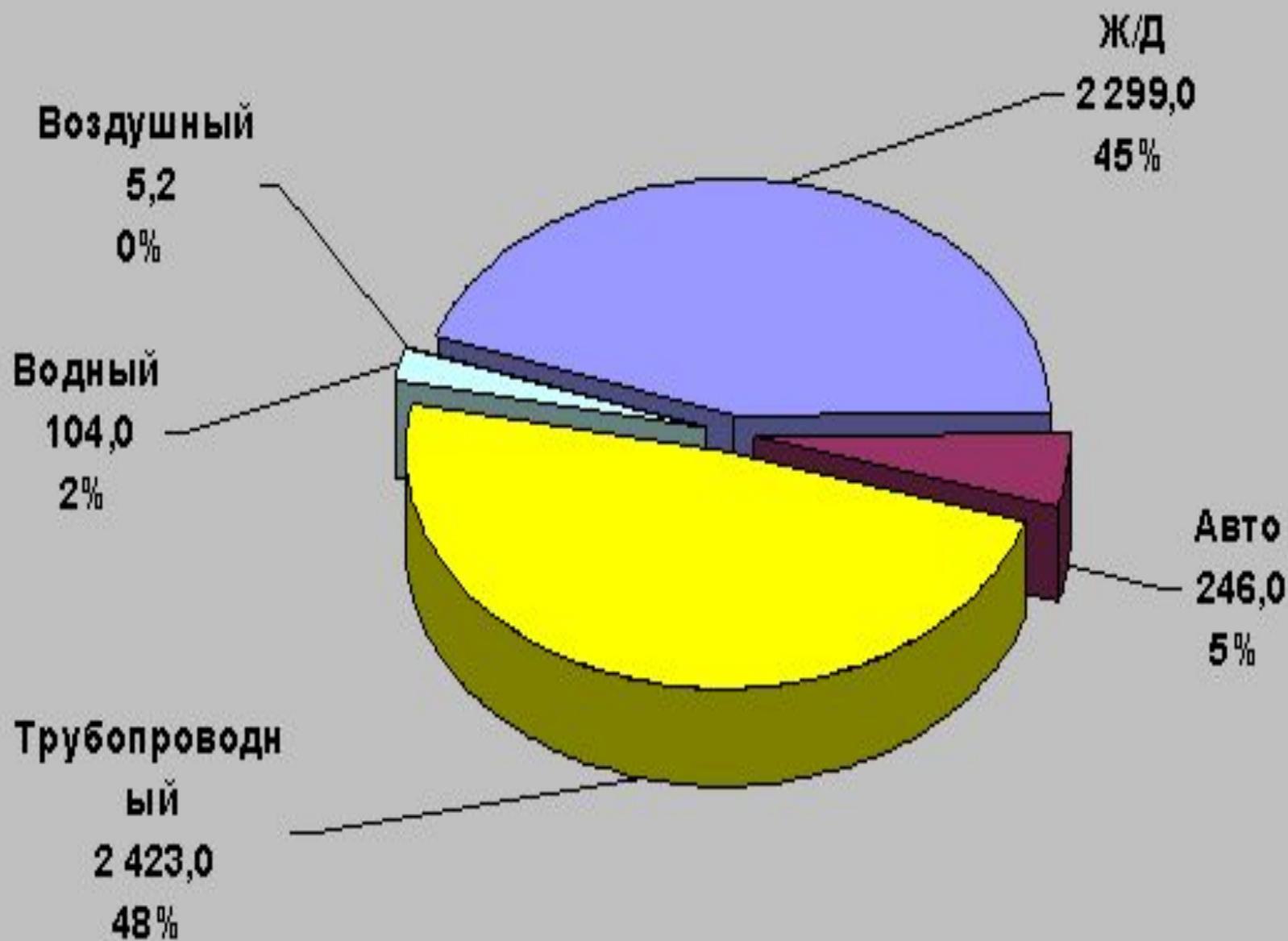
- свободного доступа в порты;
- предоставления мест у причала;
- использование портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров;
- снабжения судов водой и продовольствием;
- уплаты корабельных, портовых, канальных и других сборов;
- использования других услуг.

Что касается вопросов таможенного, пограничного и визового режима при осуществлении этих перевозок, то они регламентируются межправительственными соглашениями.

Ко второй группе международных речных перевозок с участием России относятся перевозки по речным путям с заходом в иностранные морские порты. Эти перевозки именуются международными речными перевозками смешанного типа. Данная группа включает:

- перевозки с использованием Беломоро-Балтийского канала с выходом в Балтийское, Белое и Баренцево моря;
- перевозки с использованием речных маршрутов на базе Калининградского, Санкт-Петербургского и Советского речных портов и с выходом в Балтийское море;
- перевозки по рекам, впадающим в Черное, Азовское и Каспийское моря (реки: Волга, Дон, Кубань).

Грузооборот по видам транспорта, млрд. тонно-километров



В Соглашении основное внимание уделено организационным вопросам подготовки и осуществления перевозок грузов. Первый раздел этого международного правового источника закрепил порядок подачи заявки на перевозку груза. Она подается в письменном виде и содержит данные о грузе, сроке подачи транспорта, пунктах погрузки и выгрузки, наименованиях и адресах отправителя и получателя. По Соглашению возможна подача устных заявок, однако в последующем они должны быть подтверждены письменно.

Решение по заявке перевозчик обязан принять в трехдневный срок. Отсутствие ответа на заявку означает ее отклонение. При удовлетворении заявки перевозчик вправе внести в нее те или иные изменения, которые должны быть согласованы с грузоотправителем.

В разделе «Перевозочные документы» определены виды документов, используемых для оформления перевозки груза, это – коносамент или накладная. Они составляются на основании данных погрузочного ордера, предъявляемого грузоотправителем перевозчику. Коносамент составляется не менее чем в двух экземплярах, один из которых следует с грузом. По желанию грузоотправителя ему может быть выдан коносамент в нескольких экземплярах, причем в каждом из них отмечается число составленных документов. Правовое значение коносамента и накладной заключается в том, что каждый из этих документов является подтверждением факта принятия перевозчиком к перевозке указанного в них груза.

И коносамент, и накладная составляются по единому образцу, именуемому программой, и включают условия перевозки, обязательные как для перевозчика, так и для грузоотправителя. Бланки коносаментов и накладных печатаются на языке страны перевозчика, а также на русском и французском языках.

В отдельном разделе регулируется порядок расчета за перевозку. Он осуществляется по соглашению сторон либо грузоотправителем при отправлении груза, либо грузополучателем при получении груза в соответствии с установленными тарифами. Оплата должна быть осуществлена не позднее 48 часов после получения счета. За каждый день просрочки грузоотправитель или грузополучатель обязаны уплатить перевозчику пеню в размере 0,05% стоимости перевозки.

Достаточно подробно в Соглашении рассматриваются вопросы погрузки и разгрузки, порядка приема и сдачи грузов.

По Соглашению погрузка принятых к перевозке грузов на судно и выгрузка их из судов производится силами и средствами перевозчика или его агента за счет грузоотправителя или грузополучателя, либо силами, средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя). В последнем случае перевозчик обязан уточнить дату подачи судна под погрузку за двое суток до фактической его подачи. На грузоотправителя (грузополучателя) возлагается обязанность осуществлять погрузку (выгрузку) круглосуточно и ежедневно, включая праздничные дни.

Факт завершения погрузки (выгрузки) судна и время, фактически затраченное на выполнение соответствующей операции, фиксируются в акте погрузки (выгрузки), который подписывают капитан (шkipер) судна и грузоотправитель (грузополучатель). За задержку судна под погрузкой или разгрузкой сверх установленного времени предусмотрена штрафная санкция. Вместе с тем, за досрочную погрузку или разгрузку судна перевозчик уплачивает грузоотправителю или грузополучателю премию.

Достаточно серьезные правовые последствия влечет за собой стоянка судна под погрузкой, более чем вдвое превышающей нормативное время при условии, что она длится не менее 5 суток. В этом случае, во-первых, перевозчик вправе отправить судно в рейс с недогрузом. Во-вторых, грузоотправитель обязан оплатить штраф за простой. В-третьих, он должен оплатить перевозчику 100% провозной платы, включая и за недогруженную часть груза, от пункта отправления до пункта назначения.

Иной характер правовых последствий, связанных с аналогичным неисполнением обязательств грузополучателем при стоянке судна под разгрузкой. Они заключаются в следующем. Первозчик вправе произвести выгрузку груза и сдать его на хранение. При этом все понесенные перевозчиком расходы по выгрузке и хранению груза оплачивает грузополучатель. Он же оплачивает штраф за простой судна.

Важно отметить, что за перевозчиком сохраняется залоговое право на груз.

Что касается регулирования порядка приема и сдачи груза, то это, прежде всего, вопросы определения количества принимаемых от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю грузов, а также моментов перехода грузов в ведение соответственно перевозчика и грузополучателя. По соглашению сторон количество принимаемых от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю грузов определяется:

- по массе, заявленной грузоотправителем в погрузочном ордере, с правом перевозчика ее проверки;
- по грузовой шкале судна (осадке) до и после погрузки (выгрузки);
- по массе, определяемой на весах, принадлежащих перевозчику, грузоотправителю или грузополучателю;
- по количеству штук, отдельных грузовых мест и по массе, заявленной грузоотправителем или определенной любым иным способом.

Вопрос о моментах перехода грузов в ведение соответственно перевозчика и грузополучателя, а, следовательно, и ответственности за грузы решается следующим образом. Ответственность перевозчика за принятый к перевозке груз начинается с момента выдачи расписки капитану (шкиперу) судна в приеме груза на погрузочном ордере и заканчивается моментом выдачи расписки грузополучателем на копии коносамента в получении груза.

Допускается возможность по соглашению сторон осуществления перевозки груза в сопровождении проводника грузоотправителя.

Если погрузка грузов производится силами и средствами грузоотправителя, грузовые помещения судна опломбировываются его пломбами, которые снимаются в пункте назначения с участием грузополучателя или агента грузоотправителя. Нарушение и снятие пломб оформляется актом.

На перевозчика возлагается обязанность по размещению груза в грузовых помещениях судна, обеспечивающему сохранность груза и правильную загрузку судна. В случаях, когда погрузка производится грузоотправителем, он обязан выполнять все требования капитана (шкипера) судна, касающиеся погрузки и укладки грузов в грузовых помещениях и на палубе.

Вопросы ответственности перевозчика регулируются в специальных разделах Соглашения. Ответственность за просрочку доставки грузов устанавливается в виде штрафа за каждые сутки опоздания, но не более 25% от суммы провозных платежей. Основаниями освобождения перевозчика от ответственности за просрочку доставки грузов являются:

- распоряжение правительств придунайских государств о временном перерыве движения судов на их участках Дуная;
- стихийные явления;
- спад воды и мелководье, препятствующие плаванию судов с осадкой 140 см и более;
- предъявление требования об уплате штрафа не позднее 30 дней со дня доставки груза в пункт назначения.

При утрате груза возмещению подлежит его действительная стоимость по государственным оптовым ценам места назначения, существующим на день выдачи груза.

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату и повреждение груза, если будет доказано, что утрата, повреждение или утечка груза произошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть им предотвращены. Кроме того он не несет ответственности за:

- а) повреждение, качество или утрату груза, перевозимого с согласия отправителя на палубе или на беспалубном судне, если повреждения или утрата груза произошли от такого способа перевозки;
- б) повреждение или утрату груза, если они произошли вследствие неисправности тары, которая не могла быть обнаружена при приеме груза к перевозке;
- в) повреждение груза, погрузка и выгрузка которого производились грузоотправителем или грузополучателем, если причины ущерба вызваны погрузкой или выгрузкой;
- г) ущерб, причиненный таким грузам, которые по своим свойствам подвержены полной или частичной утрате или повреждению, если ущерб произошел несмотря на соблюдение перевозчиком должной заботливости при перевозке грузов.

Если при приеме груза получатель не заявил перевозчику о частичной утрате или повреждении груза, то требования получателя к перевозчику о недостатке или повреждении груза считаются погашенными.

Соглашением установлен претензионный порядок разрешения споров в связи с перевозкой. Претензии предъявляются грузоотправителем или грузополучателем перевозчику в письменной форме. К претензии прилагается коносамент или накладная, а также соответствующие акты, свидетельствующие об утрате или повреждении груза по вине перевозчика. Претензия должна быть рассмотрена перевозчиком в течение трех месяцев со дня получения. Срок подачи претензии и иска об утрате и повреждении груза составляет один год.

Соглашение регулирует также такие специфические вопросы международной перевозки грузов речным транспортом, как вопросы общей аварии, задержки грузов в пути в зимних условиях, открытия и закрытия навигации.



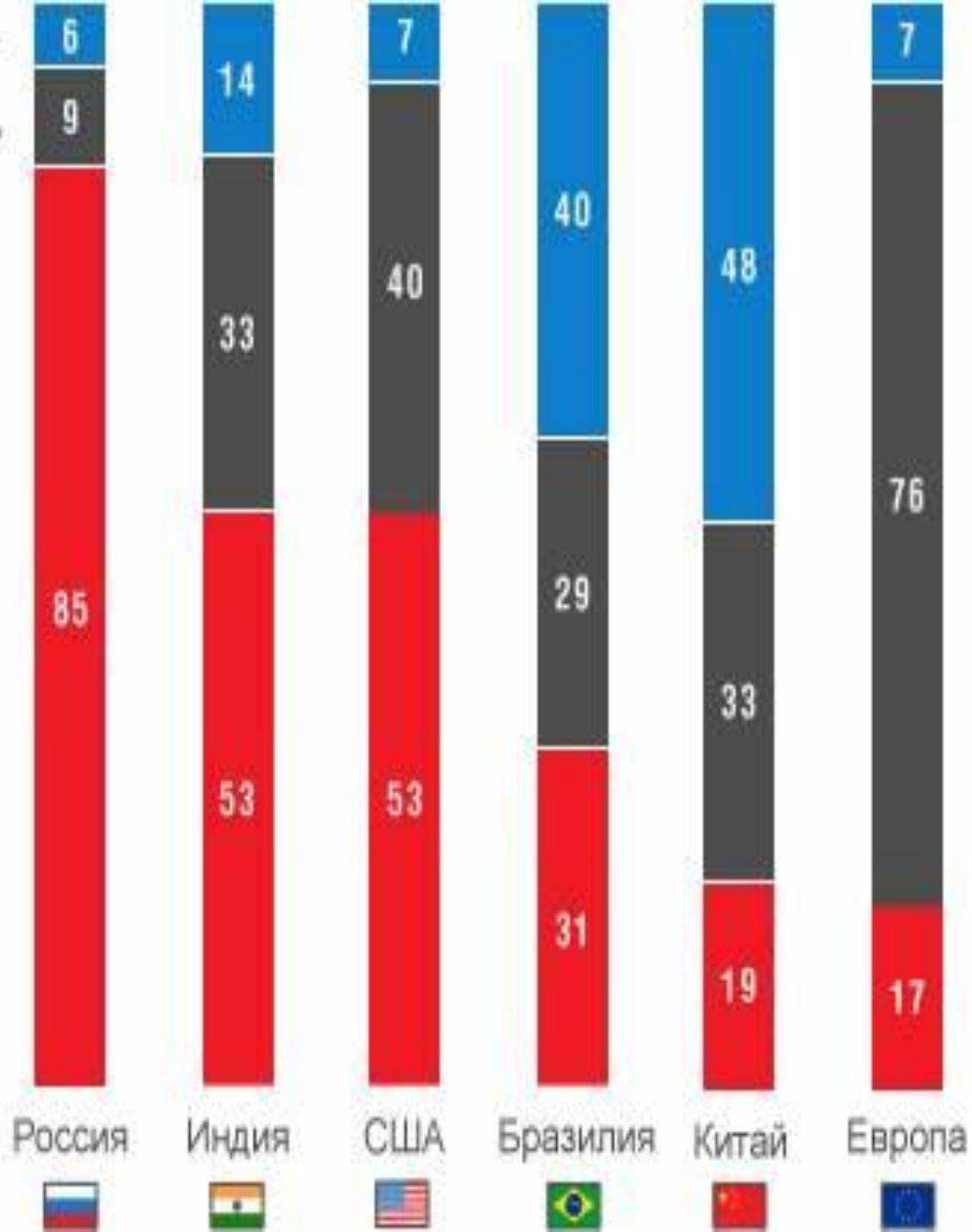
Водный транспорт



Автомобильный транспорт



Железнодорожный транспорт



Сравнительная характеристика структуры перевозимых грузов морским и речным транспортом, %

