

**Программа Европейского Союза TACIS TRACECA**

**для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизской республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана**

EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI

**Курсы Обучения Экспедиторов  
для Армении, Азербайджана, Грузии,  
Республики Киргизия, Молдовы,  
,Таджикистана, ,Туркменистана,  
Украины, Узбекистана**

**Лучший метод организации работ Объединений  
Экспедиторов**



Финансирование настоящего  
проекта осуществляется  
Европейским Союзом




Реализация проекта осуществляется  
институтом исследований и  
обучения на транспорте NEA и его  
партнерами STC, TRADEMCO и  
Wagener & Herbst Management  
Consultants



Финансирование настоящего проекта осуществляется Европейским союзом



## Титульный лист отчета

<b>Наименование отчета:</b>	Курсы подготовки экспедиторов (в рамках программы TRACECA)	
<b>Номер проекта:</b>	<b>EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI</b>	
<b>Страна:</b>	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	
<b>Наименование:</b>	<b>Партнер</b> Межправительственная комиссия по программе TRACECA, постоянный секретариат	<b>Подрядчик</b> Консорциум, возглавляемый институтом исследований и обучения на транспорте NEA (Нидерланды)
<b>Адрес:</b>	8/2 ул. генерала Алиарбекова AZ-370 000 Баку Азербайджан	Центральный офис NEA в Нидерландах: Sir Winston Churchilllaan 297 2280 DZ Rijswijk
<b>Номер телефона:</b>	+ 994 12 982 718	+ 31 70 398 8410 (офис NEA)
<b>Номер факса:</b>	+ 994 12 986 426	+ 31 70 398 8426 (офис NEA)
<b>Номер телекса:</b>		
<b>Контактные лица:</b>	Г-н Рустан Еналинов, генеральный секретарь постоянного секретариата межправительственной комиссии по программе TRACECA	Руководитель группы: Рене Меювс
<b>Подписи:</b>		

**Дата подготовки отчета:**

сентябрь 2007 года

**Период, по которому подготовлен отчет:**

сентябрь 2005 года – сентябрь 2007 года

**Отчет подготовлен:**

Марк Букер, Арина Комарова



КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ -

Лучший метод организации работ  
Объединений Экспедиторов

Май 2007

## ОГЛАВЛЕНИЕ

### СТРАНИЦА

1 МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ОБЪЕДИНЕНИЙ ЭКСПЕДИТОРОВ.....	3
1.1 ОПИСАНИЕ ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ FIATA .....	5
1.2 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ УСЛУГ ПО ОТПРАВКЕ.....	5
1.3 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА FIATA .....	6
1.4 ЧЛЕНСТВО В FIATA .....	6
1.5 ДОКУМЕНТЫ ПО ОТПРАВКЕ FIATA .....	7
2 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ - СЕКРЕТАРИАТ FIATA.....	19
3 ЛУЧШИЙ МЕТОД ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ ОБЪЕДИНЕНИИ ЭКСПЕДИТОРОВ .....	23
3.1 Объединение Экспедиторов Российской Федерации .....	23
3.2 Китайское Международное Объединение Экспедиторов .....	30
3.3 Узбекское Международное Объединение Экспедиторов.....	42
3.4 Международное Объединение Экспедиторов Украины.....	45
3.5 Голландское Объединение Экспедиторов .....	48
4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ 55.	
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ (2000)	
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ДОСТУП К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3А. ГОЛЛАНДСКИЕ УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3В УСЛОВИЯ ГЕРМАНСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ.	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3С ОБЩИЕ УСЛОВИЯ по регулированию операций, осуществленных Транспортными компаниями РУМЫНИИ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3-Д УСЛОВИЯ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ ОБЪЕДИНЕНИЕМ ЭКСПЕДИТОРОВ ТУРЦИИ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 4А ПРАВИЛА ГАРАНТИЙНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ГАРАНТИЙНЫМ ФОНДОМ FENEX	
ПРИЛОЖЕНИЕ 4В ГОЛЛАНДСКИЕ УСЛОВИЯ СКЛАДИРОВАНИЯ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 4С УСЛОВИЯ ЛОГИСТИКИ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ В ГОЛЛАНДИИ	

## **Международная Федерация Объединений Экспедиторов**

За последний квартал двадцатого века, на Западе, в связи с происходящими процессами глобализации были разработаны новые формы и методы организации и управления транспортировок. Экспертами Конференции Организации Объединенных Наций по Торговле и Развитию, UNCTAD было проведено исследование различных процессов. Результаты этого исследования были представлены в документе "Информационный Материал для Экспедиторов Товаров, приготовленный с Целью Поддержки Наиболее Эффективной Эксплуатации Смешанных Транспортных средств" (Документ T/D C4/430).

Рекомендации UNCTAD обращены к странам "с присоединяющимися переходными экономиками", находившимся на "стадии развития от системы централизованного планирования к рыночным отношениям". Помимо различных рекомендаций, в настоящем документе, UNCTAD обозначил организационную роль национальных, региональных и международных объединений Экспедиторов и объединений дорожных перевозчиков в создании централизованных систем по перевозке и материально-техническому обеспечению, а так же вмешательство Государства в упомянутые процессы.

Множество объединений оказались вовлечены в проблемы глобализации задолго до издания "Рекомендаций UNCTAD". Международная Федерация Объединений Экспедиторов, FIATA была создана 31-ого мая 1926 года 16 национальными и региональными Объединениями Экспедиторов главных европейских стран. В настоящее время, FIATA является самой крупной неправительственной организацией в мире, представляя отделение по экспедированию грузов в 150 странах. Отделение насчитывает приблизительно 60 тысяч предприятий по экспедированию грузов со всеми типами собственности, в которых занято свыше 10 миллионов высококвалифицированных профессионалов.

FIATA разрешает проблемы посредством международных организаций. В настоящее время, FIATA регулярно взаимодействует с 29 международными организациями в сфере транспортировки и экспедирования грузов. В частности, FIATA играет роль консультанта по предоставлению социально – экономических рекомендаций Организации Объединенных Наций, Конференции Организации Объединенных Наций по Торговле и Развитию и Комиссии Организации Объединенных Наций по Международному Торговому Праву. FIATA представляет сферу экспедирования грузов в Международной Торговой Палате, Международном Объединении Автомобильного Транспорта, Международном Объединении Железных дорог, Международном Объединении Воздушного транспорта, Международном Таможенном Объединении и во Всемирной Торговой Организации.

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	3
--	----------	---

## 1.1 Описание Целей и Задач FIATA

Основные цели и задачи деятельности FIATA заключаются в нижеследующем:

- FIATA является Объединением Экспедиторов и сотрудничающих с ними организаций, объединенных в единую федерацию; FIATA представляет их интересы на мировом рынке экспедирования грузов;
- защита интересов членов посредством участия в работе международных организаций, поставка товаров, транспортировка груза и выполнение связанных с вышеуказанным функций;
- ознакомление деловых кругов и широкой общественности с целями, проблемами и ролями отделения по отправке грузов в движении товаров всемирной торговли;
- усовершенствование качества услуг по экспедированию грузов, в частности, посредством развития и применения на практике типичных условий экспедированию грузов и унифицированной документации по экспедированию грузов;
- урегулирование споров между агентами- экспедиторами и перевозчиками ;
- внедрение электронных средств, обмен информацией;
- содействие углубления и усиления профессионального обучения принципалов и экспедиторов .

## 1.2 Основные требования, предъявляемые к предоставлению услуг по экспедированию грузов.

Согласно требованиям FIATA агентом - экспедитором может быть любое юридическое или физическое лицо, которое в соответствии с уставом или в счет компенсации обеспечивает транспортировку грузов, таким образом, не являясь непосредственно перевозчиком, то есть транспортной организацией. Экспедитор может также осуществлять действия, связанные с исполнением контракта по экспедированию грузов: складирование, таможенная очистка, контроль груза, осуществление всех платежей, и т.д.

Ввиду предоставления прав агентам - экспедиторам, им следует осознавать наличие соответствующих обязанностей и обязательств. В частности, для возможности осуществления деятельности по экспедированию грузов, юридическое или физическое лицо должно соответствовать нижеследующим требованиям:

- пройти соответствующее профессиональное обучение, подтвержденное свидетельством о квалификации;
- обладать положительной репутацией; это означает, что решением суда данное лицо никогда не совершало мошенничества, обмана и преступлений подобного рода; не подвергалось дисквалификации или теряло право выполнения действий по экспедированию грузов; не обвинялось в связи с нарушением правил экспедирования грузов; не нарушало правил труда и налогообложения и требований по социальному обеспечению;
- быть экономически и платежеспособным для выполнения задач по экспедированию грузов.

Экспедитор сотрудничает со всеми сторонами, участвующими в процессе транспортировки грузов. И, наконец, экспедитор организует перемещение товаров наиболее быстрым, наиболее надежным и наиболее экономным способом.

### 1.3 . Организационная структура FIATA.

#### **A. Институты.**

- . Институт Мультимодальной Транспортировки (MTI);
- . Институт Таможенных дел (CAI);
- . Институт Воздушных грузоперевозок (AFI)

#### **B. Консультативные Органы**

- . Консультативный Орган по Опасным Товарам (КООТ);
- . Консультативные Органы по Правовым Вопросам (КОПВ);
- . Консультативный Орган по Информационным Технологиям (КОИТ);
- . Консультативный Орган по Профессиональному Обучению (КОПО).

### 1.4. Членство в FIATA:

Существует несколько видов членства, возможного в FIATA.

#### Национальные Объединения

Это - организации, представляющие сектор экспедирования грузов страны всецело или частично. Каждый член Объединения и обладает правом возбуждения ходатайства, а также назначения и голоса;

#### Члены Группы

Это - международные организации, представляющие отделение по экспедированию грузов группы стран, или международных объединений , члены которых действуют лишь в подсекторе отделения логистики и отправки грузов ;

#### Индивидуальные Члены

Это - предприятия по экспедированию грузов и логистике, а также юридические лица, тесно связанные с отделением логистики и экспедирования грузов.

#### Почетные Члены

Это - лица, имеющие особые заслуги перед FIATA в области индустрии экспедирования грузов.

## 1.5 Документы по Отправке FIATA

Внешняя торговля обладает одной примечательной особенностью. Эта особенность заключается в том, что товары внешней торговли при перемещении из одной страны в другую сталкиваются с естественными и искусственными барьерами на пути следования. Возможны следующие варианты столкновений: различные торговые и политические условия в стране экспорта и импорта, различные налоговые правила и нормативы, таможенные, правовые правила и нормы, и наконец, языковой барьер. Очевидно, что, хоть вышеупомянутый список примеров и не полон, существует множество препятствий, которые необходимо преодолеть при транспортировке товаров.

Одним из способов преодоления подобных барьеров и создания единого правового поля может быть строгое соблюдение стандартизированных условий отправки и универсальной документации по экспедированию грузов. FIATA приступила к разработке и координированию подобных документов с Международной Торговой Палатой и Конференцией Организации Объединенных Наций по Торговле и Развитию и внедрению их на практике приблизительно 50 лет тому назад.

До настоящего времени удалось достигнуть широкого оборота этих документов, в особенности:

- . FBL (Оборотный Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA)
- . FCR (Сертификат о Получении Экспедиторов )
- . FIATA FCT (Сертификат Экспедиторов о Транспортировке)
- . FWR (FIATA Складская Расписка)
- . FWB (Необращающийся Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA )
- . FIATA SDT (Декларация Экспедиторов по Транспортировке Опасных Товаров)
- . FIATA SIC (Смешанное весовое свидетельство Экспедиторов )
- . FFI ( Инструкции по Отправке FIATA)

### **FBL (Коносамент FIATA)**

Оборотный Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA (FBL) представляет собой документ перевозчика, разработанный FIATA для пользования Агентами-Экспедиторами, действующими в качестве Мультимодальным Транспортных Операторов (МТО) . FBL может также быть выпущен как океанский коносамент. Документ является оборотным (передаваемым), при условии, что на нем не проставлена печать " необращающийся ". Он был принят международной торговой палатой (МТП) согласно Правилам UNCTAD/ICC для Мультимодальных Транспортных Документов, которые МТП издала в своей брошюре Номер 481. Поэтому, FBL также носит символ МТП вместе с эмблемой федерации национального экспедитора. Кроме того, Обратный FIATA отнесен к категории Мультимодального Транспортного Коносамента в „Руководстве по Документарным аккредитивным Операциям для Единых Таможенных пошлин и Практики по Документарным аккредитивам ” (UPC 500) МТП (публикация Номер 515) согласно принятию агентом - Экспедитором - транспортный документ.

Экспедитор, выдающий FBL как Мультимодальный Транспортный Оператор (МТО) или морской перевозчик несет ответственность за осуществление транспортировки. Он принимает на себя не только ответственность за поставку товаров в место назначения, но также и осуществление полной транспортировки, даже при передаче в качестве субподряда другим транспортировочным компаниям, и привлеченной им третьей стороне. С изданием FBL Экспедитор принимает на себя основную ответственность по курсу SZR 666.67 за штуку или упаковочную единицу или SZR 2 за килограмм веса брутто (что обычно выше) за утерянные или поврежденные товары (статья 8.3 условий FBL) или если Мультимодальная транспортировка не предоставляет никакого морского или внутреннего транспортировочного судна, по курсу SZR 8.33 за килограмм веса брутто (статья 8.5 условий FBL). Утеря или повреждение в ходе мультимодальной транспортировки может быть отнесена к определенному части отрезка цепочки, ответственность экспедитора переводится согласно национальному или международному праву, которое должно быть применено к этой части отрезка (статья 8.6а условий FBL).

1. Выдавая FBL агент -экспедитор должен удостовериться, что:

1. он принял груз согласно предписанию и что он обладает исключительным правом распоряжения грузом;
2. груз находится во внешне хорошем состоянии ;
3. данные по документу согласуются с данным заказом,
4. прояснен вопрос транспортного страхования с отправителем;
5. конкретно поясняет, сколько выдано оригиналов - один или несколько.

Экспедиторы, выдающие FBL, должны гарантировать свою ответственность, проистекающую из указанного согласно инструкциям FBL.

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	7
--	----------	---



Consignor		 <b>FBL</b>			
Consigned to order of		<b>NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING</b> <small>Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)</small>			
Notify address					
Place of receipt					
Ocean vessel	Port of loading				
Port of discharge	Place of delivery				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	
					
according to the declaration of the consignee					
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 6.2)			Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8)		
<input type="text"/>			<input type="text"/>		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.					
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the others to be void.					
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue			
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature			
For delivery of goods please apply to:					

## FCR (Сертификат Экспедиторов о Получении)

Сертификат Экспедиторов о Получении был внедрен FIATA для использования международными экспедиторами в рамках Организации FIATA. Документ FIATA FCR позволяет экспедитору обеспечить грузоотправителя специальным документом в качестве официального подтверждения, что им или ею принята ответственность за товары.

FIATA FCR может быть выдан Экспедитору немедленно после получения груза Экспедитором. Заполнением FIATA FCR Экспедитор удостоверяет, что он или она владеет определенным грузом с инструкциями, не подлежащими отмене, для отправки грузополучателю, указанному в документе или сохранения его в своем распоряжении. Эти инструкции могут быть отменены только если оригинал документа FIATA FCR передан выходящему грузоотправителю и, только если он или они занимают положение, при котором должны повиноваться подобной отмене или изменению.

FIATA FCR будет прежде всего использоваться при продаже поставщиком товаров путем **"франко-завод"а** и должен доказать, что он или она выполнили свои обязательства перед покупателем представив FIATA FCR. В случае с Аккредитивом продавец при таких условиях сможет представить FIATA FCR, выданный экспедитором для получения оплаты коммерческой цены, переданной в его/ее распоряжение покупателем в соответствии с Аккредитивом. Продавец более не сможет распоряжаться товарами, переданными экспедитору, с момента передачи покупателю документа FIATA FCR.

FIATA FCR является необращающимся. Поскольку поставка груза грузополучателю не зависит от выдачи этого документа, выдается только один оригинал. Если впоследствии потребуются копии, необходимо будет использовать формы со специально дополнительно отпечатанными поверх рисунка словами, "Копия необращающаяся".

При выдаче FIATA FCR, Экспедитор должен гарантировать:

1. что он или она или его/ее агент (отделение, промежуточный грузоотправитель), принял груз, указанный там и что правом распоряжения товарами наделяется исключительно он/она;
2. что товары, находятся в несомненно хорошем состоянии и порядке;
3. что детали по документу ясно соответствуют инструкциям, полученным им/ею;
4. что условия грузовых документов (B/L и т.д.) не противоречат обязательствам, принятым им/ею согласно документу FIATA FCR.

Общие национальные условия по экспедированию груза страны выдачи указаны на обратной стороне FIATA FCR. Документ может использоваться только экспедиторами, придерживающихся этих общих положений в своей деятельности по экспедированию груза.

Рекомендуется, чтобы экспедитор обеспечил свою ответственность страхованием в соответствии с требованиями FIATA FCR.

Suppliers or Forwarders Principals		 <b>FIATA FCR</b> Forwarders <b>Certificate of Receipt</b> <b>ORIGINAL</b>		
Consignee		No. <input type="text"/> <small>Country Code</small> Forw Ref		
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				
according to the declaration of the consignor The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf				
We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition with irrevocable instructions* <input type="checkbox"/> at the disposal of the consignee <input type="checkbox"/> to be forwarded to the consignee		* Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration. Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.		
Remarks		Place and date of issue		
Instructions as to freight and charges		Stamp and signature		
Text authorized by FIATA. Copyright FIATA, Zurich - Switzerland 2002		8		

## **FIATA FCT (Сертификат Экспедиторов о Транспортировке)**

Сертификат Экспедиторов о Транспортировке введен FIATA для использования международными грузовыми экспедиторами в рамках FIATA Организаций. Выдавая документ FIATA FCT грузоотправителю экспедитор обязуется поставить товары в место назначения через назначенного им/ею агента. FIATA FCT может быть передан грузоотправителю немедленно после передачи груза экспедитору для отгрузки.

Выдавая FIATA FCT Экспедитор удостоверяет, что он или она принял обязательство по отправку и поставку определенного груза согласно инструкциям, полученным им или ею от грузоотправителю как обозначено в документе.

Экспедитор несет ответственность за поставку груза в место назначения через агента-поставщика, назначенного им/ее владельцу документа в соответствии с условиями, предусмотренными на обратной стороне FIATA FCT. FIATA FCT обладает функцией "блокирования". Экспедитор несет ответственность только за отправку и поставку товаров.

FIATA FCT в отличие от FBL не является документом, подводящим экспедитора под ответственность как перевозчика, но его/ее ответственность регулируется соответствующими условиями по экспедированию грузов.

При выдаче документа FIATA FCT экспедитор должен гарантировать:

5. что он или она или его/ее агент (отделение, промежуточный о грузоотправитель), принял груз, указанный там и что правом распоряжения товарами наделяется исключительно он/она;
6. что товары, находятся в несомненно хорошем состоянии и порядке;
7. что детали по документу ясно соответствуют инструкциям, полученным им/ею;
8. что условия грузовых документов (B/L и т.д.) не противоречат обязательствам, принятым им/ею согласно документу FIATA FCR.
9. ответственность за страхование от груза согласована;
10. что четко указано, сколько оригиналов выдано - один или более.

Документы FIATA FCT рекомендуется посылать только заказной почтой. FIATA FCT является оборотным, поскольку поставка груза может быть произведена только по представлении должным образом заверенного оригинала документа. Общие национальные условия по экспедированию груза страны выдачи указаны на обратной стороне FIATA FCR. Документ может использоваться только экспедиторами, придерживающихся этих общих положений в своей деятельности по отправке груза

По возможности наибольшую внимательность следует проявлять при подготовке этих документов, поскольку подробные сведения, содержащиеся в них, должны точно отразить полную подробную информацию о грузе, подтверждение того, что плата за подготовку документа, выдаваемым экспедитором, вследствие этого согласована и оправдана.

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	12
--	----------	----


Suppliers or Forwarders Principals		 <b>FIATA FCT</b> Forwarders Certificate of Transport <b>ORIGINAL</b>		
Consigned to order of		No. <input type="text"/>		Forw. Ref. <input type="text"/>
Notify address				
Conveyance	from/via			
Destination				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				
according to the declaration of the consignor				
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf. Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1-6 below.				
1. The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions. 2. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder. 3. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties. 4. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing. 5. Unforeseen and/or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and/or method of transport. 6. Unforeseen and/or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.				
Insurance through the intermediary of the undersigned Forwarders <input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to the attached Insurance Policy/Certificate		We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the abovementioned goods in good external condition at: ..... for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.		
All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue. For delivery of the goods please apply to:		In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the others will lose their validity. .... Place and date of issue Stamp and signature		
Freight and charges prepaid to:				
therefore for account of goods, lost or not lost.				

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA / Zurich - Switzerland 5.96

## **FWR (FIATA Складская Расписка)**

Экспедитор часто предоставляет услуги по складированию. При выполнении этого он или она должен выдать квитанцию на товары. FWR есть Складская Расписка для использования в операциях по складированию Экспедиторов. Это - стандартный документ, используемый, главным образом, в национальном масштабе. FWR - не "récépissé-warrant", что означает формальный документ, признаваемый складским варрантом согласно применимому закону. В случае, когда складчика просят выдать "récépissé-варрант", нельзя использовать FWR. В случае если выдача юридически признанного документа подобного рода не требуется, FWR может выдаваться почти во всех случаях. Его коммерческий характер фактически сродни "récépissé- warrant ". FWR включает условия касательно прав владельцев-по- индоссаменту документа, передачи собственности, и соглашения, что представление складской расписки означает успешную доставку товаров. Практически для всех целей, такие юридические функции, запланированные при помощи FWR, признаны в большинстве юрисдикций.

FWR не является оборотным, если он не помечен как " необращающийся ". В каждой стране следует индивидуально решать, какие стандартные условия торговли должны быть применены к складской FIATA. В странах, где экспедиторы используют стандартные условия торговли, включающие также условия касательно деятельности складчиков, должны быть применены подобные стандартные условия.

Supplier			<b>FWR</b> <b>FIATA WAREHOUSE RECEIPT</b> No. _____ <b>ORIGINAL</b>	
Depositor			Warehouse Keeper	
Warehouse				
Identification of means of transport		Insurance <input type="checkbox"/> Covered <input type="checkbox"/> not covered Against fire Against burglary/theft Other risks covered (specify) Insurance amount		
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	
Received in apparent good order and condition		<input type="checkbox"/> Stated by Depositor <input type="checkbox"/> Controlled by warehouse keeper		Gross weight <input type="checkbox"/> Stated by Depositor <input type="checkbox"/> Controlled by warehouse keeper
Description of merchandise (contents)				
Warehousing is subject to standard business conditions, vide reverse. As warehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document only, and in case of cession of rights exclusively to the holder of this document being legitimated by an unbroken chain of transfers as outlined overleaf. We acknowledge that we can only lodge a claim with the legitimate holder of this document if and when this refers to the validity of issue of said document and/or results therefrom. Our legal lien or right of retention will not be affected by this clause. In case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock.				
		Place and date of issue		
		Stamp and signature		

Text authorized by FIATA - COMPTONAT, FIATA / Zurich - Switzerland 2.02

16



**FWB (Необращающийся Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA)**

Необращающийся Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA - необращающаяся морская накладная. Для доставки товаров составлять FWB не следует.

Consignor		 <b>FWB</b> NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL <small>Issued subject to UNCTAD / ICC Rules for                  Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)</small>		
Consigned to				
Notify address				
Place of receipt				
Vessel	Port of loading			
Port of discharge	Place of delivery			
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				
according to the declaration of the consignee				
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 7.2.) <input type="checkbox"/> YES First delivery date if agreed: _____ <input type="checkbox"/> NO		Transfer of right of control to consignee (Clause 4) <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignee (Clauses 8 and 9) _____
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.				
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.				
Freight amount		Freight payable at		Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy				Stamp and signature
For delivery of goods please apply to				

### **FIATA SDT (Декларация Экспедиторов по Транспортировке Опасных Товаров)**

В случае если Экспедитор имеет дело с транспортировкой опасных товаров, ему или ей требуется подробная информация касательно классификации товаров согласно ADR для автоперевозок,  
RID для железнодорожных перевозок  
IMDG/IMCO для перевозок морским путем.  
Классификация указывается на обороте формы.

Декларация Экспедиторов по Транспортировке Опасных Товаров, FIATA SDT, позволяет экспедитору идентифицировать товары и прояснить вопрос, касающийся ответственности при несчастном случае или повреждении. Поэтому важно, чтобы FIATA SDT не заполнялся экспедитором. В каждом случае FIATA SDT должен заполняться и подписываться грузоотправителем, и затем передаваться экспедитору.

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	17
--	----------	----

Shipper (Name & Address) / Expéditeur (Nom & Adresse)		Emblem of National Association <b>FIATA SDT</b> No. _____ Country Code _____ <b>SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS</b> (approved by FIATA)	
Consignee (Name & Address) / Destinataire (Nom & Adresse)		Forwarder / Transitaire  Ref. no. _____	
In accordance with the European Agreement concerning the international carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) with Annexes A+B of 30.9.1957, or the International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) as Annex I of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 1.7.1977, or in accordance with Chapter VII – Carriage of Dangerous Goods – of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 (or 1974) supplemented by the provision of the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 1965 as amended, or national official regulations when applicable giving the precise listing of relevant ADR/RID Class, and/or IMDG/IMCO Class, and/or Marginal Reference No., the undersigned, as principal of the forwarder remits to him together with the order of shipment of Dangerous Goods the following information:		Conformément à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et ses Annexes A+B du 30.9.1957 ou au Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) et à l'Annexe I de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) du 1.7.1977, ou conformément au Chapitre VII – Transport des marchandises dangereuses – de la Convention internationale pour la sécurité des vies en mer, 1960 (ou 1974) complétée par les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) 1965, amendé, de l'OMI ou aux réglementations nationales officielles d'application énumérées la liste précise des classifications ADR/RID et/ou IMDG/OMI applicables, et/ou le No. de référence marginal, le soussigné, commettant du transitaire, lui remet en même temps que l'ordre d'expédition de marchandises dangereuses les renseignements suivants:	
Marks & Numbers, Number & Kind of Packages, Correct Technical Name of Substances and/or ADR/RID Class, IMDG/IMCO Class, UN-No., Flashpoint (in °C) Marques et Numéros, Nombre et Nature des colis, désignation technique appropriée des substances indiquée la Classe ADR/RID, Classe IMDG/IMCO, et d'évén UN, Point d'éclair (en °C)		Gross Weight (kg) / Poids brut (kg) Net quantity (when required) / Quantité nette (si y a lieu)	
			
Characteristics:  Special information is required for (a) dangerous goods in limited quantities, and (b) radioactive substances (class 7), in certain circumstances, (c) a sheath/certificate, or (d) a Container/Trailer packing certificate is required.		Caractéristiques:  Des renseignements supplémentaires sont nécessaires pour (a) des marchandises dangereuses en quantités limitées et (b) les substances radioactives (classe 7). Dans certains cas, (c) un certificat d'emballage, ou (d) un certificat d'emballage pour conteneur/remorque est requis.	
ADR/RID and/or IMDG/IMCO Declaration The undersigned declares that goods to be shipped are authorized for transport by road according to ADR or by rail according to RID and/or transport by sea and that their nature, conditions, packing and labeling are in accordance with ADR/RID and/or IMDG/IMCO prescriptions. If several dangerous substances are packed together in a collective package or in a larger container it is furthermore declared that the mixed packing is not prohibited (ADR/RID). Instructions in case of accidents: <input type="checkbox"/> are joined <input type="checkbox"/> will be given The packages: <input type="checkbox"/> have been labeled <input type="checkbox"/> are not labeled		Déclaration ADR/RID et/ou IMDG/OMI Le soussigné déclare que les marchandises à expédier sont autorisées au transport par route suivant l'ADR ou par fer suivant le RID et/ou par mer et que les conditions de leur nature, l'emballage et l'étiquetage sont en concordance avec les prescriptions de l'ADR/RID et/ou IMDG/OMI. Si plusieurs marchandises dangereuses sont emballées ensemble dans un colis collectif, ou dans un même conteneur, il est déclaré également que cela n'est pas prohibé (ADR/RID). Des consignes en prévision d'accidents: <input type="checkbox"/> sont jointes <input type="checkbox"/> seront données Les colis: <input type="checkbox"/> ont été étiquetés <input type="checkbox"/> n'ont pas été étiquetés	
Special remarks Remarques particulières		Place and date of issue Lieu et date d'émission	
26		Shippers signature and stamp Scellé et signature du chargeur	

## FIATA SIC (Смешанное весовое свидетельство Экспедиторов )

Смешанное весовое свидетельство Экспедиторов является подтверждением веса товаров. Очень часто используется в смешанной отгрузке грузов в США вместо смешанного свидетельства. FIATA SIC отвечает стандартам Смешанного Акта по Безопасным Контейнерам США.

Name and address of certifying shipper		 <b>FIATA SIC</b> No. <input type="text"/>	
		<b>Shippers Intermodal Weight Certification</b>	
Markings and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight

specimen

Not authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich - Switzerland 1997

Container or trailer number if applicable

\* packaging material including cos, pallets and dunnage, if not included above \_\_\_\_\_

Actual gross cargo weight \_\_\_\_\_

**The undersigned shipper herewith certifies that the gross weight of the goods listed herein is true and correct and includes all applicable packaging material, pallets and dunnage.**

(For shipments to or from the USA see notes overleaf)

Place and date of certification \_\_\_\_\_

Stamp and signature of certifying shipper \_\_\_\_\_

## FFI (Инструкции по Транспортировке FIATA)

Экспедиторы по большей части сами составляют и печатают свои собственные формы инструкций по транспортировке, которые должны заполняться их клиентами. Однако, формы инструкций различных Экспедиторов неодинаковы. Поэтому FIATA полагает, что для Экспедиторов было бы предпочтительней договориться об общей схеме и составить Модель FIATA для Единых Инструкций по Транспортировке. Форма подогнана под схему ООН для торговых документов, имеющих целью обеспечение международного обоснования для стандартизации документов, используемых в международной торговле. Форма предназначена для использования в отрегулированной последовательности и соединит функции в совокупности форм, неотъемлемые части которых служат различным целям в процедурах погрузочно-разгрузочных работ.

Организации - члены FIATA могут привести данную форму инструкции в соответствие со своими национальными требованиями, однако, крайне важно, чтобы подобные изменения были сделаны в рамках схемы ООН. FIATA рекомендует своим национальным организациям - членам принять и ввести данную форму инструкции, поскольку она представляет собой важное средство для совершенствования профессиональных стандартов и послужит делу укрепления корпоративной идентичности нашей торговли.

Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

## FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI

3336 Consignor 1		 (approved by FIATA) 1492 Consignor's reference No. 2	
3132 Consignee 3			3170 Freight Forwarder 4
3180 Notify party 5		3238 Country of origin 6	Documentary credit 7
Goods ready for shipment Place _____ Date _____ 8		4490 Conditions of sale 9	
8066 Mode of transport <input type="checkbox"/> Air <input type="checkbox"/> Road <input type="checkbox"/> Rail <input type="checkbox"/> Sea 10		Transport insurance 11 Covered by us _____ Covered by consignee _____ To be covered by you _____	4112 Insurance conditions  6345 Currency and \$511 value insured
3258 Place of destination		To be covered by you	
1102 Marks & numbers 12	7224 Number & type of pkgs 7064 type of pkgs	7002 Description of goods 13	7307 Commodity code 6392 Gross weight 5322 Cube 5 6048 Net net weight Value 16
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Trading Conditions printed overleaf.			
4078 Handling instructions (dangerous goods etc.) 17		Dimensions/Measurement and weight of each package	
1346 Document enclosed:		4852 Terms of delivery 19	
1180 Document required: 18		3410 Place and 2005 date of issue 20	
Orig. Copy		4426 Authentication 21	

Text authorized by FIATA, COPYRIGHT FIATA, Zurich, Switzerland, 1.8.4

Документы по экспедированию груза FIATA признаны мировой торговой системой и финансовыми банковскими структурами.

Экспедиторы, выдающие и использующие документы FIATA, подтверждают высокое качество, надежность и высокую степень ответственности за предоставленные услуги перед деловыми кругами. Экспедитор способен полностью освободить клиента от всех действий, связанных с поставкой груза. В свою очередь, клиент имеет возможность заблаговременно произвести калькуляцию всех расходов, связанных с доставкой товаров.

Экспедитор несет ответственность за ошибки и недочеты, а также за ошибки и недочеты любого третьего лица, вовлеченного в процесс. Клиент освобожден от сбора документов для представления претензий множества участников деятельности по экспедированию и транспортировке грузов. Ответчик только один - экспедитор.

Использование документов FIATA ускоряет производство платежей и движение денежных ресурсов. Обладание документами FIATA означает для его владельца выполнение некоторых обязательств по успешной доставке, и владелец может представить документы банку и получить оплату за товары до фактической доставки товаров.

В частности, с коммерческой точки зрения, использование документов FIATA облегчает производство калькуляции расходов по экспедированию и транспортировке грузов; уменьшает объем документации и обращения документов; улучшает контроль за расходами по экспедированию и транспортировке грузов; уменьшает зависимость от изменения норм и тарифов; сокращает время перевозки, стока товаров и складских потребностей; улучшает качество планирования стока товаров; представляет лучшие возможности для контроля за рынками товаров; упрощает процедуру представления претензий; и сокращает расходы, связанные с представлением претензий и страхования.

С государственной точки зрения - использование документов FIATA открывает возможность для ведения бизнеса по экспедированию грузов в стране, принося доходы; упрощается таможенное оформление; совершенствуется контроль за транспортировочной цепочкой; сокращаются валютные расходы; улучшается платёжный баланс. Документы FIATA стимулируют введение новых технологий и привлекают страховые компании. FIATA документы также повышают конкурентоспособность и улучшают экспортные возможности страны.

В заключение мы можем сказать, что использование документов FIATA, FIATA выгодно как клиенту, так и правительству. Документы FIATA стимулируют преодоление торговых, политических, юридических, налоговых, таможенных и языковых барьеров и способствуют развитию индустрии экспедирования грузов.

## 2. ТРЕБОВАНИЯ К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ОБЪЕДИНЕНИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ - СЕКРЕТАРИАТ ФИАТА

В ряде развивающихся стран нет профессиональных организаций-экспедиторов, признанных правительством как представляющие все или большинство экспедиторских компаний, действующих в стране. В некоторых случаях существующая ассоциация не говорит о профессии. В других случаях есть две или более ассоциаций, претендующих на представление и защиту интересов своих членов. Эти объединения, в общем, собирают вместе составные элементы профессии, например как воздушные экспедиторы, таможенные брокеры и пр. Данный факт является отражением недостатка соответствующей идентичности, воспринимаемой самой индустрией, и необходимости, дабы она концентрировалась вокруг особенного вида транспорта или только вокруг конкретной функции.

Результат в том, что профессиональным ассоциациям недостает доверия в глазах властей и других коммерческих сторон, ибо они слишком малы, чтобы выглядеть репрезентативными. Когда принимаются решения правительства, касающиеся международной транспортировки товаров стран, с данными объединениями обычно не консультируются, и даже когда консультации проводятся, их полномочия по ведению переговоров ограничены. Такие ассоциации часто управляются на основе неполной занятости, с координацией, отправкой и «рутинным выполнением» ежедневных вопросов объединения, реализуемых посредством доброй воли нескольких членов, предлагающих свою поддержку в дополнение к своим текущим делам.

Хорошо функционирующая внутригосударственная ассоциация, возглавляемая признанными лицами, более приемлема для выражения взглядов профессии, и при необходимости, для защиты ее интересов на национальных, субрегиональных и международных встречах, проводящихся на тематику торговли и транспорта. Как следствие, государственные должностные лица и коммерческие стороны будут способствовать дальнейшему взаимопониманию роли данной сферы деятельности, и реагировать положительно на приемлемые предложения, выдвигаемые ее представителями. Профессиональное объединение может также осуществлять поддержку национальным экспедиторам в улучшении подготовки к выполнению своих ежедневных обязанностей посредством предоставления регулярной информации и/или проведения тренинга по местным положениям и процедурам, на тему новых технологий, таких как ЭОД (Электронный обмен данными), или новые международные разработки в области транспорта.

Путем обеспечения путей и средств для улучшения индустрии, она может также создавать предпосылки для вступления в ассоциацию новых членов. Данные предпосылки, или минимум стандартов может быть применен для предотвращения появления впечатления об избранной, компетентной профессии.



Как бы то ни было, профессиональное объединение не может быть учреждено просто «указом». Оно должно исходить, развиваться из собственного желания ответственной группы специалистов /профессионалов/ в отрасли экспедирования (аналогичные эталоны, правила, практика, а также равнозначные профессиональные возможности). Членство в объединении должно оставаться добровольным. Регулярно должны организовываться поток убедительной (достоверной) информации и кампании приема для сообщения экспедиторам о главных видах деятельности объединения и преимуществах, которые они извлекут из членства в нем.

Таким путем информационные кампании станут кампаниями приема для зачисления новых членов. Однако принятие новых членов должно проходить по формальной и строго регламентированной процедуре. Недостаточно только зарегистрироваться и платить ежегодные взносы. Должен соблюдаться согласованный минимум стандартов. Более того, ассоциация нуждается в приверженных членах. Ясно, что объединение является «живым организмом». Оно возникает, растет, зреет, переносит болезни и снова восстанавливается. В юности любой ассоциации динамика зависит только от избранных немногих, которые управляют ассоциацией. Как только однажды ассоциация учреждена и становится «институтом», руководство может передаваться в руки профессиональных менеджеров.

Для придания членству привлекательности, ассоциация должна суметь четко продемонстрировать преимущества или выгоды, которые может получить некто, вступив в ряды членов. Осознание пользователями транспортом того, что члены ассоциации обладают определенным, общепризнанным уровнем компетенции, и они могут потерять свое дело, воздержавшись от членства и сим образом не достигнув указанного уровня знаний, может послужить мощным стимулом для вступления. Не говоря еще об установленных минимальных стандартах, обеспечение информации и тренингов о которых поможет членам придерживаться таких стандартов, что является самой полезной деятельностью, осуществляемой ассоциацией.

На более изощренном уровне это есть организация «научного центра» компетентных профессионалов, которые могут порождать рекомендации для данной сферы деятельности и адресованные Правительству относительно методов и средств усовершенствования услуг и тем самым, стимулирования международной торговли. Делая это, объединение может проявить свою зрелость и считаться надежным партнером в национальной экономике.

Общими (широкомасштабными) целями такой ассоциации экспедиторов могут быть:

- устанавливать и обеспечивать соблюдение приемлемых минимальных стандартов своих членов для общего блага народа (государства),
- выступать в качестве представителя перед правительством, пользователями транспортом и другими организациями, которые имеют дело с его членами на регулярной основе,
- проводить встречи для презентации и дискуссии информации и оригинальных идей, касающихся транспорта, в части относящейся к внутригосударственной ситуации,

- проводить проверку заявителей, следствием которой становится корпоративное членство в ассоциации,
- делать документы ФИАТА доступными для экспедиторов, и
- оказывать важные вспомогательные услуги, такие как:
  - издание периодической газеты/ журнала,
  - создание библиотеки,
  - организация тренингов штата членов, и
  - выдача образовательных наград.

Экспедиторы, как правило, считаются коммерческими предприятиями. Они регистрируются под торговым кодом, но членство в профессиональной ассоциации не обязательно. Вмешательство правительства в виде установления обязательного членства в ассоциации перед тем, как получить разрешение на занятие данным видом деятельности, может рассматриваться как крайнее решение. Это придаст мощь организации, и будет способствовать установлению высоких стандартов. Как бы то ни было, в данном случае необходимым станет предотвратить ситуацию «закрытого цеха». Вступление новых членов должно приветствоваться в той мере, в какой они могут выполнять основные профессиональные требования, установленные ассоциацией.

Вопрос обязательного или добровольного членства деликатен, и многое зависит от локальных условий. Одним из подходов может стать соизволение добровольного членства, однако проведение всех правительственных коммерческих операций осуществлять через экспедиторов, являющихся членами национальной ассоциации.

Очень важно, что такие профессиональные ассоциации были учреждены с постоянным секретариатом, имеющим адекватный персонал, офисы и оборудование. Такие элементы, без сомнения, должны финансироваться из поступающих членских взносов, например, от некоторой системы взимания, основанной на общем обороте, объявленном доходе или числе сотрудников и пр., и/или от прибыли, приобретаемой от деятельности ассоциации (семинары, публикации, обеспечение транспортных документов и т.д.). Финансовое благополучие ассоциации есть жизненно важный вопрос.

### **3. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ ОБЪЕДИНЕНИЙ ЭКСПЕДИТОРОВ**

#### **3.1 Объединение экспедиторов Российской Федерации**

Объединение экспедиторов Российской Федерации учреждена в 1990 году на базе экспедиторских организаций, существовавших с середины прошлого века. Последняя перерегистрация Объединения, осуществленная по причине некоторых поправок в уставе (положении) и изменения ее названия, была осуществлена в марте 2001 года. В соответствии со своим уставом Объединение - некоммерческая организация, объединяющая на добровольной основе экспедиторские компании и фирмы с различными видами имущества с целью расширения сотрудничества между ними, координацией их деятельности и защиты их прав, а также с целью представительства и охраны общих экспедиторских интересов в государственных органах, общественных и международных организациях. Ассоциация не имеет целью извлечение прибыли из своей деятельности. В случае получения какой-либо прибыли, она должна использоваться для уставных целей.

Объединение в независимом порядке составляет планы своей деятельности в соответствии с уставом и на основе решений, принимаемых ее членами.

Объединение обеспечивает достижение своих уставных целей следующими путями:

- *Объединение экспедиторских организаций в единую национальную ассоциацию.*

Такая унификация (консолидация) крайне важна для самих экспедиторов, ибо Объединение служит им в качестве определенного доказательства их высокого профессионализма, финансового состояния и хорошей репутации.

Членство в Объединении ставит экспедитора в лучшее положение для получения заказов с целью оказания экспедиторских услуг клиентам. Членство любой экспедиторской компании в Объединении также немаловажно для самого клиента. Данное членство выступает в роли определенной гарантии приобретения высокого качества и надежных экспедиторских услуг.

Слияние национальных экспедиторов в единую организацию также исключительно необходимо для Объединения, дабы обеспечить нормальное функционирование и выполнение задач объединения.

Экономические структуры в России не способны успешно функционировать без прогрессивного развития комплекса транспортировки и отправки грузов. Подобный комплекс составляет основу экономики страны.

- *защита интересов членов Объединения на российском рынке услуг по экспедированию грузов;*
- *координация усилий в сфере расширения бизнес-деятельности;*
- *недопущение и уход от незаконной и нечестной конкуренции;*
- *представление и защита интересов экспедиторов в государственных органах, общественных и других организациях.*

Данная деятельность осуществляется в двух направлениях:

1. В рамках структуры отделений общественных комитетов и советов, при властных структурах и общественных организациях. В рамках структуры упомянутых комитетов и советов Объединение предоставляет помощь своим членам в деле обеспечения их оптимальными условиями для ведения ими профессиональной деятельности и достижения высокой экономической эффективности;
2. В соответствии со своим уставом, обязанностями и обязательствами Объединение реализует вышеуказанные задачи непосредственно с властями, принимающими участие в обсуждениях проектов различных правовых норм касательно транспортировки и экспедирования груза, налоговых и таможенных действий, включая Таможенный Кодекс, Налоговый Кодекс; различные Кодексы и законы в сфере транспорта.

В частности, Объединение сыграло ключевую роль в подготовке и разработке "Федерального закона о деятельности в сфере транспортировки - отправки грузов". Данный закон был принят Парламентом и подписан Президентом страны 30 июня 2003 года. От имени своих членов Объединение обращается к различным государственным и правительственным органам в связи с проблемами, подлежащими решению, включая дела, когда член Объединения по той или иной причине не желает непосредственно исполнять данный закон.

- *Представление Российских Экспедиторов в международной Федерации Объединений Экспедиторов (FIATA) и защиты их интересов на мировом рынке отправки грузов.*

С 1992 года Объединение представляет интересы российских Экспедиторов в FIATA как отдельное Объединение национальных Экспедиторов. Около 90 Российских Экспедиторов, приняты в членство FIATA на индивидуальной основе. Данный факт является конкретным отражением вхождения Российских Экспедиторов в мировое сообщество Экспедиторов.

Объединение активно содействует введению форм и документов FIATA в российскую практику по экспедированию грузов. В начале 2004 года около 50 членов Объединения получили право выдачи форм и документов FIATA своим клиентам. Право Экспедитора на выдачу Мультимодального Транспортного Коносаamenta, Мультимодальной Транспортной Накладной, Сертификата Экспедиторов о Транспортировке, Складской Расписки, и т.д. служит подтверждением высокого уровня профессионализма экспедиторов и гарантии высокого качества предоставляемых услуг по экспедированию грузов.

#### *Обеспечение членов Объединения и информационными и консультативными услугами*

Известно, что в современных рыночных условиях без наличия исчерпывающей информации практически невозможно достичь каких-либо значительных результатов. С самого начала деятельности Объединения, то есть с 1990 года, членам Объединения была предоставлена документация и материалы, разъясняющие и регулирующие деятельность по экспедированию грузов и отраслям экономики, связанным с данной деятельностью. Подводя итог вышесказанному, Объединение сумело избежать информационного вакуума в отношениях со своими членами. С 1998 года Объединение издает свой собственный периодический журнал "Международный Экспедитор". Это - информационно-аналитический журнал, пользующийся широким спросом среди экспедиторов и их клиентов.

Участие на выставках и конференциях по транспортировке и экспедированию грузов играет крайне важную роль в деятельности Объединения. Объединение является постоянным участником выставки "Transtek", выставки "Trans - Russia" и с 2004 года также принимает участие со своим собственным стендом на выставке "Транспортировка и Логистика".

- *профессиональное обучение персонала по экспедированию груза и предоставление помощи в усовершенствовании профессиональных навыков экспедиторов*

Данной цели удалось достичь при содействии Центра Профессионального обучения, созданного совместно с Объединением. Ежегодно проводятся пять специальных курсов с 80-часовой программой обучения и несколько одно – и трехдневных семинаров по проблеме фактической отправки грузов. Значительная часть тренинга проведена с применением так называемого "посещения на местах", то есть с реализацией обучения в компаниях.

Окончание данных обучающих программ подтверждено соответствующим официальным сертификатом. В октябре 1999 года в ходе Мирового Конгресса FIATA в Дубае, Объединение защитило 180-часовую программу профессионального обучения в соответствии с международными стандартами FIATA и получило право выдачи Дипломов FIATA дипломированным стажерам. По сегодняшний день подобные дипломы выданы 65 студентам.

- *Сертификат о качестве услуг экспедиторов*

В 2002 году государственные власти зарегистрировали программу Объединения о добровольной сертификации услуг по экспедированию грузов членов Объединения. Наиболее активные члены Объединения были сертифицированы. Следует отметить, что Объединение достаточно тщательно подготовило себя к данной деятельности.

Объединению разработало и продолжает совершенствовать идеологию сертифицированной проверки. Основной постулат этой идеологии заключается в том факте, что проверка выполняется не с целью выдачи сертификата как формального подхода для проверки, но, главным образом, для оказания активной помощи предприятию в сфере своей деятельности. Объединение привлекает к этой деятельности наиболее квалифицированных экспертов и власти в сфере транспортировки и экспедирования грузов с целью проведения сертификации как специальной школы по передаче успешного опыта в деятельности по экспедированию грузов. Более того, критерии анализа документов, представленных предприятиями, постоянно совершенствуются. Объединение обладает достаточно широкими возможностями для реализации этой задачи с помощью работы над сбором и анализом деятельности членов и их опыта. Результаты подобной аналитической работы используются в ходе сертифицированной проверки других членов Объединения. В этом случае появляется хорошая возможность привлечь внимание прошедшей проверку администрации и ее персонала к оптимальному разрешению проблем, возникающих в деятельности компании - члена.

- *Арбитражный суд*

Арбитражный суд был основан в рамках структуры Объединения. Суд зарегистрирован в соответствии с действующими правилами. Суд призван содействовать созданию дружественной атмосферы делового сотрудничества среди компаний - экспедиторов. Предполагается, что с помощью этого суда будут разрешены коммерческие споры между экспедиторами с одной стороны, и перевозчиками и транспортными агентствами с другой стороны.

Главное преимущество обращения в суд заключается в экономии времени и денег. Отсутствие до настоящего времени обращений в суд, не подвергает сомнению его существование. Наиважнейшим фактом является существование подобного средства.

Отсутствие обращений может рассматриваться как свидетельство высокого уровня профессионализма экспедиторов, предоставляющих услуги без конфликтов или решающих все проблемы без обращения в суд.

Вышеперечисленные направления деятельности Объединения Экспедиторов Российской Федерации призваны предложить каждому экспедитору возможность законного участия в гражданских юридических отношениях при предоставлении услуг по перемещению товаров от производителей к потребителям всеми существующими способами транспортировки.

В соответствии со своими обязанностями и обязательствами экспедитор предоставляет широкий объем услуг. Согласно указаниям клиента экспедитор предлагает наиболее эффективный маршрут транспортировки груза и наиболее приемлемые средства транспортировки. Экспедитор координирует со всеми участниками доставку товаров и предпринимает меры для запрета непроизводительной обработки и хранения товаров в пунктах перегруза, готовит и выдает документацию, необходимую для транспортировки и доставки, оказывает помощь в подготовке документации для представления в таможенную, карантинную, фито-санитарный контроль, консульских формальностей; осуществляет платежи; и является представителем перевозчика в отношениях с транспортными агентствами и других партнерами в цепи логистики.

Роль Экспедиторов в коммерческой деятельности Экспедиторов, экспортеров и импортеров трудно переоценить. С одной стороны используя в своих интересах свои нейтральные и обязательные связи среди экспедиторов, перевозчиков и грузополучателей, Экспедитор достигает сокращения стоимости транспортной составляющей в цене товаров, поднимая таким образом конкурентоспособность поставщика. С другой стороны, экспедитор, предоставляющий транспортные средства с грузами уменьшает шансы для обратного следования порожняком. И при согласовании времени транспортировки от одного способа транспортировки к другому, Экспедитор сокращает время транспортировки, погрузочно-разгрузочных работ.

Таким образом, деятельность Объединения Экспедиторов Российской Федерации подпадает под создание условий для предоставления клиентам высококачественных услуг по экспедированию грузов. От этих услуг зависит безопасное, своевременное и экономное перемещение товаров для внешней и внутренней торговли.

### 3.2 Китайское Международное Объединение Экспедиторов

Основанное в Пекине 6 сентября 2000, Китайское Международное Объединение Экспедиторов (далее CIFA) является национальной организацией, действующей в сфере индустрии международного экспедирования грузов. Оно представляет собой социальную группу, к которой могут добровольно присоединиться все местные и муниципальные Объединения Экспедиторов; международные экспедиторские предприятия и предприятия, имеющие отношение к экспедированию грузов; оно также принимает влиятельных лиц в сфере индустрии экспедирования грузов, транспортировки и логистики. CIFA насчитывает приблизительно 500 членов (включая 23 местных международных Объединений Экспедиторов от каждой области, города или автономной области как члены группы), включая 98 членов совета и 48 постоянных членов совета.

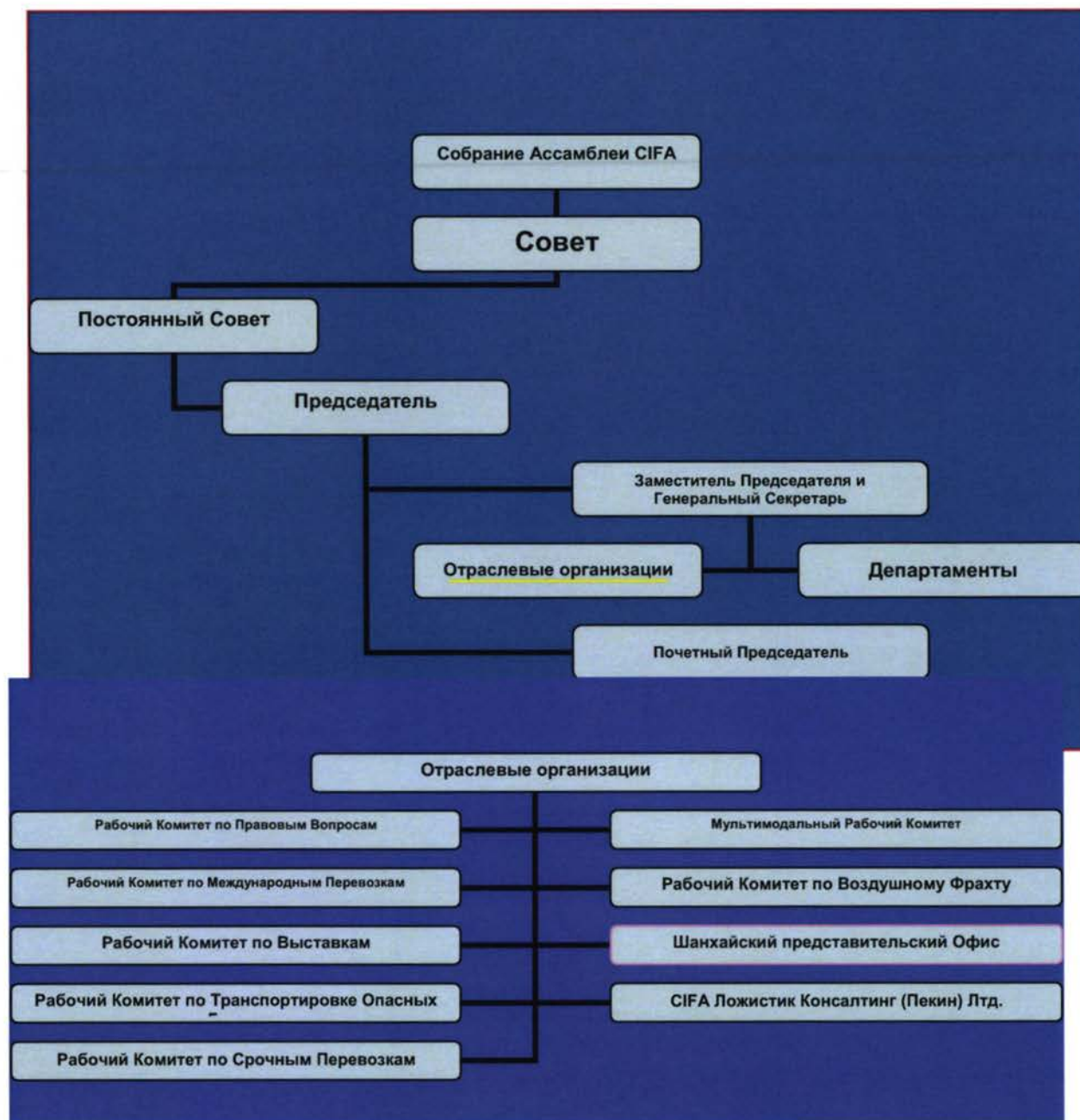
Бизнес CIFA находится под руководством Министерства торговли. Миссия CIFA как моста между правительством и членами заключается в следующем: содействовать правительству в проведении регулирования индустрии экспедирования грузов; поддерживать рынок на высоком уровне; содействовать связям и сотрудничеству среди предприятий - членов; защищать интересы промышленности согласно законодательству; защищать законные права членов; а также усиливать развитие внешней торговли и индустрии международного экспедирования грузов.

CIFA, как неправительственная организация, принимает участие в международной торговле и транспортировочной деятельности, а также принимает участие на всех соответствующих международных встречах от имени Китайской индустрии экспедирования грузов.

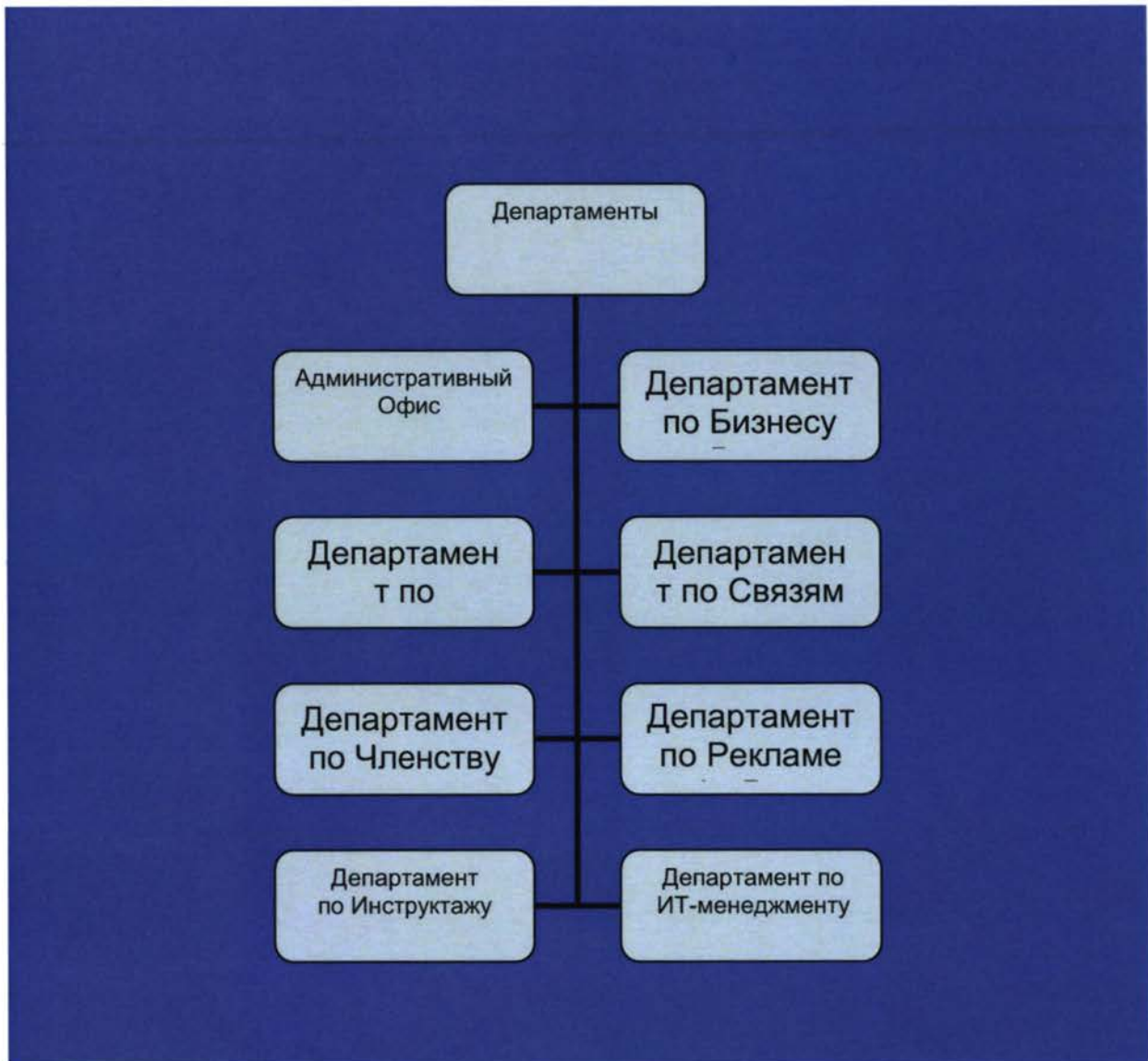
С момента основания в 2000, CIFA выполнило большой объем работ, действуя как промежуточное звено между правительством и предприятиями, уверенно защищая их законные права. CIFA пользуется высоким кредитом доверия и репутацией правительства, предприятий – экспедиторов, а также всех прочих слоев общества за ценный вклад в развитие индустрии экспедирования грузов в Китае.



## Организационная структура CIFA



Настоящий проект финансируется Европейским Союзом



### Права членов

- права стать членом FIATA
- приоритетные и льготные права участия в визитах и стажировках за границей, организованных CIFA;
- приоритетные и льготные права участия в обучающих программах, семинарах и конференциях, организованных CIFA;
- льготные права участия на национальных и международных выставках;
- улучшение кредитной репутации и надежности;
- права на получение последних новостей и информации в индустриальной сфере, обсуждать и голосования за соответствующие нормы;
- льготные права на получение консультационной помощи от CIFA;
- льготные права на книги и информационные материалы, предоставленные CIFA.

### Процедуры для присоединения к CIFA

- загрузить форму заявки для присоединения к CIFA (именуемое заявлением) с вебсайта или получить форму из Департамента Дел Членов CIFA и заполнить форму по пунктам за подписью и печатью члена правления;
- представить копию бизнес-лицензии, выданной соответствующими властями;
- представить копию Регистрационной Формы властям, ответственным за ведение бизнеса;
- для предприятий с иностранными капиталовложениями предоставить копию сертификата о подтверждении предприятия с иностранными капиталовложениями, выданного Министерством торговли;
- отправьте факсом заполненную форму заявки и данные фотокопии CIFA; после изучения и проверки этих документов Департаментом Дел Членов CIFA, может последовать подача оригинала формы заявки;
- после принятия материалов заявления, предприятия будут проинформированы на предмет внесения ежегодного членского взноса CIFA;
- Отдел Санкционирования CIFA выдаст организациям- претендентам Членский Сертификат Китайского Международного Объединения Экспедиторов;
- имена новых членов отправляются почтой в Китайское Материально-техническое Обеспечение Экспедиторов и вебсайт CIFA.

### Процедуры, необходимые для присоединения к FIATA

- Процедуры, необходимые для присоединения национальных экспедиторов к FIATA, следующие:
- присоединиться к Национальному Объединению Экспедиторов, CIFA;
- представить CIFA форму заявки для присоединения к FIATA;
- заполнить форму заявки FIATA (приложить Китайский и Английский вариант вводной информации о предприятии) после просмотра и согласия CIFA, затем CIFA обратит к FIATA с подписанными заключениями;
- FIATA принимает решение об принятии/непринятии заявки;
- после уплаты членских взносов, претенденты станут членами FIATA.

### Вебсайт CIFA

Вебсайт CIFA - комплексная информационная платформа, выпускающая новости и информацию касательно международной индустрии экспедирования грузов на китайском и английском языке, в частности:

- выпуск новостей CIFA , посвященных встречам и деятельности, и т.д;
- предложение информации касательно промышленных законов, рыночной информации и портов, и т.д;
- связывается с вебсайтами соответствующих ведомств, международных организаций и известных корпораций;
- предложение информационной и рекламной платформы членов;
- предложение законных Китайских международных экспедиторов по данным Министерства торговли Китайской Народной Республики;
- выпуск обучающих материалов;
- публикация статей экспертов по индустриальному развитию и злободневной тематике;
- предложение информации о и/или от Международной Федерации Объединений Экспедиторов(FIATA);
- учебник по квалификации и запросы и заказы в режиме реального времени;
- предложение пользователям платформы для участия в обсуждении и предоставлении консультаций.

*Обучение и проведение экзамена на получение Национального Профессионального Сертификата в Экспедировании грузов и Диплома FIATA в Экспедировании грузов*

Министерство торговли поручило Китайскому Международному Объединению Экспедиторов (CIFA) взять на себя ответственность за *Обучение и проведение экзамена на получение Национального Профессионального Сертификата в Экспедировании грузов и Диплома FIATA в Экспедировании*, и выдачи Сертификатов Стажерам в Экспедировании с 2002 года. В сентябре 2004 года, CIFA был успешно утвержден FIATA на Обучение и проведение экзамена на получение Диплома FIATA в Экспедировании в Китае.

Обязанности Департамента Обучения CIFA заключаются в нижеследующем:

- Планирование и проведение обучающей и экзаменационной программы по этим двум Дипломам: CIFA Диплом в Экспедировании и Диплома FIATA в Экспедировании Груза;
- составление и обновление учебников для обучения и проведение экзамена на получение этих двух дипломов;
- руководство работой двух Центров Экспертизы; организация экзаменов и оценок;
- организация обучения и экзаменов инструкторов в национальном масштабе; оценка тестовых баллов инструкторов и объявление квалифицированных инструкторов;
- утверждение школ обучения и экзаменов на два диплома, и подписание с ними соглашений на проведение обучения и экзаменов;
- организация семинаров и краткосрочных программ обучения в деле международного экспедирования грузов.

*Публикации*

CIFA выпускает периодическое издание "Экспедиторская Логистика Китая". Целью этой публикации является доведение мнений предприятий до соответствующих ведомств; информирование членов статус работе CIFA; обсуждение общих проблем, существующих в промышленности. Издание уделяет внимание проблемам, существующим в промышленности; предоставляет информацию о международной экспедиторской индустрии; издает обзоры, исследования и обучающие пособия в Китае и за границей.

CIFA собирает экспертов и профессионалов в промышленности для редактирования Учебников по Проведению Обучения и Экзаменов Профессионалов- Экспедиторов; Обучающие Справочники для Национальных Международных Профессионалов- Экспедиторов; Обучающие Пособия на Диплом FIATA (английская версия); Условия Торговли CIFA; Техническое Руководство по погрузке Авиагрузов; и Справочник Китайских Экспедиторских Предприятий и т.д.

### *Рабочий Комитет по Выставкам*

Рабочий Комитет по Выставкам CIFA основан в феврале 2002 года, является национальным и некоммерческим Объединением. 18 экспедиторских компаний, занятые в области выставок по транспортировке образовали комитет на добровольной основе, и все эти компании зарегистрированы в Китайской Народной Республике. Основные задачи Рабочего Комитета по Выставкам заключаются в оказании помощи соответствующим правительственным секторам в стандартизации управления предприятиями; усилении самодисциплины промышленности; и поддержка нормального рыночного заказа и юридически действительных прав и интересов предприятий - членов. Комитет также содействует налаживанию связей и сотрудничества среди предприятий - членов и зарубежных стран - партнеров.

### *Рабочий Комитет по Транспортировке Опасных Товаров*

Рабочий Комитет CIFA по Транспортировке Опасных Товаров - является национальным и некоммерческим объединением. Это – профессиональное отделение, образованное на добровольной основе предприятиями - членами, занятыми транспортировкой опасных товаров. Члены комитета являются лидерами, рекомендованными компаниями и специалистами в данной сфере. В настоящее время в комитете состоят 17 членов группы.

Миссия комитета заключается в содействии безопасному управлению опасными товарами; усилении самодисциплины промышленности; и поддержка нормального рыночного заказа по транспортировке опасных товаров и юридически действительных прав и интересов предприятий - членов; содействие обмену и сотрудничеству среди предприятий - членов и иностранных партнеров; защита юридически действительных прав и интересов членов; предложение организационной и технологической поддержки членам.

### *Комитет Работы Экспресса*

Комитет Работы Экспресса основан в декабре 2002, и в настоящее время насчитывает 15 членов. Комитет стремится оказывать помощь соответствующим правительственным секторам в деле контроля, управления, согласования и управления международными транспортными предприятиями; поддерживать более открытый международный рынок транспортировки; поддерживать нормальный рыночный заказ международной транспортной индустрии; защищать законные права и интересы предприятий - членов.

### *Рабочий Комитет по Мультимодальной Транспортировке*

Рабочий Комитет CIFA по Мультимодальной Транспортировке (далее комитет) является национальным и некоммерческим объединением. Члены CIFA, занятые в сфере Мультимодальной транспортировки, организовали его на добровольной основе. Рабочий комитет состоит из руководителей, рекомендованных членами и некоторыми специалистами в сфере Мультимодальной транспортировки. В настоящее время, в комитете состоят 16 членов группы. Главная задача заключается в содействии управления делом Мультимодальной транспортировки, усилении самодисциплины промышленности; поддержке нормального бизнес-заказа международной индустрии экспедирования; расширению связей и сотрудничества среди членов и их зарубежных партнеров; защита юридически действительных прав и интересов членов; предложение организационной и технологической поддержки членам.

### *Рабочий Комитет по Воздушным грузоперевозкам*

Рабочий Комитет по Воздушным грузоперевозкам CIFA основан Министерством Гражданских Дел Китайской Народной Республики в 2005. Рабочий Комитет по Воздушным грузоперевозкам оказывает помощь отделу управления в расширении наблюдения и управления международной экспедиторской индустрии. Комитет не только сотрудничает с CIFA, укрепляет самодисциплину, осуществляет руководство обслуживанием и согласованием работ в индустрии, но также поддерживает хорошее состояние рынка. Рабочий Комитет по Воздушным грузоперевозкам поддерживает связи с предприятиями по воздушной транспортировке и защищает законные интересы. Одновременно, Комитет стимулирует связи с отделами- партнерами FIATA и сотрудничество между членами и международными экспедиторскими предприятиями во всем мире. Это также оптимизирует стандарты обслуживания и содержание обслуживания предприятий-членов.

### *Рабочий Комитет по Правовым Вопросам*

*Рабочий Комитет по Правовым Вопросам основан в 2001 года и строит свою работу следующим образом:*

- a) организывает и стимулирует исследования в области транспортировки и экспедиторской документации, включая международную экспедиторскую накладную, накладная для океанских перевозок, грузовую накладную, дорожно - транспортную накладную, железнодорожную накладную и т.д; проводит исследования в области правовых и практических проблем, возникающих при различных видах транспортировочных операций: а также проводит исследования в сфере национального и международного законодательства и политических проблем, связанных с международным экспедированием груза, способствует развитию академического обмена и формирует академическую среду.
- b) Исследование правовой статуса международных экспедиторов, а также правовых и практических проблем, которые возникнут или, могут возникнуть при традиционном или современном бизнесе логистики.

- Рабочий Комитет по Правовым Вопросам должен вынести урок из проблем, разработать превентивные меры, и представить предложения в соответствующие отделы, после чего предложить консультационное обслуживание соответствующим предприятиям и отделам.
- с) анализирует обязанности и страхование ответственности международного экспедирования груза и содействует страхованию ответственности по экспедированию грузов.
  - д) анализирует и обсуждает сложные дела и споры на практике.

#### *Международный Комитет Перевозчиков*

Международный Комитет Перевозчиков основан в апреле 2001 года. В состав Комитета входит 14 компаний - членов, занятые в сфере импортно-экспортной транспортировки неторговых товаров. Комитет нацелен сконцентрировать максимум усилий для развития международной индустрии перевозок в Китае. Международная индустрия перевозок является частью международного экспедиторского бизнеса. В связи со значительным ростом экономики, множество иностранцев прибывают в Китай для осуществления капиталовложений, поиска рабочих мест и исследований; а также люди, получившие образование за границей, возвращаются для с целью получить возможности для развития, в то время как китайская молодежь также выезжает в развитые страны для продолжения образования. Таким образом, день ото дня увеличивается спрос на услуги по международному экспедированию грузов. Миссия Международного Комитета Перевозчиков заключается в нижеследующем: помощь правительству в укреплении управления международной индустрии экспедирования грузов в Китае и поддержка нормального рыночного заказа данной индустрии; поддержка нормального бизнес-заказа международной индустрии экспедирования грузов; расширение связей и сотрудничества среди членов и их зарубежных партнеров ; защита юридически действительных прав и интересов членов; нормализация стандартов и содержания обслуживания предприятий- членов с целью гарантировать получение потребителями достойного, высококачественного и экономного обслуживания.



### 3.3. Узбекское Международное Объединение Экспедиторов

Узбекское Международное Объединение Экспедиторов, UIFA, было основано и стало обычным членом FIATA в 1996 году. UIFA является добровольной конфедерацией юридических лиц независимо от формы собственности и организационно-правовой формы, объединившейся для координации деятельности, а также представления и защиты общих интересов.

В настоящем Объединении состоит около 45 организаций : 13 обычных членов, 9 из которых являются ассоциированными членами FIATA; 7 ассоциированных членов, 1 из которых - ассоциированный член FIATA; 23 индивидуальных члена; и 2 организации со статусом наблюдателя.

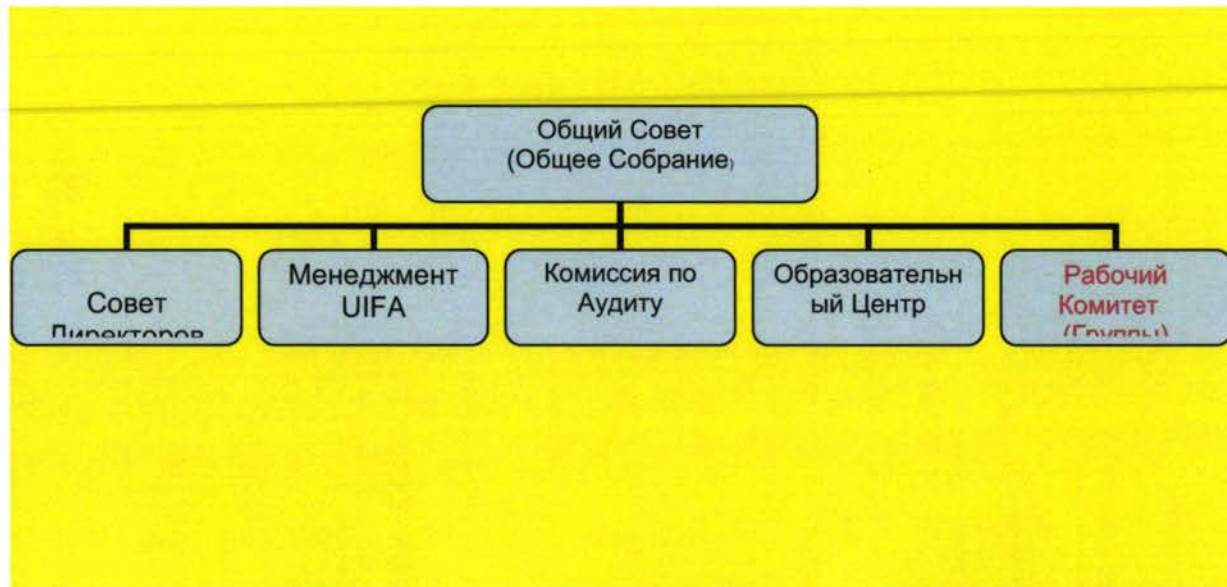
UIFA зарегистрирована в Министерстве Юстиции Республики Узбекистан. Объединение осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом Республики Узбекистан "О негосударственных и некоммерческих организациях", другими актами и уставом акционерного общества. Основной целью Объединения является создание наиболее благоприятных условий для качественного и надлежащего выполнения комплекса экспедиторских услуг и развитие экспедиторской индустрии в стране в целом, а также помощь реализации и активизации успешному появлению членов Объединения на международном рынке экспедиторских услуг.

#### *Деятельность и полномочные органы UIFA*

1. Конфедерация транспорта, экспедирования груза и организаций страхования транспорта Республики Узбекистан; совместные Узбекские и иностранные предприятия; и компании, осуществляющие экспедирование груза и связанные с ним действия, такие как страхование и прочие действия на рынке международного экспедирования груза и страховых услуг;
2. Помощь и развитие индустрии экспедирования грузов в Республике Узбекистан;
3. Представление и защита интересов индустрии экспедирования грузов Узбекистана на внутренних и внешних рынках экспедиторских услуг;
4. Координация усилий обычных и ассоциированных членов Объединения и расширение их бизнес- деятельности на внутреннем и внешнем рынке;
5. Представление и защита профессиональных интересов профессии сферы деятельности международных агентов-экспедиторов и перевозчиков в правительственных и общественных органах; образовательных, научно-исследовательских и проектных учреждениях; организациях, включая международные, расположенные в пределах Республики Узбекистан и за ее пределами;
6. Оказание поддержки и расширение сотрудничества между членами Объединения и;

7. Повышение качества услуг экспедирования грузов с помощью разработки с точки зрения научно-обоснованных подходов, методов, технологий и рекомендаций; активное участие в создании нормативного - правового обоснования для его регулирования и стандартизации; научное - методическое обоснование для его развития; создание международных единых документов и форм FIATA, стандартов, условий торговли (INCOTERMS), а также рекомендаций; и результаты научных и прочих исследований, проведенных Объединением в сфере внутренней и иностранной индустрии экспедирования грузов ;
8. Развитие делового сотрудничества с иностранными экспедиторскими компаниями, страховыми компаниями и другими организациями;
9. Представление и защита интересов членов Объединения в Международной Федерации Объединений Экспедиторов (FIATA), в других международных федерациях, союзах, объединениях и национальных объединениях экспедиторов;
10. UIFА представлен:
  - в Общем Совете FIATA;
  - в Правлении FIATA;
  - в FIATA, в национальных Объединениях азиатских и тихоокеанских стран;
  - в Институте воздушных грузоперевозок (AFI);
  - в Институте морских грузоперевозок (SFI);
  - в Институте Мультимодальной Транспортировки (MTI);
  - в Институте Таможенных Дел (стоимость и страхование);
11. UIFА представлен в консультативном органе по правовым вопросам FIATA, консультативном органе по связям с общественностью, консультативном органе профессионального обучения, консультативном органе по опасным товарам и консультативном органе по информационным технологиям;
12. Объединение владеет правами на издание и распространение экспедиторских документов и форм FIATA;
13. Объединение получило специальный сертификат, разрешающий проведение профессионального тренинга персонала, занятого в сфере индустрии экспедирования грузов.

## Организация UIFA



### 3.4 Объединение Международных Экспедиторов Украины

Объединение Международных Экспедиторов Украины, AIFFU было основано по инициативе свыше 100 экспедиторских организаций Украины со всеми видами собственности 27 сентября 1994 года. Это - профессиональное добровольное некоммерческое Объединение международных Экспедиторов Украины. В AIFFU входит 175 экспедиторских организаций Украины со всеми видами собственности в качестве членов, включая индивидуальных членов FIATA.

AIFFU является членом FIATA с 1995 года, а также Европейского Объединения Экспедиторских, Транспортировочных Услуг, Логистики и Таможенных Услуг, CLECAT с 2003 года. Программа профессионального обучения в сфере международного экспедирования груза, разработанная AIFFU и успешно сертифицированная FIATA в 1996 году, стала первой среди членов от стран СНГ. В 2004 AIFFU защитил обновленную программу обучения в FIATA в соответствии с требованиями и стандартами Консультативного Органа по Профессиональному обучению FIATA, снабженную новыми обучающими материалами по опасным товарам, логистике и информатике.

По прошествии 8 лет 257 человек получили дипломы FIATA. Они завершили обучение в AIFFU и успешно сдали экзамены. Специалисты с дипломами FIATA прошли обучение не только для Украины, но также и коллеги из Казахстана, Узбекистана, Азербайджана, Молдовы, Словакии, Республики Беларусь, России и Венгрии прошли успешное обучение AIFFU.

Основная цель Объединения заключается в координации усилий Экспедиторов Украины для решения профессиональных проблем в связи с их деятельностью, представляющие интерес для всех.

Члены AIFFU работают во всех областях Украины; работа по всем видам транспортировки и грузов; и в соответствии с заказами владельцев грузов предоставляют услуги, связанные с деятельностью в сфере внешней торговли (таможенная очистка, перевозка грузов, страхование, отслеживание, и т.д.) при транспортировке экспортных, импортных и транзитных грузов.

50 % Украинского импорта и экспорта и более чем 70 % транзита осуществлены благодаря и при прямом участии членов AIFFU.

Члены AIFFU обладают правом распространения официальных, документов по международному экспедированию грузов FIATA (FIATA FCR, FBL, FWB и др.) в Украине.

AIFFU также организует семинары по проблемам международного экспедирования грузов, выпускает информационные бюллетени AIFFU, и организывает курсы для международных экспедиторов в соответствии со стандартами FIATA, выдает дипломы FIATA.

#### *Основные Цели Объединения.*

- . помощь в основании деятельности по экспедированию грузов как новой отрасли рыночной экономики в Украине;
- . освоение мирового опыта в деле экспедирования грузов с целью интеграции Украины в мировой рынок услуг по экспедированию грузов.
- . помощь в улучшении качества услуг, в целом предоставляемых в сфере экспедирования груза; привлечение дополнительных объемов транспортировок грузов через Украину;
- . защита Украинского рынка услуг по экспедированию груза от бесчестных национальных и иностранных грузовых экспедиторов;
- . профессиональное обучение персонала и профессиональное развитие специалистов экспедиторских компаний в соответствии с стандартами FIATA;
- . информационная поддержка профессиональной деятельности;
- . проведение семинаров, встреч и конференций по организации и реализации деятельности по экспедированию грузов;
- . научно-методологические и правовые рамки деятельности по экспедированию грузов, оказание помощи членам Объединения в получении необходимой информации, выпуск информационных бюллетеней и нормативно- справочной литературы;
- . защита профессиональных интересов членов AIFFU в общественных органах и государственных административных органах, представление их интересов на международных конференциях и выставках;
- . установление тесных связей в Украине и за ее пределами.

### 3.5. Голландское Объединение Экспедиторов

Около 350 голландских экспедиторских компаний входят в FENEX, Объединение по Перевозке и Логистике Нидерландов. FENEX является некоммерческой организацией.

Индустрия экспедирования грузов в Нидерландах с товарооборотом около 9 миллиардов евро в год обладает значительным экономическим влиянием. В индустрии экспедирования грузов занято порядка 20 000 человек.

Важнейшей целью FENEX является защита общих интересов компаний, работающих в секторе экспедирования грузов, а также достижение и поддержание благоприятных взаимоотношений в секторе экспедирования грузов.

Объединение прилагает большие усилия для достижения этой цели, направленные на то, чтобы повлиять на принятие решений в сфере транспортировки и логистики на национальном уровне, а также и структур Евросоюза, поскольку они также играют значительную роль в плане возможностей и ограничений в секторе логистики и транспортировки. Более того, FENEX содействует хорошему взаимопониманию между транспортным сектором, портовым сектором и перевозчиками.

FENEX осуществляет это более чем 100 лет. Ввиду наличия множества достаточно специфических видов деятельности в секторе, FENEX основал ряд институтов:

- Институт Портовой Логистики;
- Институт Логистики Складирования и Распределения.
- Институт Логистики Воздушных Грузоперевозок;
- Институт Таможенной Логистики.

Членство в FENEX открыто для каждой компании, действующей в сфере бизнеса экспедирования грузов. Компании, обращающиеся за получением членства, должны отвечать нижеследующим условиям для членства:

- Регистрация в Реестре Торговой палаты;
- Регистрация в Органе Социального обеспечения;
- Профессиональные навыки, полученные в процессе профессионального обучения или длительного опыта работы;
- Положительный финансовый отчет уполномоченного аудитора;
- Хорошая репутация, поддержанная 3 компаниями - членами.

FENEX не преследует целью установку тарифов или рекомендаций по тарифам, которые могут быть применены членами в их коммерческих взаимоотношениях с клиентами. Согласно европейскому и голландскому законодательству подобное даже запрещено.

Большинство компаний - членов (70 %) составляют небольшие компании с менее чем 25 работниками. Почти 50 % компаний - членов представляют собой филиалы иностранных фирм.

Голландское Объединение Экспедиторов разрабатывает следующие виды деятельности в интересах сектора, членов, кандидатов в члены и ассоциированных членов:

- влияние на правительственные органы;
- представление сектора с правительственными органами;
- представление с другими торговыми организациями;
- членство в международных организациях (CLECAT, FIATA);
- правовой совет;
- таможенный совет;
- информационные встречи;
- общие встречи;
- совещательные встречи.

FENEX предоставляет следующие услуги и продукцию для членов, кандидатов в члены и ассоциированных членов:

- Критерий(проба) FENEX
- Гарантийный Фонд FENEX
- Бюллетени и проспекты FENEX, высылаемые электронной почтой
- Общие условия и контракты
- Голландские Условия Перевозок
- Голландские Условия Складирования
- Условия Логистики Добавленной Стоимости (VAL)
- Образцы Контрактов
- Образец Контракта о Логистике
- Соглашение/разрешение Прямого Представления
- Полномочия на проведение таможенного оформления
- Образец Контракта о Налоговом Представлении с ограниченной лицензией
- Образец Соглашения о Сотрудничестве в деле Европейских Объединенных услуг
- Образец Соглашения о Фитосанитарной Продукции
- Брошюры

- Брошюра Прямое Представление
- Брошюра Налоговое Представление
- Брошюра Фонд Гарантии FENEX
- Декларации
- Декларация об обязательстве (11 языков)
- документы FIATA
- FCR (Сертификат о Получении Экспедиторов
- Сертификат Экспедиторов о Транспортировке FIATA FCT
- Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA FWB
- Складская Расписка FIATA FWR
- Декларация Экспедиторов по Транспортировке Опасных Товаров
- FIATA SDT
- Система Групповых Обязательств для NVO FIATA
- Коллективное Таможенное Страхование
- Таможенные транспортные документы
- Документы на импорт
- Финансовый представитель
- Страхование Груза
- Рамочный Контракт Пособия по болезни
- Профессиональное обучение
- Экспедитор
- Таможенный Чиновник
- Помощник Таможенного Чиновника
- Заполнение Таможенной Документации
- Возражение касательно Предотвращения Ущерба и Обращение
- Складирование и Распределение Опасных Товаров для Экспедитора
- НДС на практике
- Претензии и Ответственность при Дорожной перевозке
- Претензии и Ответственность при Морской перевозке
- Менеджер по Таможенным и Торговым Дела
- Публикации в области Связей с общественностью
- Деятельность в области Связей с общественностью
- Руководство для Экспедитора FENEX
- Контакты с ассоциированными компаниями
- Членство советов



### *Голландские Условия Транспортировки*

В контрактах с клиентами FENEX применяет собственные условия транспортировок. Книга 8 Голландского Гражданского Кодекса регулирует контракт об экспедировании грузов. В принципе ею регулируется метод заключения экспедитором, действующим от имени своего клиента, контракта о транспортировке с перевозчиками для перевозки товаров. Современный экспедитор занимается не только подготовкой контракта о перевозке, а также предлагает торговому и транспортному сектору большое количество вспомогательных услуг.

Для этого FENEX разработаны *Голландские Условия Транспортировки*. Настоящие условия распространяются на все виды деятельности, которые Экспедитор может предложить своему клиенту, включая распределение, таможенное урегулирование, страхование, упаковку и переупаковку, взвешивание, маркировку, комплектование заказа, выставление счета, и т.д. Общие условия регулируют договорные отношения между экспедиторами и их клиентами. Условия подразумевают установление разумного баланса между правами и обязательствами вовлеченных сторон.

Голландские Условия Перевозок включают ответственность касательно прав залога и удерживания, и регулируют разрешение споров между экспедитором и другой стороной. Споры разрешаются путем арбитража без обращения в суды.

### *Гарантийный Фонд FENEX*

FENEX основал Гарантийный Фонд, который можно считать одним из лучших методов управления деятельностью, которые следует принять другим Объединениям. Одним из важнейших критериев при поиске партнера в сфере транспортировки и логистики является надежность. Это и есть причина, по которой члены FENEX ведут непрерывную борьбу за качество и контроль систем логистики. FENEX также предлагает дополнительный способ безопасности: Гарантийный Фонд FENEX.

Пример работы данного Гарантийного Фонда представлен ниже. Клиент дает экспедитору FENEX указание отправить или получить товары и заранее оплатить все затраты, включая плату за перевозку груза. Экспедитору не удается отправить груз или оплатить его выбранному им перевозчику, в результате чего он превращается в банкрота. Ввиду того, что контракт о перевозке был согласован посредством экспедитора, выступавшего в качестве агента клиента (прямое представление), перевозчик потребует от клиента оплатить груз. С точки зрения права, клиент должен заплатить перевозчику за второй раз в соответствии с контрактом перевозки. С целью засвидетельствовать надежность Экспедиторов FENEX, он основал Гарантийный Фонд FENEX. В случае банкротства Экспедитора FENEX в подобном конкретном случае, Гарантийный Фонд возмещает клиенту финансовые издержки, которые он мог понести вследствие банкротства экспедитора.

При надлежащем соблюдении условий, сформулированных в настоящих правилах, Гарантийный Фонд FENEX произведет оплату за каждого экспедитора FENEX, объявленного банкротом в размере суммы, не превышающей 115.000 Евро – на каждого принципала в качестве гарантийного платежа при условии, что Гарантийный Фонд FENEX должен будет ежегодно производить оплату за каждого Экспедитора FENEX, объявленного банкротом в размере суммы, не превышающей 455.000 Евро – за все случаи банкротства Экспедиторов FENEX, которые могут произойти в течении одного и того же календарного года. В случае если общая сумма компенсаций, подлежащих оплате в соответствии с этими правилами превышает максимальную ежегодную сумму в 455.000 €, - оплата заинтересованным принципалам должна будет производиться пропорционально.

#### 4 Заключение

В рамках FIATA члены Объединения Экспедиторов принимают на себя обязательства по решению общих задач по продвижению и защите интересов индустрии, помощи в формировании правового обоснования индустрии экспедирования грузов и профессионального обучения. Важным вкладом Объединений Экспедиторов в развитие индустрии является внедрение единых стандартов для услуг по экспедированию грузов на основании использования экспедиторской документации и форм FIATA. Являясь членом FIATA, национальное Объединение Экспедиторов становится участником Международного Сообщества по Экспедированию грузов.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ  
ЭКСПЕДИТОРОВ (2000)**

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	51
--	----------	----

**ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ (2000)**

Во многих развивающихся странах нет каких-либо организаций профессиональных экспедиторов, признанных правительствами, представляющими все или большинство работающих в стране экспедиторских компаний. В некоторых случаях, существующее Объединение не говорит о роде занятий. В других случаях существуют два или более Объединений, претендующих на представление и защиту интересов своих членов. В эти Объединения обычно входят субэлементы данной сферы деятельности подобно воздушным грузоперевозчикам, таможенным брокерам, и т.д. Это является отражением недостатка надлежащей идентичности, ощущаемой собственно промышленностью и потребностью в выборе конкретного способа транспортировки либо только конкретной функции.

Результат проявляется в недостатке доверия со стороны властей и других коммерческих сторон, который испытывают профессиональные Объединения, поскольку они слишком малы, чтобы быть достаточно представительскими. При принятии решений правительства в связи с международной транспортировкой товаров страны, обычно не проводится консультаций с этими Объединениями, но даже в это случае полномочия их на проведение переговоров ограничены. Такие Объединения часто управляются на основе частичной занятости с координацией, отправкой и "бумажной подвижкой" повседневных задач Объединения, проводимых благодаря доброй воле нескольких членов, предлагающих свою поддержку в дополнение к управлению собственными видами коммерческой деятельности.

В любом экономическом и общественном секторе, профессиональное Объединение международных экспедиторов, все более действующих в качестве Мультимодальных Транспортных Операторов (МТОs) в настоящее время играет важную роль не только по отношению к другим экономическим и коммерческим сторонам, но также и собственных членов. Это должно выразить единую позицию данной сферы деятельности по ключевым вопросам, затрагивающим международную торговлю и транспортировку. Это также должно облечь соответствующие стандартные профессиональные методы в форму "кодекса поведения", "кодекса этики" или "общих стандартных правил и методов", которыми будут связаны все члены Объединения. Наконец, оно должно предоставить определенный вид услуг своим членам: структура профессионального обучения, регулярные публикации, специализированная информация, финансовые средства, и т.д.

Успешно функционирующее национальное профессиональное Объединение, возглавляемое признанными личностями, вероятно, получит приглашение для отражения точек зрения касательно данной сферы деятельности и, при необходимости, защиты ее интересов на национальных, субрегиональных и международных встречах (например в рамках FIATA), посвященных торговле и транспортировке. В результате, государственные чиновники и коммерческие стороны получают более глубокое представление о роли, которую играет данная сфера деятельности, и позитивно воспримут разумные предложения, представленные ее представителями.

Профессиональное Объединение может также помочь национальным экспедиторам лучшей подготовиться к реализации их повседневных задач посредством достоверной информации и/или обучения местным нормам и процедурам, новым технологиям, таким как EDI или новым достижениям в международной транспортировке.

Предоставлением путей и средств совершенствования индустрии, это может также создать предпосылки для присоединения членов к Объединению. Эти предпосылки, или минимальные стандарты, могут использоваться для предотвращения создания имиджа данного рода деятельности, как избранной, требующей квалификации.

Однако, профессиональное Объединение не может создаваться по "указке". Оно должно быть создано по собственному желанию ответственной группы профессионалов индустрии экспедирования грузов (аналогичные внутренние стандарты, правила, нормы, а также аналогичные профессиональные качества). Членство в Объединении должно остаться добровольным. В целях уведомления экспедиторов об основных направлениях деятельности Объединения и выгодах, которые им может предоставить членство, необходимо организовать представление убедительной информации и регулярные кампании по проведению набора.

Таким образом, информационные кампании станут кампаниями по набору для привлечения новых членов. Однако, набор новых членов должен производиться согласно формальной и строгой процедуре. Регистрация и выплата ежегодных взносов недостаточна. Необходимо поддерживать установленные минимальные стандарты. Кроме того, Объединению потребуются преданные и активные члены. То, что Объединение является "живым организмом" очевидно: оно рождается, растет, развивается, переносит болезни и вновь поправляется. В ранний период любого Объединения динамика зависит от немногих избранных, управляющих Объединением. С момента запуска и становления Объединения "учреждением" руководство может быть передано профессиональным управленцам.

Для привлекательности членства Объединение должно суметь четко продемонстрировать преимущества или выгоды, которые член может извлечь от присоединения. Осознание пользователями транспортировки факта, что члены его Объединения обладают определенным, признанным уровнем компетенции и, что они могут лишиться бизнеса в случае отказа от членства и, таким образом могут рассматриваться как не обладающие уровнем компетенции, станет важным стимулом для присоединения. Кроме установления минимальных стандартов, предоставление обучения и информации, которые помогут членам в поддержании таких стандартов является по всей вероятности наиболее полезной деятельностью, которую Объединение могло бы предоставить.

Более сложный уровень составляет организация "мозгового центра" из компетентных профессионалов, способных к генерированию рекомендаций по сфере деятельности и Правительству касательно способов и методов совершенствования услуг и, стимулирования таким образом, международной торговли.

Путем осуществления вышеуказанного, Объединение продемонстрировала бы зрелость и рассматривалась в качестве надежного партнера в национальной экономике. Главными целями подобного Объединения Экспедиторов могли бы быть нижеследующие:

- Установить и гарантировать поддержание соответствующих минимальных стандартов своих членов ради всеобщей пользы нации;
- Действовать в качестве представителя в отношениях с Правительством, пользователей транспорта и других организаций, регулярно работающих с его членами;
- Проводить встречи для представления и обсуждения информации, а также оригинальных идей касательно транспортировки, в частности, это касается ситуации в государстве;
- Проводить экзаменацию претендентов на корпоративное членство в Объединении;
- Открывать экспедиторам доступ к документам FIATA ; и
- Предоставлять важные вспомогательные услуги, такие как:
  - Выпуск регулярного информационного бюллетеня/журнала;
  - Предоставление библиотеки;
  - Организация обучения персонала членов; и
  - Выдача вознаграждений за обучение.

Экспедиторы в целом считаются коммерческими предприятиями. Они обычно зарегистрированы под кодом торговля, но членство в профессиональном Объединении не носит принудительного характера. Вмешательство Правительства, осуществляющего принудительное членство в Объединении до получения разрешения на занятие данным видом деятельности, было бы крайним решением. Это значительно усилило бы организацию, и дало возможность утверждению высоких стандартов. Однако, в таком случае необходимо было бы избежать ситуации "приема в членство только определенных организаций". Вхождение новых членов следовало бы облегчить до тех пор, пока они не станут способны выполнить основные профессиональные требования, установленные Объединением.

Вопрос принудительного или добровольного членства очень деликатен и сильно зависит от местных условий. Один из подходов мог выражаться в следующем: сделать возможным добровольное членство, но направлять все правительственные коммерческие сделки через экспедиторов – членов национального Объединения.

Наконец, важно, чтобы такого рода профессиональные Объединения учреждались с постоянным секретариатом с наличием соответствующего персонала, офиса и оборудования. Данные элементы, несомненно, должны финансироваться за счет членских взносов, например, от определенной системы взимания пошлин на основании валового товарооборота, объявленной прибыли или количества служащих, и т.д. и/или от дохода, полученного от деятельности Объединения (семинары, публикации, предоставление транспортных документов, и т.д.). Финансовое здоровье Объединения является жизненно важным вопросом.

Секретариат FIATA будет рад помочь любой группе экспедиторов или, при необходимости, ново-допущенным обычным членам достичь вышеуказанного стандарта Объединения.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ДОСТУП К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

<b>КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ -</b> Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	55
---	----------	----



CLECAT

Условия доступа к деятельности экспедитора в Европе  
(2004)

Страна	Обязательные условия	Лицензия	1 Дополнительные условия	Правовая База
2 Бельгия	<p>Опыт За последние 6 лет, по крайней мере: =&gt; 5 лет непрерывного стажа в компании, имеющей лицензию, или =&gt; 3 года, при 2-летнем обучении, или =&gt; 2 года, при 3-летнем обучении или при наличии Университетского диплома, или =&gt; 6 месяцев, при сдаче профессионального экзамена FF, или наличии сертификата профессиональной пригодности в сфере транспортировки + дополнительный экзамен по конкретной деятельности FF</p> <p><b>2-Финансовые гарантии</b> =&gt; € 12.394,68 за лицензию (Максимум €123.946,8)</p> <p><b>3-Респектабельность</b> =&gt; Доказательство высоконравственного поведения государственными властями</p> <p><b>4-Прочее</b> =&gt; Сертификат о профессиональных знаниях, которыми должно обладать лицо, гарантирующим ежедневное управление компанией</p>	=> Лицензия "транспортного посредника" или " экспедитора", предоставленная компании - -		Закон от 26/06/1967 - Королевские Декреты от 18/07/1975, 16/11/1990, 10/07/1992

БОЛГАРИЯ		Регистрация согласно Закону о Коммерции, обязательного для любой компании в Болгарии --			
РЕСПУБЛИКА ЧЕХИЯ					
ДАНИЯ					
ФРАНЦИЯ	<p><b>1. Профессиональные способности</b> =&gt; Доказаны дипломом, профессиональным опытом или конкретным экзаменом =&gt; Должны быть проверены директором компании</p> <p><b>С 2 Респектабельность</b> =&gt; Отсутствие каких-либо законных запретов на продолжение деятельности в сфере индустрии или коммерции</p> <p><b>3- Финансовая гарантия</b> =&gt; Капитал и ресурсы или банковская гарантия € 22.800</p>	<p>=&gt; Регистрация в "Реестре Экспедиторов"</p> <p>=&gt; Компания зарегистрирована, но по крайней мере одно лицо обладает правоспособностью в компании</p> <p>=&gt; Региональное Руководство по Оборудованию и "Préfet de Région" -</p> <p>=&gt; Уполномоченный орган власти : Региональное Руководство по Оборудованию и "Préfet de Région" -</p>	<p>=&gt; Отсутствие специальной лицензии экспедиторов</p> <p>=&gt; Лицензия на <u>дорожные</u> перевозки: =&gt; ЕС лицензия или национальная лицензия (разрешения только для национальной транспортировки) только) - Лицензия на транспортное средство - Уполномоченный орган власти : Региональное Руководство по Оборудованию и "Préfet de Région" -</p>		Указ № 90-200 от 05/03/1990

<p><b>ГЕРМАНИЯ -</b></p>	<p>=&gt; Отсутствие специальной регистрации как экспедитора</p> <p>=&gt; Для любой ново-основанной компании, сообщение об основании компании, которая должно быть сделано перед местными властями –</p>		<p>=&gt; Конкретные условия если экспедиторы действуют как дорожные перевозчики</p>	
<p><b>ГРЕЦИЯ</b></p>	<p>=&gt; Отсутствие специальной регистрации как экспедитора</p> <p>=&gt; Для любой ново-основанной компании, регистрация в Министерстве Финансов , Торговой Палате и местных окружных властях</p>			

<p><b>Италия</b></p>	<p><b>1-Опыт:</b> - Компания должна назначить технического эксперта, который, по крайней мере 2 из прошлых 5 лет проработал в экспедиторской компании, зарегистрированной в разрешенном списке, в качестве работника - агент служащего со степенью не ниже первого уровень или в качестве владельца/правопреемника</p> <p><b>2. Правопреемник</b> (и технический эксперт) должен:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- владеть гражданскими правами</li> <li>- обладать нравственными качествами</li> </ul> <p><b>2-Финансовые гарантии</b></p> <p>=&gt; Долговое обязательство на сумму € 120 000 в банке или страховой компании (за исключением компаний с капиталом равным или выше данной суммы)</p>	<p>=&gt; Регистрация в качестве экспедиторской компании в Официальном Справочнике, хранящимся в Местной Торговой Палате (при выполнении вышеупомянутые условия)</p>	<p>=&gt; Лицензия как указано в Объединенном Акте по Общественной Безопасности</p> <p>=&gt; Предоставленный муниципалитетом, где компания имеет свои главные здания</p>	<p>Закон № 1442 от 14/11/1941</p>
----------------------	--	---	---	-----------------------------------

НИДЕРЛАНДЫ		<p>=&gt; Отсутствие специальной регистрации как экспедитора</p> <p>=&gt; Регистрация в качестве экспедиторской компании в Реестре Торговой Палате</p>	<p>=&gt; Отсутствие специальной регистрации как экспедитора</p> <p>=&gt; Компаниям, действующим в качестве Таможенных агентов по представлению нуждаются в лицензия требуется при условии, что владелец компании не был осужден за финансовое мошенничество за прошедшие 3 года-</p>		
НОРВЕГИЯ	-	-	-	-	-
ПОЛЬША	<p>=&gt; Отсутствие специальной регистрации как экспедитора</p> <p>=&gt; Отсутствие конкретной финансовой способности, за исключением той, что относится к минимальному капиталу компаний (PLN 50.000 для Ltd Компаний и PLN 500.000 для Акционерных компаний)</p>	<p>=&gt; Отсутствие специальной регистрации как экспедитора.</p> <p>=&gt; Правление должно сообщить об основании компании местному Регистру Правления (и приложить список Ltd компаний или список членов правления в Акционерных компаниях)</p>	<p>=&gt; Специальная лицензия на деятельность Таможенного агента –</p>	<p>Заглавие XXVI, статьи 794-804 Польского Гражданского Кодекса регулируют условия "контракта о транспортировке "</p>	

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	60
--	----------	----

<p><b>ПОРТУГАЛИЯ</b></p>	<p>1. Профессиональные способности =&gt; Получены после специального экзамена под юрисдикцией DGTT (национальное совет по транспортировкам – властный орган экспедиторов ) =&gt; Первый экзамен порведен в APA T (Португальское Объединение Экспедиторов )</p> <p>2. =&gt; € 50.000 на капитала =&gt; Страхование гражданской ответственности € 100.000</p> <p>3. <b>Респектабельность</b> Отсутствие судимости менеджеров, членов правления и технических директоров</p>	<p>=&gt; Лицензия, выданная DGTT (при выполнении вышеупомянутых условий)), при делегировании Министерства Транспорта, компании и техническим директорам-</p>			
<p><b>РУМЫНИЯ</b></p>		<p>- - =&gt; Лицензия на " транспортировку и сопутствующие виды деятельности ", выданная Министерством транспорта Румынии компаниям членами-ЮЗЕРАМИ, и которые получают соответствующую рекомендацию</p> <p>-</p>	<p>- Закон о Транспорте - Приказ Министерства 1842/2001 касательно методов санкционирования и осуществления дорожных перевозок и сопутствующих видов деятельности</p>		

<p><b>СЛОВАКИЯ</b></p>	<p><b>1-Профессиональные способности</b>, подтвержденные тремя способами:  =&gt; Степень Средней школы + по крайней мере 2-летний опыт в сфере экспедирования грузов, или  =&gt; Университетская степень + по крайней мере 1 год опыта в сфере экспедирования грузов  =&gt; Работа в качестве менеджера экспедиторского компании по крайней мере в течение 5 лет  <b>2-Респектабельность</b>  =&gt; Отсутствие судимости</p>	<p>2.  =&gt; Регистрация малого бизнеса (как личного, так и компании) в реестре малого бизнеса в офисе малого бизнеса  или  =&gt; Регистрация (как личного, так и компании) в реестре компании в административном совете</p>	<p>=&gt; Лицензия (как личная, так и компании), выданная районным офисом / департаментом малого бизнеса, касательно складирования и посредничества в транспортировке (также может быть зарегистрировано независимо)</p>	<p>=&gt; Особые режимы применяются:  - Страховые гарантии по задолженностям  - Услуги по таможенной очистке  - Некоторые виды экспедиторской деятельности (Акт по почтовых услуг)  - Опасные товары (национальная перевозка)  - Транспортировка негабаритных грузов (Акт по дорожной транспортировке)  - Транспортировка продовольствия (Акт по продовольствию - продовольственного кодам)  - Транспортировка живых животных (Акт ветеринарного соответствия) –</p>	<p>- Торговый Кодекс  - Акт по малому бизнесу  Обычные условия по экспедированию грузов Словацкого Объединения экспедиторов</p>
------------------------	--	--	---	---	---

2.1 ИСПАНИЯ	<p><b>1-Профессиональные способности</b> =&gt; Экзамен, который будет приниматься при участии региональных властей</p> <p><b>2-Респектабельность</b> =&gt; Декларация респектабельности</p> <p><b>3-Прочее</b> =&gt; компания должна уплачивать социальные и финансовые налоги</p> <p>=&gt; компания должна предъявить местную лицензию на свои здания</p>	=> Регистрация, как компании, в Реестре Компаний, хранимом Транспортной администрацией региональных властей.			<p>Закон 16/1987 по организации наземной транспортировки, Стат. 126</p> <p>- Королевский Декрет 1211/1990, Стат. 167-170</p>
2.2 ШВЕЦИЯ				=> Информацию об окружающей среде и условиях основания бизнеса в Швеции можно найти по адресу: <a href="http://www.isa.se">www.isa.se</a>	
ШВЕЙЦАРИЯ				=> Применение общи правил транспортировки опасных товаров	Статья 439 Швейцарского Кодекса Обязательств регулирует контракт, экспедитор-клиент

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	63
---	----------	----



<p><b>3</b> ТУРЦИЯ</p>	<p><b>1-Профессиональные и</b> =&gt; Получить специальность Обучение</p> <p>=&gt; Иметь свидетельство о специальности (после сдачи экзамена)</p> <p><b>2-Финансовые гарантии</b> =&gt; Зависит от типа разрешения (см. далее)</p> <p><b>3-Респектабельность</b> =&gt; Отсутствие судимости</p>	<p>=&gt; Торговая палата (все компании)</p> <p>=&gt; Палата судоходства (морская транспортировка)</p> <p>=&gt; Министерство транспорта (дорожный транспортировка)</p> <p>=&gt; Власти Гражданской авиации (воздушные грузоперевозки)</p>	<p>NB: в зависимости от осуществляемых видов деятельности требуются несколько разрешений. Все они выдаются Министерством Транспорта.</p> <p>1- Разрешение " <b>организатор транспортировки</b> " для экспедиторов, действующих в качестве перевозчиков – Банковская гарантия €240.000 - Минимальный капитал €300.000 - - Действительно в течении 5 лет за плату в €120.000</p> <p>2-Разрешение для " <b>агентов</b> " Банковская гарантия €35 .000 - Минимальный капитал €18.000 - - Действительно в течении 5 лет/ плата € 2300</p> <p>3-Разрешение для " <b>специально уполномоченных</b> " Банковская гарантия €60.000 - Минимальный капитал €23.000 Действительно в течении 5 лет/ плата € 3500</p> <p>4-Разрешают для " <b>операторов по логистике</b> " (услуги по складированию и распределению) 200 тонн вместимости флота / 2500 m2 склада, 200 m2 офисов Банковская гарантия €210.000 Минимальный капитал €300.000 Действительно в течении 5 лет/ плата € 300.000</p>		<p>Закон 25384 25/02/2004</p>
------------------------	--	--	---	--	-----------------------------------

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ			Особые условия для таможенной деятельности (счет с Таможней Великобритании, выданный под Банковские гарантии и финансовый резервы/стабильность) Особые условия для – Перевозка опасных товаров -Безопасность авиации	
----------------	--	--	---	--

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	65
--	----------	----

<p><b>УКРАИНА</b></p>	<p>=&gt; Отсутствие особых юридических условий для работы экспедитором ВУТ: испуга, НО:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Национальное Объединение (AIFFU) для предоставления членства требует наличие профессионального опыта, финансовой стабильности и респектабельности;</li> <li>- AIFFU также обучает профессиональный персонал и совершенствует качественный уровень специалистов согласно стандартам FIATA</li> <li>- Члены AIFFU имеют удостоверения соответствующие стандартам Международной Организации по Стандартизации качества обслуживания 9001</li> </ul>	<p>- =&gt; Отсутствие особой регистрации как экспедитора</p> <p>Для любой ново-основанной компании, регистрация в исполнительной власти, Государственной статистической и налоговой администрации</p>		<p>=&gt; Лицензия Таможенных агентов для ведения таможенной деятельности</p>	<p>=&gt; Закон, 755-IV от 15/05/2003 для обязательной регистрации любой компании и предпринимателя</p>
-----------------------	---	---	--	--	--

(1) Наш польский член, PIFF A, сообщил нам, что они стараются ввести условия работы экспедиторов; профессиональные способности были бы одним из этих условий

<p><b>КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ -</b> Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов</p>	<p>Май 2007</p>	<p>66</p>
---	-----------------	-----------

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3А ГОЛЛАНДСКИЕ УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Экспедиторов Объединений	Май 2007	67
---	----------	----

**ГОЛЛАНДСКИЕ УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ  
ОБЩИЕ УСЛОВИЯ FENEX (Объединение по Транспортировке и Логистике Нидерландов),  
зарегистрированы в Реестре Окружных судов в Амстердаме, Арнеме, Бреда и  
Роттердаме 1 июля 2004 года.**

### 3.1.1 Применимость

Статья 1.

1. Настоящие общие условия должны применяться к любому виду услуг, которые предоставит экспедитор. В рамках настоящих общих условий под термином экспедитор не будет подразумеваться исключительно экспедитора, как то предполагается в Книге 8 Голландского Гражданского Кодекса. Сторона, предписывающая экспедитору выполнять операции и действия, будет считаться принципалом экспедитора, независимо от согласованного способа оплаты.

2. Общепринятые в частной торговле условия, или условия, предусмотренные для использования, также будут применимы к операциям и действиям, таким как операции и действия судовых маклеров, стивидоров, перевозчиков, страховых агентов, фирм по складированию и управлению и т.д., осуществляемых экспедитором.

3. Экспедитор может в любое время объявить применимые условия из условий, предусмотренных третьими сторонами, с которыми он заключил контракты с целью исполнения данных ему заказов.

4. Заказы экспедитора и/или работа, связанная с ними, могут выполняться третьими сторонами или служащими третьих сторон. Поскольку данные третьи стороны или их служащие несут установленную законом ответственность перед принципалом экспедитора, в их интересах предусматривается, что в процессе выполнения работы, для которой их нанимает экспедитор, они будут рассматриваться исключительно в качестве работающих на экспедиторов. Все условия (в числе других) касательно отсутствия ответственности и ограничения ответственности, а также касательно компенсации экспедитора согласно описанному в настоящих условиях должны применяться к таким лицам.

5. Распоряжения по доставке C.O.D., согласно банковскому счету и т.д., будут считаться работой по перевозке.

#### Контракты

Статья 2.

Ни одна из предложенных экспедитором оферт не должна налагать на него каких-либо обязательств.

Все указанные и согласованные цены должны основываться на ставках, заработной плате, непредвиденных расходах по социальному обеспечению и/или других положениях закона, грузовых тарифах и валютных курсах, применяющихся на время оферты или контракта.

© Авторское право FENEX. 2004 1-10. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

3. При изменении какого-либо или большего числа этих коэффициентов указанные или согласованные цены должны быть аналогично изменены в соответствии с указанным, и подобное изменение имеет обратную силу в плане времени. Экспедитор должен иметь возможность подтвердить изменение (я).

Статья 3.

В случае занесения экспедитором в запись всех или установленных ставок, в зависимости от обстоятельств, данные ставки будут включать все затраты, которые при обычной процедуре обработки заказа относятся за счет экспедитора.

Если не указано иное, все или установленные ставки не будут по меньшей мере включать: обязанности, налоги и сборы, консульские и аттестационные платы, стоимость подготовки банковских гарантий и страховых премий.

За специфическую работу, необычную работу или работу, требующую особого времени или усилий, может взиматься дополнительная умеренная сумма.

Статья 4.

1. В случае если время погрузки и/или разгрузки недостаточно - независимо от причины указанного - все связанные с этим расходы, такие как плата за задержку, и т.д., будут покрыты принципалом, даже в случае принятия экспедитором конносамента и/или договора о фрахтовании, из которого негласно вытекают дополнительные затраты.

2. Особые расходы и высокие заработные платы, возникающие всякий раз, когда перевозчики на основании какого-либо положения, содержащегося в товаросопроводительной документации производят погрузку или разгрузку товаров в вечернее, ночное время, по субботам, воскресеньям или в выходные дни, не должны включаться в согласованные цены, если подобное не предусмотрено специально. Следовательно, любые расходы такого рода должны быть покрыты принципалом экспедитору.

Статья 5.

1. Любой вид страхования должен производиться только на основе конкретных инструкций в письменной форме касательно расходов и рисков принципала. Подлежащие покрытию риски должны быть четко указаны. Простое указание стоимости недостаточно.

2. В случае если экспедитор получил какой-либо вид страхового полиса на свое имя, он будет нести обязательство - если подобное требуется - только по передаче своей претензии в отношении страховщика своему принципалу.

3. Экспедитор не будет нести ответственность за выбор страховщика и платежеспособность последнего.

4. При использовании экспедитором деррик-кранов, и любого другого подобного оборудования для выполнения заказов он должен обладать правом получения страхования за счет своего принципала для покрытия рисков экспедитора, вытекающих из использования такого оборудования.

Статья 6.

1. Если иное не согласовано в письменной форме, предоставление экспедитору сведений, требуемых для произведения таможенных формальностей должно подразумевать заказ на исполнение подобных формальностей.

© Авторское право FENEX. 2004 2-10 Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

#### **Исполнение контракта**

##### **Статья 7.**

1. В случае если принципал не дал никаких определенных указаний касательно своего заказа, способ и маршрут транспортировки должен быть определен по выбору экспедитора, и экспедитор может в любое время принять документы, обычно используемые фирмами, с которыми он заключает контракт для выполнения своих заказов.

##### **Статья 8.**

1. Принципал должен гарантировать, что товары доставляются в согласованном месте и время.

2. Принципал должен гарантировать, что документы, требующиеся для получения и отправки, а также инструкции, своевременно перейдут в распоряжение экспедитора.

3. Экспедитор не будет обязан, но будет вправе выяснить степень точности и полноты заявленных ему спецификаций.

4. При отсутствии документов, экспедитор не будет обязан получить гарантии. В случае предоставления экспедитором гарантии, своим принципалом он должен быть освобожден от всех вытекающих из этого последствий.

##### **Статья 9.**

1. Все действия, такие как осмотр, отбор образцов, тарирование, расчет, взвешивание, измерение и т.д., а также получение товаров, подлежащие оценке экспертом, назначенным судом, будут производиться только по определенным указаниям принципала, и после возмещения вытекающих расходов.

2. Однако, экспедитор будет вправе, но не обязан, по собственной воле, а также за счет и риск своего принципала предпринять действие, которое считает необходимым в интересах руководителя.

3. Экспедитор не должен работать в качестве эксперта. Он никоим образом не будет нести ответственность за какое-либо уведомление о состоянии, характере или качестве товаров; при этом он не будет нести никаких обязательств относительно гарантирования соответствия отправленных товаров образцам.

##### **Статья 10.**

1. Добавление слова "приблизительно" должно позволить принципалу у осуществить поставку на 2.5 % больше или меньше.

### **3.1.2 Ответственность**

##### **Статья 11.**

1. Все операции и действия должны производиться за счет и риск руководителя.

2. Без ущерба для положений Статьи 16, экспедитор вообще не будет нести ответственность за какой-либо ущерб если принципал не докажет, что ущерб явился следствием ошибки или небрежности экспедитора или работников последнего.

© Авторское право FENEX. 2004 3-10 Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

3. Ответственность экспедитора во всех случаях будет ограничена 10 000 SDR на случай или ряд случаев с аналогичной причиной ущерба, при понимании того, что в случае ущерба, потери стоимости или утери товаров, включенных в заказ, ответственность будет ограничена 4 SDR на поврежденный килограмм или потерянный вес брутто, максимально, составив 4 000 SDR на груз.

4. Потеря, подлежащая возмещению экспедитором никогда не должна превышать фактурную цену товаров, подлежащую подтверждению принципалом, при неуплате которой, должна применяться рыночная стоимость, подлежащая подтверждению принципалом во время причинения ущерба. Экспедитор не будет нести ответственность за потерянную прибыль, последующие потери, боли и страдания.

5. В случае если в ходе исполнения заказа имел место ущерб, за который экспедитор не несет ответственность, экспедитор должен приложить усилия, чтобы стороной, ответственной за ущерб были возмещены убытки, понесенные принципалом.

Экспедитор будет вправе заносить непредвиденные расходы на счет принципала. По требованию, экспедитор должен отказаться в пользу своего принципала от своих претензий в отношении третьих лиц, нанятых им для исполнения заказа.

6. Принципал будет нести ответственность перед экспедитором за любой ущерб, явившийся следствием вида и упаковки товара, неверности, неточности или неполноты инструкций и данных, отказа оплатить товары или невыполнения указанного своевременно в согласованном месте и время, а также при отказе предоставить - выполнить указанное своевременно - документы и/или инструкции, и ошибке или, в целом, небрежности со стороны принципала и работников последнего, также призванных или нанятых им третьих лиц.

7. Принципал должен возместить убытки экспедитора по претензии третьей стороны, в связи с ущербом, упомянутым в предыдущем параграфе, таких третьих сторон, включая работников экспедитора и принципала.

8. Даже в случае если все или установленные ставки, в зависимости от обстоятельств, согласованы, экспедитор, не являющийся перевозчиком, будет нести ответственность при существующих условиях также и как не - перевозчик.

Статья 12.

1. Все обстоятельства, которых экспедитор не смог грамотно избежать, и последствия которых экспедитор не смог грамотно предотвратить будут считаться форс - мажором.

Статья 13.

1. В случае форс - мажора, контракт должен остаться в силе; обязательства экспедитора должны, однако, быть приостановлены на время форс - мажора.

2. Принципал должен будет понести все дополнительные расходы, вызванные форс - мажором, такие как расходы на перевозку и хранение, платы за аренду склада или площадки, плата за задержку судов или грузовиков, страхование, вывоз, и т.д., и произведет платежи экспедитору по первому его требованию.

© Авторское право FENEX. 2004 4-10.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.



Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

Статья 14.

1. Простое объявление принципалом времени доставки не свяжет экспедитора обязательствами.
2. Экспедитор не гарантирует времени прибытия, если иное не согласовано в письменной форме.

Статья 15.

1. Если перевозчики отказываются ставить подписи под количеством или весом единиц или наименований и т.д., экспедитор не будет нести ответственность за последствия, вытекающие из указанного .

### 3.1.2.1 Обязательный закон

Статья 16.

1. В случае если товары не доставлены в место назначения без задержки в заявленном состоянии, экспедитор, по мере исполнения им контракта о транспортировке, который он должен был заключить с третьей стороной, обязан в этой связи немедленно известить об этом принципала, проинформировавшего об ущербе.
2. В случае непредставления экспедитором уведомления согласно указанному в первом параграфе и если вследствие этого он не был заблаговременно привлечен в качестве перевозчика, в дополнение к обязательству по возмещению дальнейших убытков, понесенных принципалом в результате этого, он будет обязан выплатить компенсацию, равную убыткам, которые он должен был бы возместить, будучи заблаговременно привлечен в качестве перевозчика.
3. В случае если товары не доставлены в место назначения без задержки в заявленном состоянии, экспедитор, по мере исполнения им контракта о транспортировке, который он должен был заключить с третьей стороной, обязан в этой связи немедленно известить об этом принципала, с которым он заключил контракт о транспортировке для выполнения своих обязательств. Он также обязан предоставить в распоряжение принципала всю имеющуюся у него документацию, или которую он может соответственно предоставить, в любом случае насколько их можно использовать для выдвижения претензий в отношении понесенных убытков.
4. Начиная с момента, когда принципал недвусмысленно информирует экспедитора о желании реализовать данные права и полномочия, он должен получить по сравнению со стороной, с которой экспедитор вел дела, права и полномочия, которыми он мог бы быть наделен в случае самостоятельного заключения контракта в качестве грузоотправителя. Он сможет возбудить судебный иск по этой проблеме, если представит заявление, подлежащее выдаче экспедитором - или в случае если экспедитор был принудительно ликвидирован, ликвидатором экспедитора - что между ним и экспедитором был заключен контракт о перевозке товаров.
5. В случае невыполнения экспедитором обязательств, согласно указанному в третьем параграфе, в дополнение к обязательству по выплате за дальнейшие убытки, понесенные принципалом в результате этого, он будет обязан выплатить компенсацию, равную убыткам, которые принципал должен был бы получить от него, если бы сам исполнил заключенный им контракт, меньше убытков, которые принципал, мог бы получить от перевозчика.

© Авторское право FENEX. 2004 5-10

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

## Оплата

### Статья 17.

1. Принципал должен выплатить экспедитору условленное вознаграждение и прочие вытекающие расходы, стоимость перевозки, пошлины и т.д., следующие из контракта и/или настоящих условий, по прибытии или отправке соответственно принимаемых или отправляемых товаров. Риск колебаний валютного курса примет принципал. Условленное вознаграждение и прочие вытекающие расходы, стоимость перевозки, пошлины, права и т.д., следующие из контракта и/или настоящих условий, также будут подлежать оплате в случае ущерба во время исполнения контракта.

2. В случае если в нарушение параграфа 1 данной статьи, экспедитор предоставляет возможность отсроченной оплаты, экспедитор будет вправе произвести дополнительную плату за кредитный лимит.

3. В случае неуплаты принципалом причитающейся суммы незамедлительно после уведомления об этом действии или, в зависимости от обстоятельств, по истечении срока рассрочки, экспедитор будет вправе потребовать установленных законом процентов в соответствии со Статьями 6:119 или 6:119a Голландского Гражданского Кодекса.

4. В случае аннулирования или ликвидации контракта, все претензии экспедитора, включая будущие претензии, будут подлежать немедленной и полной оплате. Все претензии будут подлежать немедленной и полной оплате в любом случае если:

- принципал непроизвольно несет убытки, принципал обращается за приостановлением платежей, в противном случае теряет неограниченное распоряжение своими активами;
- принципал предлагает своим кредиторам урегулирование, неспособен выполнить какое-либо финансовое обязательство, подлежащее оплате экспедитору, прекращает торговлю или - если принципал - юридическое лицо или корпоративная организация - если юридическое лицо или корпоративная организация ликвидированы.

5. Принципал должен являться основой контракта о транспортировке, и по требованию экспедитора обеспечить безопасность в форме обязательства с гарантиями на любую сумму, которую принципал должен или может задолжать экспедитору. Принципал также несет подобное обязательство, где ему уже следовало обеспечить или он обеспечил залог в форме обязательства с гарантиями в связи с причитающейся суммой.

*6. Экспедитор не обязан за счет собственных средств предоставить залог в форме обязательства с гарантиями за оплату стоимости перевозки, пошлин, налогов, сборов, и/или прочих расходов, которые должны быть затребованы аналогичным способом. Ответственность за все последствия в связи с несоблюдением или отказом немедленного выполнения требования по предоставлению залога в форме обязательства с гарантиями будет нести принципал. В случае если предоставления экспедитором залога в форме обязательства с гарантиями за счет своих собственных средств, он может потребовать от принципала уплатить сумму, под которую залог был предоставлен в форме обязательства с гарантиями.*

7. Принципал в любое время обязан возместить экспедитору любые налогооблагаемые суммы или суммы, дополнительно затребованные любыми властями в связи с заказом, а также любые соответствующие штрафы, наложенные на экспедитора.

Принципал должен также возместить упомянутые суммы экспедитору если третья сторона, призванная экспедитором потребует оплату в рамках контракта о транспортировке.

© Авторское право FENEX. 2004 6-10 Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

8. Принципал в любое время обязан возместить экспедитору любые суммы, а также все дополнительные расходы, которые могут быть затребованы или дополнительно затребованы от экспедитора в связи с заказом в результате неправильно запрошенных грузовых тарифов и расходов.

9. Принципал не вправе применять любой зачет сумм, запрошенных экспедитором от принципала в соответствии с каким-либо существующим между ними контрактом.

Статья 18.

Наличные расчеты должны быть произведены в первую очередь за счет непреференциальных долгов, независимо от наличия-отсутствия каких-либо других указаний во время оплаты.

Если в случае просроченной оплаты прибегнуто к процессуальным действиям или другим средствам, сумма задолженности должна быть увеличена на 10 % за канцелярские расходы, в то время как судебные издержки и другие расходы будут возмещены принципалом до уплаченной экспедитором или причитающейся с него суммы.

Статья 19.

1. Экспедитор должен иметь право залога и право удержания товара за долги на все товары, документы и денежные суммы, которые он имеет или которые будут у него иметься, независимо от причины и цели этого, касательно всех имеющихся или могущих в любое время возникнуть у него претензий в отношении принципала и/или владельца по сравнению с любой стороной, требующей их доставки. В случае отправки товаров, экспедитор будет вправе получить сумму, причитающуюся по очередной поставке или выставить тратту на них с приложенной товаросопроводительной документацией.

2. Экспедитор может также воспользоваться правом, предоставленным ему параграфом 1 на то, что принципал задолжал ему по предыдущим заказам.

3. Экспедитор также уполномочен воспользоваться правами, предоставленными ему параграфом 1 на любую сумму, подлежащую оплате путем поставки С.О.Д. по товарам.

4. В случае неуплаты причитающейся суммы, залог следует продать как это предусмотрено уставом или - если подобное согласовано – по частному соглашению.

### 3.1.3 Заключительные условия

Статья 20.

В отношении третьих сторон экспедитором не будет предпринято никаких процессуальных или арбитражных действий, если он не заявляет о готовности предпринять подобное по требованию принципала и за его счет.

Статья 21.

1. Без ущерба для условий параграфа 5 настоящей Статьи, по истечении периода девяти месяцев будет запрещено выдвижение всех претензий.

© Авторское право FENEX. 2004 7-10

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

2. Все претензии в отношении экспедитора по истечении периода восемнадцати месяцев выдвижение всех претензий будет запрещено.

3. Сроки, указанные в параграфах 1 и 2 вступят в действие на следующий день со дня, когда претензия будет подлежать оплате или на следующий день со дня, в который потерпевшая ущерб сторона узнала о потере. Без ущерба для предшествующих сроков, указанные условия вступят в действие на следующий день со дня поставки по претензиям касательно ущерба, снижения стоимости или утере товаров. Под днем поставки будет подразумеваться день выгрузки товаров со средств транспортировки или, в случае их недоставки, день, в который они должны были быть доставлены.

4. В случае если какие - либо органы государственной власти или третьи стороны как упомянуто в параграфе 7 Статьи 17 требуют от экспедитора произведения оплаты, срок, указанный в параграфе 1 настоящей Статьи вступит в действие на первый из нижеследующих дней:

- на следующий день со дня, какие - либо органы государственной власти или третьи стороны требуют от экспедитора произведения оплаты;

- на следующий день со дня, в который экспедитор урегулировал существующую претензию в его отношении.

В случае представления экспедитором или третьей стороной, вызванной экспедитором, как упомянуто в пар. 7 Статьи 17, протеста на решение административного органа в суд и/или подачи апелляции на решение административного органа в суд, срок, указанный в параграфе 1 вступит в действие на следующий день со дня окончательного решения касательно протеста на решение административного органа в суд и/или подачи апелляции на решение административного органа в суд.

5. В случае если после предписанного срока третья сторона требует уплаты суммы, подлежащей оплате обеими сторонами, вступит в действие новый предписанный срок - три месяца, при отсутствии ситуации, указанной в параграфе 4 этой Статьи.

#### Статья 22.

1. Все контракты, к которым применяются настоящие условия будут регулироваться согласно Голландскому законодательству.

2. Местом урегулирования вопроса по причиненному ущербу будет место ведения экспедитором бизнес- деятельности.

#### Статья 23.

Все споры, могущие возникнуть между экспедитором и другой стороной, должны разрешаться тремя арбитрами за исключением обычных судов, действующих по нормам статутного и общего права, и их решение будет окончательно. Спор будет иметь место всякий раз при объявлении об этом любой из сторон.

Без ущерба для условий предыдущего параграфа экспедитор может возбудить перед компетентным Голландским судом в месте ведения экспедитором бизнес - деятельности иск касательно денежных сумм, подлежащих оплате, задолженность которых не обсуждалась в письменной форме противной стороной в течение четырех недель с даты счет - фактуры. В случае срочных исков, экспедитор будет равно свободен возбудить дело по временному восстановлению на месте ведения бизнеса (*kort geding*) перед компетентным Голландским судом в месте ведения экспедитором бизнес - деятельности.

© Авторское право FENEX. 2004 8-10.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

2. Один арбитр должен быть назначен Председателем или Вице- председателем FENEX; второй будет назначен Деканом Ассоциации Адвокатов района, в котором вышеупомянутый экспедитор зарегистрировал офис; третий должен быть назначен согласно взаимной договоренности между этими двумя назначенными арбитрами.

3. Председатель FENEX должен также назначить эксперта по вопросам транспортировки; К Декану Ассоциации юристов обратятся с просьбой о назначении юриста; желательно, чтобы третий арбитр предпочтительно являлся экспертом в сфере торговли и промышленности, в которой занята сторона - противник экспедитора.

4. Сторона, настроенная на ведение определенного спора должна сообщить об этом Секретариату FENEX заказным письмом или направить факсом письмо с кратким описанием спора и своих претензий , одновременно переведя сумму судебных издержек, которые будут определены Правлением FENEX, причитающихся в качестве компенсации за работу административно-управленческого персонала FENEX в арбитражном деле.

Дело будет считаться находящимся на рассмотрении со дня получения упомянутого заказного письма или письма - факса Секретариатом FENEX.

5. После получения вышеупомянутого заявления для представления в арбитраж, Секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки подтвердить получение и направить копию заявления другой стороне, Председателю FENEX, Декану Ассоциации юристов, с запросом к каждому из последних двух о назначении арбитра и информировании Секретариата FENEX об имени и адресе назначенного лица. После получения подобного уведомления Секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки известить людей, заинтересованных в их назначении, направить каждому из них копию заявления для представления в арбитраж и копии настоящих общих условий, а также обратиться с просьбой к каждому из них назначить третьего арбитра и уведомить Секретариат FENEX о назначенном лице.

После получения вышеуказанного Секретариат FENEX должен немедленно уведомить третьего арбитра о его назначении, одновременно направив ему копию заявления для представления в арбитраж и копии настоящих общих условий. Секретариат FENEX должен также уведомить обе стороны касательно лиц, назначенных арбитрами.

6. В случае если в течение двух месяцев после подачи заявления для представления в арбитраж не произошло назначения ни одного из трех арбитров, все они должны быть назначены Президентом Окружного суда, под чьей юрисдикцией находится бизнес экспедитора после подачи заявления любой стороны, сделавшей это первой.

7. Лицо, назначенное Деканом должно действовать в качестве Председателя Арбитражного Суда. В случае назначения арбитров Президентом Окружного суда, арбитры должны решить сами, кто будет действовать в качестве председателя. Место арбитража должно быть местом, где заседает председатель арбитров. Арбитры должны выносить объективное решение, основываясь на праве справедливости, согласно своим обязательствам по соблюдению применимых обязательных законных соглашениях. Они должны также по возможности применить условия международных транспортных соглашений, среди которых, *в числе других*, Конвенция по Контракту на Международные Дорожные Перевозки Товаров (CMR).

Арбитры должны определить процедуру арбитража, при условии, что сторонам будет предоставлена возможность представить их дела в письменной форме и дать устной разъяснения по аналогии.

© Авторское право FENEX. 2004 9-10 Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

8. Арбитры должны продолжить исполнять служебные обязанности до вынесения окончательного решения. Они должны вынести окончательное решение при Регистратуре Окружного суда, в пределах района, где расположено место арбитража, одновременно направив копии данного решения каждой из сторон и Секретариату FENEX.

Арбитры могут потребовать от Истца или обеих сторон заблаговременно внести сумму арбитражных расходов; в ходе слушаний они могут потребовать внесения дополнительной суммы. В случае неуплаты в течение трех недель после соответствующего запроса взноса(суммы), требуемого арбитрами истца, это будет означать прекращение арбитражного разбирательства. В своем решении арбитры должны прописать, какая из этих двух сторон понесет арбитражные расходы или в каком соотношении понесет их каждая из сторон. Эти расходы должны включать вознаграждения и оплату арбитров, сумму административных расходов, уплаченных FENEX вместе с заявлением и расходами, понесенными сторонами в том, поскольку арбитры считают это достаточно необходимым.

Суммы, причитающиеся арбитрам, будут по возможности взяты внесенных сумм.

#### **Статья 24.**

1. Настоящие общие условия могут быть процитированы как "Голландские Условия Транспортировки". Если английский перевод отличается от голландского текста, преобладать будет последний.

FENEX, Объединение по Перевозке и Логистике Нидерландов., Сеттлвег 7, Здание 3, номер порта 2801, 3195 НД – Пернис, почтовый ящик 54200, 3008 ДЕ Роттердам

© Авторское право FENEX, 2004 10-10 Все права защищены. Эти условия , или части этого, не могут быть воспроизведены, скопированы или изданы в любой форме или каким-либо образом без письменного разрешения FENEX, Нидерландов.

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	77
--	----------	----

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3В УСЛОВИЯ ГЕРМАНСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ.

© Авторское право FENEX. 2004 6-10 Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

<b>КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ -</b> Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	78
---	----------	----

## BSL – Информация

### Стандартные Условия Немецкого Объединения Экспедиторов -ADSp-

(Нижеприведенный текст является переводом оригинала на немецком языке. В случае споров применим оригинал ADSp на немецком языке)

#### Преамбула

Федеральным Объединением Немецкой Промышленности, Федеральным Объединением Немецких Оптовиков и Экспортеров, Федеральным Объединением Немецких Экспедиторов и Операторов Логистики, Объединением Немецких Палат Промышленности и Торговли, и Немецким Объединением Розничных продавцов условия рекомендуются к пользованию начиная с 1 января 2003 года. Настоящая рекомендация не обязательна. Стороны контракта могут подготовить различные соглашения.

#### 1. Интересы принципала и надлежащая осторожность

Экспедитор должен действовать в интересах своего принципала и исполнять свои обязанности с надлежащей осторожностью.

#### 2. Сфера применения

2.1 ADSp применим ко всем контрактам по транспортировке товаров, независимо от того, имеют ли они отношение к экспедированию груза, перевозке, складированию или другим услугам, распространенным в транспортировочной деятельности; они также включают услуги по логистике, обычно предоставляемые грузовыми экспедиторами в связи с перевозкой или хранением товаров.

2.2. В случае когда транспортировочные услуги регулируются разделами 453 - 466 Немецкого Закона о Торговле (HGB), экспедитор несет ответственность только за подготовку необходимых контрактов, требующихся для оказания данных услуг, если иные законные положения не обладают приоритетом.

2.3. ADSp не применимы к контрактам, связанным исключительно с упаковкой,

- перевозка ликвидируемых товаров и их хранение,  
подъем подъемным краном, сборочные работы или транспортировка тяжелых грузов и больших объемов, за исключением обычных услуг по отгрузке товаров с одного судна на другое в одном и том же порту, предоставляемых экспедитором.  
- перевозка и хранение товаров, подлежащих буксировке или спасению.

2.4. ADSp не применимы для контрактов по транспортировке с потребителями. Потребители - физические лица, заключающие контракт из некоммерческих соображений или во исполнение своей профессиональной деятельности.

2.5. В случае если торговые традиции или юридические положения отличаются от ADSp, преобладают будут ADSp, если данные юридические положения не обязательны.



Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

Для контрактов о перевозке воздушным путем, морем, внутренними водными путями или для мультимодальных перевозок могут приниматься различные договорные меры в соответствии с условиями перевозки, разработанными для этих перевозок.

2.6. Экспедитору разрешено дать согласие на стандартные условия третьих сторон.

2.7. В отношении между основным экспедитором и промежуточным экспедитором, ADSp считаются общими условиями промежуточного экспедитора.

### 3. Указания, ошибки передачи, содержимое, особый вид товаров

3.1. Указания по транспортировке, прочие указания, директивы и контакты действительны даже при условии, что отданы неофициально. Последующие изменения будут особо определены как поправки.

Бремя доказательства для правильной и полной передачи лежит на стороне, обращающейся к нему.

3.2. Если заявления должны быть сделаны в письменной форме, они считаются сделанными в письменной форме при использовании электронной связи данных или любой другой машиночитаемой формы, до момента, пока автора сообщения можно определить.

3.3. Во время дачи указаний принципал должен сообщить экспедитору, что контрактом о транспортировке охватываются :

- опасные товары, живые животные и скоропортящиеся растения
- ценные товары и товары со свойственным риском кражи

3.4. В своих указаниях принципал должен определить адреса, марки, номера, количества, тип и содержимое пакетов, а также указать свойства товаров, согласно требованию раздела 3.3, стоимость товаров для целей страхования и любую другую информацию, необходимую для надлежащего исполнения указаний по транспортировке.

3.5. В случае с опасными товарами, принципал должен сообщить экспедитору в письменной форме - во время дачи указаний - о конкретном характере опасности и, если уместно, о мерах предосторожности. В случае с опасными товарами, подпадающим под действие закона об опасных товарах или других товарах, перевозка которых подпадает под действие определенных инструкций касательно опасных товаров, их обработки или распоряжения ими, принципал должен сделать необходимые заявления, требующиеся для надлежащего выполнения указаний по транспортировке, в особенности, классификации в соответствии с положениями по опасным товарам.

3.6. Принципал должен сообщить экспедитору об особо ценных товарах или товарах со свойственным риском кражи (например, наличных денег, драгоценных металлов, драгоценностей, настенных и наручных часов, драгоценных камней, произведений искусства, старины, банковских или кредитных карточек, действующих телефонных карт или других средств оплаты, облигаций и акций, и т.п., иностранных валют, документов, алкоголя, табака, развлекательной электроники, устройств и аксессуаров телекоммуникаций) и товаров с реальной стоимостью € 50 / кг или более заблаговременно, чтобы дать возможность экспедитору принять решение о приемке товаров и предпринять меры для безопасного и надежного исполнения транспортировки .

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

3.7. Если указание по транспортировке не соответствует срокам, заявленным в разделах 3.3 - 3.6, экспедитор может

отказаться от приемки товаров

• вернуть уже принятые товары или позволить их сбор

- осуществить погрузку, транспортировку или хранение без необходимости уведомления принципала и получить дополнительную, соответствующую плату, при условии, что безопасное и надежное исполнение указаний вызовут дополнительные расходы.

3.8. Экспедитор не обязан проверять или дополнять заявления, сделанные касательно разделов 3.3 - 3.6.

3.9. Экспедитор не обязан проверять подлинность подписей на каких-либо сообщениях или документах, относящихся к товарам, а также проверять полномочность подписавшихся, при отсутствии обоснованных сомнений относительно подлинности или полномочности.

4. Упаковка, предоставление помощи в погрузке и упаковке \*, взвешивание и проверка

4.1. Указание по транспортировке не охватывает нижеследующее, если данное определено не зафиксировано.

4.1.1. упаковку товаров,

4.1.2. взвешивание, проверку, меры по сохранению или увеличению товаров и их упаковку, если данное не является общепринятым для данного вида сделки,

4.1.3. предоставление или обмен поддонами или другими погрузочными или упаковочными средствами. Если их не обменяли один к одному, они будут восприняты только как часть нового указания по транспортировке. Настоящее не применяется в случае преднамеренного невыполнения экспедитором обмена.

4.2. За услуги, указанные в разделе 4.1 взимается отдельная плата.

#### **5. Таможенная очистка**

5.1. Указание по транспортировке в место назначения в другой стране включает инструкции по производству таможенной очистки, если это необходимо для организации транспортировки в место назначения.

5.2 Экспедитор вправе получить дополнительную плату за таможенную очистку свыше реально понесенных расходов.

5.3 Указание по транспортировке товаров, хранящихся на таможенных складах или их независимой доставке, предоставляет экспедитору полномочия на производство таможенной очистки и ускорить взимание таможенных пошлин, а также акцизный сборов и плат.

#### **6. Обязательство принципала по упаковке и маркировке.**

6.1. Упаковки должны быть ясно и надежно промаркированы принципалом для облегчения их надлежащей транспортировки, например, адреса, отметки, числа, символы для транспортировки и свойства; старые марки необходимо удалить или сделать неразборчивыми.

6.2. В дополнение к этому принципал обязан:

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

6.2.1 промаркировать все относящиеся к этому же грузу упаковки таким образом, чтобы сделать их легко узнаваемыми как составную часть одного груза,

6.2.2 подготовить упаковки таким образом, чтобы исключить доступ к ним, не оставив заметного следа (использование изоляционной ленты, связок и т.д. допустимо только если они обладают индивидуальным дизайном или же их трудно подделать; фольговую обертку необходимо термически опломбировать);

6.2.3. в случае если груз составляет часть комплекта экспедиторов, сгруппировать отдельные упаковки или единицы данного груза в большие единицы, если длина их ремня (наибольшая окружность плюс самая длинная сторона) составляет менее 1 метра;

6.2.4. обернуть груз из подвешенных предметов одежды, состоящий из нескольких отдельных элементов для более легкой транспортировки;

6.2.5. отмечать упаковочные единицы с весом брутто по крайней мере 1 000 килограммов указателем веса согласно предписанию для тяжелых грузов, перевозящимся судном.

6.3. Упаковки представляют собой отдельные упаковки или единицы упаковок, оформленные принципалом для перевозки согласно указанию о транспортировке, например, коробки, коробки с кабелями, поддоны, устройства для перемещения, закрытые погрузочные устройства, такие как крытые фургоны, фургоны с брезентовой крышей, полуприцепы, обменные кузова, контейнеры или иглу.

6.4. При несоответствии упаковок срокам, указанным в разделах 6.1 и 6.2., должен применяться раздел 3.7.

#### **7. Обязанности по надзору экспедитора**

7.1. В конкретных сферах отношения экспедитор обязан:

7.1.1 проверить упаковки на предмет их количества, идентичности и несомненно хорошего состояния и неповрежденности пломбы и креплений;

7.1.2 ошибки в документах (например, в сопроводительном документе или по специальному уведомлению).

7.2 Отношения – любой пункт, где ответственность, связанная с упаковкой передается другому оператору/агенту или в пункт в конце каждого этапа процесса транспортировки.

#### **8. Получение**

8.1. По требованию принципала, экспедитор должен выдать сертификат о получении.

Настоящим сертификатом экспедитор подтверждает количество и тип упаковок, но не их содержимое, стоимость или вес. В случае с оптовыми товарами, предельными нагрузками и т.п. в сертификате о получении вес брутто или какое-либо другое описание количества товаров.

8.2. В качестве доказательства поставки Экспедитор требует от грузополучателя квитанцию о получении упаковок как именовано в инструкции по отправке или другой сопроводительной документации по транспортировке. В случае отказа грузополучателя подписываться под квитанцией о получении товаров, экспедитору следует запросить о дальнейших инструкциях. В случае если товары уже разгружены у грузополучателя, экспедитор вправе вернуть владение ими.

#### **9. Инструкции.**

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

9.1. Для экспедитора инструкция остается в силе до отмены его принципалом.

9.2. При недостаточных или невыполнимых инструкциях экспедитор может действовать согласно своему профессиональному суждению.

9.3. После получения экспедитором инструкций от третьей стороны указание о сохранении товаров в распоряжении третьей стороны уже нельзя отменить.

#### **10. Оплата груза, выплата наличными**

10.1. Заявление принципала о том, что указание необходимо выполнить при условии неоплаченного груза или необходимости оплаты расходов грузополучателем или третьей стороной, не влияет на его обязательство по оплате всех расходов.

10.2. Заявление, содержащееся в разделе 10.1, не касается указаний по оплате при доставке.

#### **11. Крайние сроки.**

11.1. При отсутствии конкретных договоренностей, не предоставляется гарантий ни по погрузке или крайним срокам доставки, ни последовательности перевозки товаров идентичными транспортными средствами.

11.2. Настоящее не влияет на установленную законом ответственность экспедитора касательно отсутствующих крайних сроков.

#### **12. Препятствия**

12.1. Неподконтрольные экспедитору препятствия освобождают его, на время их действия, от обязательств, на которые влияют данные препятствия.

При наличии подобных препятствий, экспедитор или принципал вправе отказаться от исполнения контракта, даже при условии его частичного выполнения.

В случае отказа экспедитора или принципала от исполнения контракта, экспедитор имеет право на расходы, которые, по его мнению, будут понесены или которые были понесены в интересах принципала.

12.2 Экспедитор обязан сообщить руководителю о законных или официальных ограничениях касательно поставки (например, ограничения на импорт/экспорт) исключительно в рамках обычной профессиональной предусмотрительности. Однако, если экспедитор, путем публичных заявлений или в ходе переговоров, создал представление о глубоких познаниях касательно определенных обстоятельств, ему следует действовать согласно этим знаниям и опыту.

12.3 Действия, предпринятые государственными и/или официальными органами, неподконтрольные экспедитору не влияют на права экспедитора по отношению к его принципалу; принципал несет ответственность перед экспедитором за все претензии, вытекающие из подобных действий. Претензии экспедитора против государства или третьих сторон не действительны.

#### **13. Доставка**

Доставка будет считаться выполненной при условии, что товары переданы любому лицу, находящемуся в офисе грузополучателя при отсутствии явно обоснованных сомнений касательно их полномочий на получение товаров от имени грузополучателя.

#### **14. Право на получении информации**

14.1. Экспедитор обязан обеспечить принципала всей необходимой информацией, сообщать ему, по требованию, о состоянии сделки и предоставлять информацию обо всех сделках, заключенных до настоящего момента, однако, если он действовал от имени принципала, только он несет обязательство за раскрытие понесенных расходов.

14.2. Экспедитор обязан передать принципалу все полученное им в процессе выполненной для него работы.

#### **16. Складирование**

15.1 Выбор места складирования (своего или третьей стороны) определяется экспедитором. В случае со складом третьей стороны экспедитор должен в письменной форме и незамедлительно проинформировать принципала о складской компании и ее адресе, или, при наличии складского вараанта отметить их на вараанте.

15.2 Принципал вправе произвести осмотр склада. Необходимо немедленно представить возражения или жалобы касательно хранения товаров. При неиспользовании им права осмотра, он теряет все права на выдвижение возражений в отношении хранения и складирования, до тех пор, пока выбор и вид хранения не будут произведены с профессиональной тщательностью экспедитора.

15.3. Доступ к складу предоставляется только принципалу в обычные часы работы экспедитора и его компании.

15.4. При осмотре товаров принципалом (например, взятие образцов), экспедитор может потребовать осмотра количества, веса и состояния товаров вместе с принципалом. При несогласии принципала, экспедитор не несет ответственности за впоследствии обнаруженное повреждение, если повреждение не произошло в результате подобного осмотра товаров.

15.5 Принципал несет ответственность перед экспедитором, другими складскими клиентами или третьими сторонами за все повреждения, причиненные им или его персоналом или агентами, до момента нахождения их на складе, если его персонал или агенты не несут ответственности за такое повреждение.

15.6. В случае несоответствия инвентаря, экспедитор вправе сбалансировать нехватки и излишки этого же принципала.

15.7. Если у экспедитора имеются обоснованные сомнения касательно удовлетворения его претензии по стоимости товаров, он вправе установить разумный предельный срок принципалу для удовлетворения претензии экспедитора или предоставления альтернативных условий хранения товаров. При невыполнении принципалом этого условия, экспедитор вправе прекратить исполнение контракта без дальнейшего уведомления.

#### **16. Предложения и Оплата**

16.1. Предложения от экспедитора и договоренности с ним относительно цены и услуг всегда ссылаются на указанные собственные услуги или таковые третьих сторон, а также товары нормального размера, веса и сорта; они предполагают нормальные неестественные ситуации связанные с транспортировкой, беспрепятственный доступ, возможность прямых приотгрузке и грузовых тарифов, валютный курсы и тарифы, на которые ссылается oferta, остаются в силе, при невозможности предсказать изменения при данных обстоятельствах. Примечание "плюс обычные вспомогательные расходы" наделяет экспедитора правом взимать дополнительные платы и дополнительные налоги.

16.2. Все расценки, составленные экспедитором, действительны только на момент немедленного принятия

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

и незамедлительного выполнения соответствующей задачи, если иное не указано в расценках, и при ссылке инструкций на расценки.

16.3. В случае отмены или отказа от инструкций экспедитор вправе представить претензии в соответствии с §§ 415 417 Немецкого Закона о Торговле (HGB).

16.4. В случае ретроспективного отказа от COD или другой инструкции по сбору, или неуплаты денег, экспедитор все еще обладает правом на взимание своей платы.

16.5. Если грузополучатель отказывается принимать предназначенный для него груз, или, если поставка невозможна по причинам неподконтрольным экспедитору, экспедитор вправе получить плату за перевозки автотранспортом для возвращения груза.

#### **17. Выплаты экспедитора, освобождение от претензий третьей стороны**

17.1 Экспедитор имеет право на компенсацию издержек, которые он мог бы обоснованно счесть соответствующими.

17.2 Указание о приеме поступающих грузов наделяет экспедитора правом, но не обязывает его – оплатить авансом груз, COD - суммы, пошлины, налоги и другие пошлины, связанные с такими грузами.

17.3. Принципал должен немедленно освободить экспедитора от требований касательно груза, промежуточных требований, таможенных обязанностей, налогов или других пошлин, направленных против экспедитора как агента или владельца товаров, принадлежащих третьим лицам, если экспедитор не несет ответственность за такие платежи. Экспедитор вправе принять разумные меры для самозащиты. Если обстоятельства не требуют незамедлительных действий, экспедитор должен обратиться к своему принципалу за получением указаний.

17.4 Принципал должен соответствующим способом проинформировать экспедитора обо всех обязательствах перед обществом/законом, например, касательно таможенных положений или обязательств по торговой марке, вытекающих из владения товарами, если со слов экспедитора невозможно конкретно сделать вывод о его осведомленности о подобных обязательствах.

#### **18. Счет-фактуры, иностранные валюты**

18.1. Счет-фактуры экспедиторов должны быть немедленно оплачены.

18.2 Экспедитор может потребовать от своих принципалов оплаты как в местной так и немецкой валюте.

18.3. Если экспедитор должен суммы в иностранных валютах или если он уплачивает авансом суммы в иностранных валютах, он может потребовать оплату в немецкой или иностранной валюте. В случае требования им оплаты в немецкой валюте, будет использован текущий валютный курс, при невозможности доказать необходимость использования или использование различных валютных курсов.

#### **19. Урегулирование**

Претензии, вытекающие из контракта о транспортировке и другие соответствующие претензии могут выдвигаться только против встречных претензий, если они бесспорны.

#### **20. Залоговое удержание и удержание**

20.1 Экспедитор имеет право на залоговое удержание всех товаров, находящихся в его владении или других ценностей в

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

связи с любой претензией, подлежащих или не подлежащих оплате услуг для своего принципала в соответствии с разделом 2.1. Данное залоговое удержание не превышает общее законное залоговое удержание, к которому применяется.

20.2 Экспедитор может реализовать свое залоговое удержание по претензиям, вытекающим из других контрактов с принципалом, только если они бесспорны или если финансовое положение должника подвергает риску претензии экспедитора.

20.3. Предельный срок в один месяц как установлено разделом 1234 Немецкого Закона о Торговле заменен во всех случаях сроком в две недели.

20.4. В случае если принципал имеет задолженности, после соответствующего рассмотрения с целью удовлетворения своих претензий экспедитор вправе после надлежащего уведомления при необходимости продать находящуюся у него эту часть товаров принципала.

20.5. Экспедитор имеет право на обычный комиссионный платеж за продажу по чистой выручке от продажи при осуществлении своего права залогового удержания.

## 21. Страхование товаров

21.1. Экспедитор принимает меры по страхованию товаров со страховщиком на его выбор (например, страхование транспортировки или складирования), если проинструктирован принципалом на подобное действие до передачи товаров. Если экспедитор не может предоставить страховое покрытие из-за вида товаров или по любой другой причине, он должен незамедлительно сообщить об этом принципалу.

21.2. Экспедитор вправе, но не обязан произвести страхование товаров, если это в интересах принципала. Экспедитор может предположить, что страховое покрытие в интересах руководителя, в частности, когда,

- экспедитор предоставил страховое покрытие по предыдущим инструкциям по транспортировке груза.
- принципал заявил стоимость товаров в своих инструкциях по транспортировке груза (3.4).

Данное обязательство по предоставлению страхового покрытия невыполнимо если

- принципал открыто запрещает такое страховое покрытие
- принципал является экспедитором, перевозчиком или складской компанией.

21.3. Экспедитор после надлежащего рассмотрения принимает решение о виде и возможности страхования и предоставляет покрытие по обычным рыночным тарифам, при условии, что принципал не проинструктировал экспедитора об ином, указав в письменной форме страховую сумму и подлежащие покрытию риски.

21.4. Если сам экспедитор является держателем страхового полиса и если он действовал за счет принципала, он обязан, если таковое требуется, предоставить об этом информацию в соответствии с 14.1. В таком случае экспедитор обязан выставить счет страховой премии по каждой инструкции по транспортировке груза, задокументировать данное и оплатить ее страховщику исключительно в целях данного страхового покрытия.

21.5 Экспедитор имеет право на особую плату, помимо его компенсаций, для предоставления страхования, обработки претензий и других административных вопросов в связи с претензиями и авариями.

## 22. Ответственность экспедитора, передача претензий

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом.

22.1. Экспедитор несет ответственность за все свои услуги (раздел 2.1) в соответствии с законными положениями. Однако, если не указано иное, необходимо применить нижеследующее.

22.2. Если экспедитор несет ответственность только за организацию контрактов, требуемых для запрашиваемых услуг, его ответственность ограничивается тщательным выбором такой третьей стороны - поставщиков услуг.

22.3. Во всех случаях, в которых экспедитор несет ответственность за потерю или повреждение товаров, он будет нести ответственность в соответствии с §§ 429 430 Немецкого Закона о Коммерции.

22.4 Если §§, 425 pp и 461, раздела 1 не применимы, экспедитор, несет ответственность за повреждение, вытекающее из нижеследующего :

22.4.1. несоответствующая упаковка или маркировка принципалом или третьими сторонами

22.4.2 - согласованное или общепринятое открытое хранение,

22.4.3 - воровство или грабеж (§§ 243, 244, 249 Немецкого Уголовного Кодекса)

22.4.4 - непредвиденные обстоятельства, погодные условия, отказ приборов или электропроводки, воздействие других товаров, повреждение, причиненное животными, неотъемлемый дефект.

Только при наличии доказательства об ошибке экспедитора. Если повреждение, могло бы быть вызвано одним из вышеупомянутых обстоятельств, будет считаться, что оно вызвано им.

22.5. Если экспедитор имеет претензии против третьей стороны касательно повреждения, за которое он не несет ответственности, или если экспедитор имеет претензии сверх суммы, за которую он несет ответственность, по требованию, он должен передать такую претензию своему принципалу, если экспедитор, согласно особой договоренности, не предпринял мер по удовлетворению подобных претензий за счет своего принципала.

Принципал может также потребовать от экспедитора передачи ему всех претензий против третьих сторон. § 437 Немецкого Закона о Торговле остается без изменений.

Если претензии принципала были удовлетворены экспедитором или страховкой экспедиторов, подлежащая передаче претензия ограничивается той частью, которая превышает уже выплаченную экспедитором или его страховкой.

### 23. Ограничение ответственности

23.1 Ответственность экспедитора за потерю или повреждения товаров за исключением складирования по требованию, ограничена:

23.1.1 € 5 за килограмм веса брутто груза;

23.1.2 в случае повреждения, причиненного товарам, при перевозке повреждение ограничивается - вопреки разделу 23.1.1 – ограниченным законом максимальным количеством, указанным для этого вида транспортировки;

23.1.3 в случае с контрактом о мультимодальной транспортировке - включая морскую транспортировку до 2 SDR на кг;



Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

23.1.4 до € 1 миллион или 2 SDR на кг на претензию, что выше.

23.2. При потере или повреждении только отдельных пакетов или частей груза, максимальная ответственность рассчитывается на основе веса брутто - целого груза, если он представляется не имеющим ценности в той части груза, которая представляется не имеющей ценности.

23.3 Ответственность экспедитора за повреждение чего-либо кроме товаров, за исключением травмы и повреждения товаров, на которые не распространяется контракт о транспортировке, ограничивается трехкратной сумме, подлежащей оплате за потерю товаров, но не превышающей € 100 000 на случай. §§ 431 раздела 3 и 433 HGB (Немецкий Коммерческий Кодекс) остаются без изменений.

23.4 Ответственность экспедитора, независимо от количества претензий на случай ограничена € 2 миллионами на случай или 2 SDR на кг. потерянных или поврежденных товаров, что больше; В случае с более чем одним истцом ответственность экспедитора пропорциональна их индивидуальным претензиям.

23.5 SDR рассчитывается в соответствии с § 431, раздела 4 Немецкого Закона о Коммерции.

24. Ограничения ответственности в случае складирования по Инструкции

24.1 Ответственность экспедитора за потерю или повреждение товаров в случае складирования по инструкции ограничивается

24.1.1 € 5 за каждый кг. веса брутто груза,

24.1.2 максимум € 5 000 на претензию; если претензия принципала основана на разнице между номинальным и реальным инвентарем (раздел 15.6), ответственность ограничивается € 25 000, независимо от количества случаев, вызвавших несоответствие инвентаря. Раздел 24.1.1 – без изменений.

24.2. Раздел 23.2 применяется соответственно.

24.3. В случае складирования по инструкции ответственность экспедитора за повреждение чего-либо кроме товаров, за исключением травмы и повреждения товаров, на которые не распространяется контракт о транспортировке, ограничивается € 5 000 на случай.

*24.4 Независимо от количества претензий, возникших в результате случая, ответственность экспедитора ограничивается € 2 миллионами на случай; В случае с более чем одним истцом ответственность экспедитора распределяется пропорционально их индивидуальным претензиям.*

## 25. Бремя доказательств

25.1 Принципал должен представить доказательство, что товары в указанном количестве и состоянии были переданы экспедитору в явно хорошем состоянии (§ 438 Немецкого Закона о Коммерции). Экспедитор должен представить доказательство доставки им товаров сразу после их приемки.

25.2 Бремя доказательства касательно повреждения товаров при транспортировке (Раздел 23.1.2) в транспортировочных средствах лежит на стороне, заявившей претензии в отношении такого повреждения. Если место происхождения повреждения, неизвестно, экспедитор должен определить

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

последовательность транспортировки путем документирования связей (Раздел 7) по требованию принципала или грузополучателя. Будет предполагаться, что повреждение произошло на этапе транспортировки, по которому экспедитор не может предоставить чистую квитанцию.

25.3 Экспедитор с помощью соответствующих запросов и доказательств о получении обязан установить место происхождения повреждения.

## **26. Недоговорные претензии**

Вышеупомянутое освобождает от, а также применяются ограничения ответственности в соответствии с §§ 434, 436 Немецкого Закона о Торговле в отношении к претензиям, не вытекающим из контрактов о транспортировке грузов.

## **27. Определенная ответственность**

Вышеупомянутое освобождает от, и ограничения ответственности не применяются, если повреждение произошло в результате:

27.1 Умышленной или крайней небрежностью экспедитора или его управленческого персонала или нарушением основополагающих положений контракта, в этом случае повреждения должны быть ограничены предвидимым, типичным повреждением;

27.2 экспедитором в случаях, указанных в §§ 425 pp, 461 Abs. 1 Немецкого Закона о Торговле или лицами, указанными в §§ 428, 462 Немецкого Закона о Коммерции, умышленно или опрометчиво действующих, осознавая вероятность повреждения товаров.

## **28. Уведомление о претензии**

Претензии должны выдвигаться в соответствии с § 438 Немецкого Закона о Коммерции.

## **29. Страхование экспедирования грузов**

29.1. Экспедитор обязан, исходя из реальных рыночных тарифов, покрыть свою ответственность, связанную с транспортировкой, согласно ADSp и, желательно, покрыть обычные задолженности страховщика, как того требует закон.

29.2. Допускаются договоренности о максимальной компенсации по претензии, случаю и году; а также взносы экспедитора.

29.3. Экспедитор может обратиться к ADSp по отношению к своему принципалу, только в случае если он договорился о достаточном страховом покрытии на время выдачи инструкций по транспортировке.

29.4. По требованию принципала, экспедитор должен представить доказательство этого покрытия страхования гражданской ответственности.

## **30. Место исполнения, место подсудности, применимый закон**

30.1 Место исполнения контракта всеми сторонами – место расположения филиала экспедитора, куда направляются инструкции.

30.2 Место подсудности всех споров, вытекающих из инструкции - для всех участников, все они являются деловыми людьми, место расположения филиала экспедитора, куда направляются инструкции

Настоящий Проект финансируется Европейским союзом

30.3. Правовые отношения между экспедитором и принципалом или его правопреемниками регулируются в соответствии с законом Федеративной Республики Германия.

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	90
--	----------	----

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3С ОБЩИЕ УСЛОВИЯ, регулирующие операции, осуществляемые транспортными компаниями Румынии**

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	91
--	----------	----

**ОБЩИЕ УСЛОВИЯ, регулирующие операции, осуществляемые транспортными компаниями Румынии**

**Глава I - Общие положения и определения**

1. При существующих общих условиях, под транспортной компанией подразумевается любой предприниматель, от имени committent (клиента) или по его заказу, обеспечивает транспортировку, то есть организует транспортировку товаров, не являясь перевозчиком.  
Транспортировка, помимо надлежащей транспортировки, включает прочие действия, связанные с этой деятельностью, такие как: хранение товаров, таможенные обязательства (декларации и так далее), контроль товаров, использование количества, за которое committent (клиент) должен заплатить по чеку(наличными).
2. клиент - любое юридическое или физическое лицо, владелец и/или обладатель права на использование количества товара и требующий транспортировать эти товары, включая действия, связанные с транспортировкой. Клиент - лицо, которое оплачивает или гарантирует оплату транспортировки и действий, связанных с данной транспортировкой.
3. Организация транспортировки основана на условиях контракта о транспортировке, заключенного между клиентом и транспортной компанией.
4. Заказ клиента, размещенный в транспортной компании, сопровождаемый его принятием, также считается контрактом, заключенным между компанией и клиентом. Заказ и его принятие могут быть осуществлены почтой, телексом, факсом или с помощью электронных средств.  
Команда должна владеть необходимыми элементами, которые дали бы возможность транспортной компании организовать и осуществить транспортировку, а также связанные с ней операции.
5. Транспортная компания не обязана производить проверку документации по клиенту (коммерческие счета, список спецификаций и т.д.) на достоверность; клиент несет ответственность за правильное и надлежащее составление этих документов.  
Если клиент выражает просьбу, касающуюся особых условий доставки, он обязан сообщить об этих условиях транспортной компании в письменной форме. Указания подлежат получению согласия со стороны транспортной компании. Таким образом, условия считаются принятыми, если транспортная компания принимает меры после получения указаний.
6. Во всех случаях, когда транспортная компания является Членом ПОЛЬЗОВАТЕЛЕМ, условия контракта об отгрузке заказа дополняются условиями этих общих условий, которые составляют составными частями контракта или заказа даже при отсутствии специального упоминания этого факте.

## Глава II - Обязательства Транспортной компании

1. Транспортная компания приложит необходимые усилия для организации транспортировки и обеспечения связанных с ней операций согласно инструкциям клиента, в соответствии с их согласованием, а также для защиты интересов клиента за время выполнения.
2. Транспортная компания должна быть готова и использовать необходимые средства для выполнения этого действия.  
Транспортная компания обладает правом свободного выбора своих суб-исполнителей, так же как и вида транспортировки и используемых средств, если иное не было согласовано.  
Проверка специальных указаний, данных транспортной компанией производится клиентом. Клиент договаривается с посредниками или суб-исполнителями, сотрудничающими с транспортной компанией для выполнения своих обязательств.

## Глава III - Обязательства клиента

1. Товары необходимо доставить упакованными, маркированными с прикрепленными этикетками, для устойчивости операциям по транспортировке и/или связанным с ней операциями, их следует доставить грузополучателю согласно контракту и в соответствии с использованием.
2. Транспортная компания не несет ответственности за повреждения, которые могли последовать из отсутствия, недостатка или несовершенства упаковки и/или маркировки и/или приклеивания ярлыков товаров, а также недостатка определенной соответствующей информации касательно природы специфических особенностей товаров.
3. В случае, когда в месте назначения товаров выявлены поломки или любые другие повреждения товаров, включая проистекающие из задержки транспортировок, грузополучатель или получатели товара обязаны произвести выявление ущерба и выполнить надлежащие формальности, включая предоставление установленных законом резервов лицу, обеспечивающему транспортировку, а также принять меры, которые сохранят за ним право на рекламацию и действий для возмещения ущерба.
4. клиент несет ответственность за последствия, независимо от их характера, проистекающие из предоставления неверной или неполной документации или документов, которые не могут быть использованы, или задержки с их предоставлением.
5. в случае, если транспортная компания выполняет таможенные операции за счет клиента, клиент является лицом, гарантирующим таможенному поручителю оплату таможенных пошлин и штрафов, подлежащими выплате в итоге, определенных неверными инструкциями или предоставленными клиентом документами.

6. В случае, если грузополучатель отказывается от товаров или в случае его отсутствия, независимо от причины, клиент, обязан поддержать первичные и дополнительные расходы, понесенные транспортной компанией или по которым она связана обязательством.

#### **Глава IV - Ответственность транспортной компании**

1. Независимо от качества посредника (концессионер, уполномоченный агент), Транспортная компания несет ответственность только за убытки, вытекающие из его собственных ошибок, которые могут быть возложены на него и его представителей.

2. Транспортная компания не несет ответственности за действия третьей стороны, таких как ее агенты (человек ответственный за транспортировку, посредник и т.д.), за исключением случаев ошибки в их выборе, которую можно возложить на нее. В этом случае, ответственность транспортной компании не может превысить ответственность третьей стороны.

3. В случае если ответственность транспортной компании связана с повреждением или утерей товаров вследствие ее собственных действий, размер подлежащей выплате компенсации устанавливается в соответствии с обычной стоимостью товаров в момент их приема.

4. Однако, в случаях когда ответственность транспортной компании налагается при условиях предыдущего параграфа, эта ответственность значительно снижается, и не может превышать:

а) за повреждения товаров, за утери или порчу и все последствия, которые могли бы произтекать по этим причинам - 2.5 Дол.США/кг, но не больше 1600 Дол.США/ пакет, независимо от веса, вида или размера, и не больше 50000 Дол.США /транспортировка. Для транспортировки объемного груза, компенсация не может превышать 2.5 Дол.США /кг утерянных или поврежденных товаров, но не больше 50000 Дол.США / транспортировка;

б) за прочие повреждения, включая произтекающие из отсроченной доставки, когда она имеет место, ответственность ее ограничивается стоимостью транспортировки товаров.

5. Транспортная компания не несет ответственность за косвенные повреждения, независимо от причин их возникновения.

6. В случае если клиент не запрашивал конкретного срока доставки, клиент может потребовать компенсацию только после уведомления, направленного с этой целью в транспортную компанию.

В случае если стоимость товаров превышает ответственность транспортной компании, клиент может избрать одну из нижеследующих мер:

а) покрыть, в случае повреждений, риск, вызванный разницей между ответственностью транспортной компании и стоимостью товаров;

б) сделать, в конце контракта, заявление касательно стоимости товаров, которое, при условии принятия транспортной компанией, увеличит предел ответственности, до заявленной стоимости товаров; в таких ситуациях разница в ценах будет подлежать оплате;

с) дать указание транспортной компании приобрести страховой полис за счет клиента; данный страховой полис должно полностью или частично покрывать риск с указанием риска и стоимости страхования. По каждой транспортировке необходимо дать данные указания.

#### **Глава V - Специальные транспортировки**

В случае осуществления специальных транспортировок (охлаждающие, опасные товары), Транспортная компания предоставит в распоряжение клиента всю информацию, необходимую для осуществления транспортировки, альтернативные варианты транспортировки, цены, страхование и т.д.; на основе указанного клиент может согласовать контракт о перевозке.

#### **Глава VI - Жалобы**

Жалобы на транспортную компанию могут быть изложены в течении 6 (шесть) месяцев. Срок 6 (шесть) месяцев начинается со дня доставки товаров в место назначения, или, в случае неосуществления доставки, со дня заключения контракта о перевозке.

#### **Глава VII - Условия Оплаты**

Оплата транспортировки и услуг других производится клиентом или грузополучателем, при согласовании данного способа, на основании накладных, выданных транспортной компанией.

Срок оплаты количества выставленной в накладной суммы составляет 48 часов с момента получения накладной.

В случае если оплата причитающихся сумм производится в форме внесения взносов в несколько приемов(в рассрочку), произведенные платежи относят к долгам в порядке дня их урегулирования.

В случае установления оплаты взносов в несколько приемов(в рассрочку), отказ от уплаты одного взноса обязывает клиента к немедленной оплате всей суммы.

За отсроченную оплату клиент подлежит штрафу в размере 0.40 % от суммы за каждый день задержки.

#### **Глава VIII - Право залога и право удержания транспортной компании**

За всех фактические и предыдущие долги, проистекшие из предоставленных клиенту услуг, транспортная компания обладает правом залога и удержания в отношении товаров и любых других ценностей, связанных с ними, находящимися в ее владении.



## Глава IX - Произвольный пункт

В случае отсутствия любых несоответствующих условий согласованных договором, тяжба между клиентом и транспортной компанией или между транспортной компанией и сторонами, обладающих законным правом, не урегулированная в мирном порядке находится в компетенции судебных органов в городе, где транспортная компания имеет свою штаб-квартиру.

Юридические отношения между транспортной компанией и клиентами, возникшие вследствие применения данных общих условий, регулируются в соответствии с румынским законом.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3-д УСЛОВИЯ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ ОБЪЕДИНЕНИЕМ ЭКСПЕДИТОРОВ  
ТУРЦИИ**

## ПРАВА УТИКАД ПО УСЛУГАМ ПО ЭКСПЕДИРОВАНИЮ ГРУЗОВ

### 3.2 ЧАСТЬ I

### 3.3 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### 1. УСЛОВИЯ ПРИМЕНЕНИЯ

**1.1.** Настоящие правила будут обязательны при любой ссылке ,в устной или в письменной форме, на Правила УТИКАД по Услугам по Экспедированию Грузов, при условии их вовлеченности в контракт.

**1.2.** Правила УТИКАД будут иметь приоритетное значение в случае любого расхождения между Правилами УТИКАД и контрактом о перевозке. Несмотря на вышеупомянутое, Условия контракта о перевозке должны иметь приоритетное значение над Правилами УТИКАД до степени увеличения обязательств и ответственности Экспедитора.

#### 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

**2.1.** Под термином Услуги по Экспедированию Грузов будет подразумеваться

- перевозка груза или любая ответственность, вытекающая из этого,
- хранение,
- другие услуги, связанные с перевозкой и хранением груза, включая, но не ограничиваясь:
  - объединение груза или разделение объединенного груза,
  - упаковка,
  - таможенные услуги или любая ответственность, вытекающая из этого,
  - обработка, тщательный осмотр или маркировка груза,
  - страхование или любая ответственность, вытекающая из этого,
  - подготовка экспортно- импортной документации от имени Клиента или помощь в этом
  - консультационные услуги по перевозке и распределению,

**2.2.** Под термином **Экспедитор** будет подразумеваться орган или корпоративные органы, заключившие соглашение с Клиентом касательно услуг по экспедированию грузов.

**2.3.** Под термином **Перевозчик** будет подразумеваться орган или корпоративные органы, фактически осуществляющие перевозку груза с помощью собственных транспортировочных средств (исполняющий перевозчик) или принимающий определенно или неявно ответственность за транспортировку груза (договорный перевозчик). Экспедитор будет считаться договорным перевозчиком при выдаче транспортного документа на собственное имя, или в случае когда из его публичного заявления или утверждения – такого как сообщение о платах за перевозку – можно понять, что он принимает ответственность перевозчика.

**2.4.** Под термином **Клиент** будет подразумеваться орган или корпоративные органы, принимающие права и обязательства в соответствии с контрактом об услугах по экспедированию груза, в который вступают с Экспедитором или в результате действий, связанных с подобными услугами.

**2.5** Под термином **Товары** будут подразумеваться любые товары, включая живых животных и растения, и любой контейнер, поддон или аналогичное транспортировочное устройство или упаковочный материал, не предоставленный экспедитором.

**2.6.** Под термином **SDR** будет подразумеваться Право Особого Изображения согласно определенному Международным Денежно- Фондом. В случае, когда SDR должна будет использоваться в качестве расчетной единицы, должен будет применяться соответствующий валютный курс покупки иностранной валюты Турецкого Центрального Банка на соответствующую дату, если иное не предусмотрено обязательными нормами.

**2.7.** Под термином **принудительный** будет подразумеваться любая законодательная норма, которая не может быть изменена по воле какой-либо из сторон.

**2.8.** Термин **в письменной форме** будет включать любой документ, переданный посредством телеграммы и факса, а также электронных средств подобно электронной почте.

**2.9** Под термином **ценные товары** будут подразумеваться слитки или обработанное золото, монету или банкноту, ценные бумаги, драгоценные камни, драгоценности, антиквариат, картины, художественные произведения и т.п.

**2.10.** Под термином **опасные товары** будут подразумеваться любой груз, классифицируемый как опасное вещество в соответствии с национальным законом или международными Соглашениями.

**2.11.** Под термином **задержка** будет подразумеваться любая задержка в осуществлении перевозки в рамках согласованного периода времени, предоставленного для этого или в случае отсутствия согласования какого-либо срока, в рамках разумного периода (в этом отношении, следует принять во внимание ожидаемое время прибытия в место назначения согласно сообщенному Экспедитором).

### 3. СТРАХОВАНИЕ

В случае не предоставления клиентом ясного письменного предписания Экспедитору не следует получать страхование по грузу. Все страхование должно быть получено при общепринятых условиях и исключениях, примененных страховщиком, предоставляющим страховое покрытие. Экспедитор не будет обязан заключать индивидуальный договор страхования на каждый транспортируемый груз и может объявить его подпадающим под действие генерального полиса, если иное не согласовано в письменной форме.

### 4. ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОМ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

В случае невозможности или воспрепятствования вследствие какого-либо препятствия или риска выполнения Экспедитором обязательств, которое не может быть вменено в вину Экспедитору или отнесено к его небрежности и, которое не может быть предотвращено путем благоразумной осторожности, Экспедитор:

**4.1.** может прекратить транспортировку груза и если это произойдет позднее, незамедлительно уведомит Клиента о сложившейся ситуации в письменной форме и по возможности, оставит весь груз или любую его часть в распоряжении от Клиента в месте, сочтенным Экспедитором безопасным и пригодным на его усмотрение. В этом месте груз будет считаться доставленным Клиенту, и ответственность Экспедитора прекратится. В любом случае, Экспедитор будет вправе утверждать, что груз пропорционален пройденному пути, и Клиент обязуется возместить дополнительные затраты, понесенные в связи с любыми услугами, предоставленными при вышеупомянутых условиях.

**4.2.** зарезервирует право замены способа транспортировки, срока, маршрута и запрашиваемой оплаты груза и соответствующих дополнительных затрат.

В случае неполучения в течение 48 часов после уведомления Клиента никаких письменных указаний, должна быть применена статья 4.1 .

### 5. СПОСОБ ТРАНСПОРТИРОВКИ И МАРШРУТ

*Экспедитор должен предоставить услуги в соответствии с указаниями Клиента. В случае если указаниями неверны, неполны или противоречат условиям контракта, то Экспедитор может действовать по собственному усмотрению, все соответствующие затраты, и риски покрываются за счет Клиента.* Экспедитор обладает правом произвести продажу груза в случае любого обесценивания или любого риска нанесения ущерба людям или окружающей среде. В таких случаях экспедитор будет обладать преимущественным правом для плат за провоз, коммерческих и других соответствующих расходов. Остаток должен быть передан Клиенту. В любом случае, Экспедитор будет обязан уведомить Клиента в назначенное время в письменной форме касательно любых предпринятых мер.

С целью обязать Экспедитора на получение выставленной в счет-фактуре суммы, или страхования товаров " оплата по доставке " или любое другое подобное указание по счет-фактуре не должно рассматриваться ни при каких случаях.

Если иное не согласовано, Экспедитор может погрузить груз на палубу и определить или заменить по собственному усмотрению средства транспортировки, маршрут и способ перевозки, связывания(швартовки), хранения и переноса без какого-либо предварительного уведомления Клиента.

## 5. ИНСТРУКЦИИ ПО ПОГРУЗКЕ

Инструкции, пояснения, и уведомления, касательно погрузки или какие-либо последующие изменения к ним должны быть оформлены в письменной форме. Бремя доказательства в отношении к точности и недвусмысленности инструкций лежит на стороне, утверждающей обратное.

Клиент должен включить в свои инструкции всю подробную информацию, необходимую для осуществления перевозки, такую как адрес, номер упаковки, количество, тип и содержимое упаковки, и характеристика товаров. В случае с опасными веществами, Клиент должен уведомить Экспедитора о рисках, связанных с грузом и необходимыми мерами предосторожностями, которые будут предприняты. В случае если код риска груза определен международными традициями, практикой и постановлением, Клиент должен уведомить Экспедитора о подобном Кодексе. Однако Экспедитор не обязан проверять достоверность такой информации, предоставленной Клиентом.

Экспедитор ни в коем случае не примет никаких обязательств по выяснению факта относительно подписания полномочными представителями Клиента письменных инструкций или документов в надлежащем порядке.

## 7. УПАКОВКА, ПОГРУЗКА И ПОМОЩЬ В УПАКОВЫВАНИИ

В настоящий контракт не должны включаться нижеследующие услуги:

### 7.1. Упаковка товаров

7.2. Взвешивание или осмотр товаров и меры предосторожности, которые должны быть предприняты для сохранения качества товаров и их упаковки.

### 7.3. Предоставление **транспортных стеллажей**

### 7.4. Погрузка товаров

Однако, эти услуги могут предоставляться на основе особой договоренности и авансовом платеже.

## **8. ТАМОЖНЯ (таможенные пошлины)**

Экспедитор должен произвести регистрацию средств транспортировки, необходимую для начала таможенных процедур и других связанных с ними услуг, которые должны быть представлены таможене с оплатой соответствующих пошлин как установлено УТИКАД.

Экспедитор может также принять ответственность в рамках своих юридических возможностей на производство требуемых таможенных процедур за дополнительную плату. С целью предоставить Экспедитору возможность оказания требуемой услуги Клиентом должно быть дано соответствующее разрешение в соответствии с действующими нормами.

## **9. ХРАНЕНИЕ**

*По требованию клиента, Экспедитор по собственному усмотрению должен хранить груз на своих складах либо складах других лиц. Если Экспедитор выбирает склад третьего лица, Клиенту необходимо сообщить название и адрес данного склада.*

Клиент должен обладать правом наблюдения и осмотра склада, выбранного Экспедитором. Клиент должен уведомить Экспедитора в письменной форме о своих возражениях касательно указанного при их наличии. Если Клиент не пользуется своим правом осмотра склада, в таком случае он потеряет право выдвижения какой-либо претензии касательно данного склада.

В случае если Клиент берет образцы или выполняет любое другое действие в отношении хранимых товаров, Экспедитор может обратиться к Клиенту с просьбой о сотрудничестве для совместного определения количества, веса и подобных характеристик товаров. В случае отказа Клиента в такой просьбе, никакой претензии за какой-либо дополнительный ущерб, которое может быть причинен за время указанного определения против Экспедитора выдвигаться не должно.

Клиент будет нести ответственность за любой ущерб складу или хранимым товарам, который может быть причинен в ходе любого визита Клиента, его служащих или агентов.

В случае если Экспедитор сталкивается с трудностями в получении сумм, причитающихся ему с Клиента, а стоимость хранимых товаров недостаточна для покрытия таких платежей, Экспедитор может потребовать от Клиента предоставления гарантии, а если Клиент не в состоянии предоставить такую гарантию в соответствующий период времени, то Экспедитор может прервать соглашение об услугах по хранению и воспользоваться своим правом удержания или залога товаров.

## **10. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРА**

Груз, покрытый предложением Экспедитора или заключенным контрактом, представляет собой груз, сумма и спецификации которого прямо определены или, при отсутствии какого-либо прямого определения, груз, сумма и спецификации которого являются обычными для данного вида груза. В случае любого изменения обычных условий перевозки, маршрутов, реальных курсов валют и тарифов, существующих на момент предложения или контракта, условия контракта должны подвергнуться соответствующим изменениям и адаптации.

Предложение будет считаться недействительным по истечении срока действия, заявленного Экспедитором как собственный срок истечения действия предложения, за исключением случая, когда Клиент дал свое согласие в пределах этого же периода.

## **11. ЭКСПЕДИТОРСКИЕ СЧЕТ-ФАКТУРЫ , ОПЛАТА И ДЕЙСТВУЮЩИЙ ВАЛЮТНЫЙ КУРС**

Как правило, счет-фактуры Экспедитора будут подлежать оплате после по представлении, если контрактом не предусмотрены соответствующие даты.

В контракте должны быть указаны валюта счет-фактур и название банка, устанавливающего действующие курсы валют и платежную валюту. При каком-либо указании такого рода, валютой счет-фактур должен быть Евро, а валютный курс должен составлять среднюю величину валютных курсов, объявленных первыми четырьмя лучшими турецкими банками.

В случае неуплаты в течении указанного в контракте конкретного периода времени суммы, на которую выставляется счет, процент неуплаты должен быть начислен по курсу 50 % от средней величины текущих коммерческих процентных ставок Евро первых четырех лучших турецких банков.

Суммы, причитающиеся Экспедитору независимо от средств оплаты, подлежат полной оплате и свободны от любых вычетов.



## ЧАСТЬ II

### ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ЭКСПЕДИТОРА

#### 12. Ответственность ЭКСПЕДИТОРА (Кроме ДОГОВОРНОЙ Ответственности)

##### 12.1. Основа Ответственности

###### 12.1.1. Ответственность Экспедитора по проявлению Надлежащей Осторожности

В процессе предоставления Услуг по Экспедированию Грузов Экспедитор будет соблюдать надлежащую осторожность, и принимать все необходимые меры. В противном случае, он будет нести ответственность по нижеприведенной Статье 14 перед Клиентом за утерю или повреждение груза и за финансовые потери, непосредственно вытекающие из отказа соблюдать надлежащую осторожность.

###### 12.1.2. Отсутствие Ответственности за Действия Третьих лиц

Экспедитор не будет нести ответственность за работу и небрежность третьих сторон, таких как перевозчики, складской персонал, стивидоры (лица, ведающие погрузкой и выгрузкой судов в портах), власти порта и другие экспедиторы, за исключением любого отказа в соблюдении надлежащей осторожности в их выборе.

12.1.3. В дополнение к вышеприведенным условиям, ответственность Экспедитора должна определяться CMR, CIM, Варшавским Соглашением и подобными международными Соглашениями, в которых Республика Турции представляет одну из сторон.

#### 13. ДОГОВОРНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА

##### 13.1. Ответственность Экспедитора как Перевозчика

Экспедитор будет нести ответственность как сторона контракта не только при осуществлении перевозки своими собственными средствами транспортировки (действующий Перевозчик) но также и в случае принятия обязательств перевозчиков, выдавая транспортную документацию от своего имени, или иначе обязательств перевозчиков (перевозчик по договору).

Однако, если за соответствующий период времени, Клиент не объявил о том, что продолжит считать Экспедитора ответственным как перевозчика после получения транспортной документации, выданной третьим лицом, Экспедитор не должен считаться ответственным как перевозчик.

### **13.2. Ответственность Экспедитора как Стороны Договора по Другим Услугам**

Экспедитор будет нести ответственность как Сторона контракта, по другим услугам кроме перевозки, хранения, обработки, упаковки или распределения и связанных с ними дополнительных услуг, только если:

**13.2.1** такие услуги предоставляются им с использованием собственных ресурсов и служащих; и

**13.2.2** он принял любое конкретное или подразумеваемое обязательство по ответственности в качестве стороны контракта.

### **13.3. Сфера Ответственности Экспедитора как Стороны контракта.**

Экспедитор, являясь стороной контракта, будет нести ответственность, по нижеприведенной Статье 14 за действия или упущения лиц, нанятых для осуществления перевозки или других услуг, как если бы данные действия или упущения были его собственными действиями или упущениями. Права и обязательства экспедитора ограничиваются правовыми нормами, применимыми к перевозке или предоставленной услуге, а также четко согласованными дополнительными положениями, либо при отсутствии какого-либо четкого соглашения, обычными положениями, преобладающими для перевозки или предоставленных услуг.

## **14. ИСКЛЮЧЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И СУММЫ КОМПЕНСАЦИИ**

### **14.1. Исключения**

*Экспедитор ни в коем случае не будет считаться несущим ответственность за:*

**14.1.1.** Драгоценные или опасные товары кроме задекларированных Экспедитору при заключении контракта;

**14.1.2.** какая-либо потеря, вызванная задержкой, если обратное определено не согласовано в письменной форме,

**14.1.3.** Любая последующая потеря, такая как, потеря прибыли или потеря рынка  
Экспедитор не будет нести ответственность за любую потерю или повреждение, если такая потеря или повреждение является результатом:

**14.1.4.** ошибки или небрежность Клиента,

**14.1.5.** погрузки, разгрузки, переноса или складирования, осуществленных Клиентом или лицом, действующим от его имени,

**14.1.6.** поломка, утечка, внезапное возгорание, порча, коррозия, ферментация, испарение или холод, тепло или влажность,

**14.1.7.** скоропортящийся тип товаров

**14.1.8.** дефектность или несоответствие упаковки,

**14.1.9.** неправильные или отсутствующие адреса или ярлыки товаров,

**14.1.10.** неверная или неполная информация по товарам, и

**14.1.11.** любое происшествие, которое Экспедитор не смог бы грамотно предотвратить и последствий которого он не сумел бы избежать.

## **14.2. Определение суммы компенсации**

В случае если Экспедитор несет ответственность за любую утерю или повреждение груза, компенсация должна быть рассчитана на основании стоимости груза в месте, где Экспедитор принял груз для перевозки, плюс груз и расходы, связанные с перевозкой.

Стоимость товаров должна быть определена на основании их текущей биржевой цены. При отсутствии текущей биржевой цены необходимо учесть рыночную цену, а при отсутствии какой-либо рыночной цены - цену подобных товаров.

В случае повреждения товаров необходимо определить процент повреждения, и рассчитать компенсацию, с учетом цены товаров помноженной на этот процент.

Если Экспедитор уплачивает полную стоимость товаров в качестве компенсации, у него должна быть возможность затребовать наименования товаров.

## **14.3. Ограничения Ответственности**

### **14.3.1. Потеря или Повреждение Груза**

В случае потери или повреждения товаров, должны применяться соответствующие условия международных Соглашений типа CMR, CIM; и Варшавских Соглашений.

Ответственность Экспедитора ограничивается не более 1.00 SDR на килограмм поврежденного веса брутто. Однако, в таких случаях, как упомянуто выше, ответственность не должна превышать сумму груза.

В случае если товары не были доставлены в течение 90 последующих дней со дня, в который они должны были быть доставлены, предьявитель права может считать товары потерянными при отсутствии каких-либо доказательств обратного.

#### **14.3.2. Ограничение ответственности в случае задержки**

В случае если Экспедитор несет ответственность за задержку, такая ответственность не может превысить размер платежей, связанных с услугой, в ходе оказания которой произошла задержка.

#### **14.3.3. Другой вид потерь**

Для любого типа потери, не упомянутой в 14.3.1 и 14.3.2, ответственность Экспедитора не может превысить 1000 SDR на случай, за исключением случая, когда с лица за чьи действия и упущения Экспедитор может считаться ответственным была взыскана более крупная сумма. Однако, полная компенсация не может превышать сумму груза.

### **15. УВЕДОМЛЕНИЕ О ПОТЕРЕ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИИ**

**15.1.** Лицо, наделенное правом принять поставку товаров должен уведомить Экспедитора в письменной форме и представить общую информацию о любой потере или повреждении товаров в ходе поставки. В случае невыполнения этого обязательства, будет считаться, что товары получены в хорошем состоянии. В случаях, когда потерю или повреждение внешне заметить невозможно, допущение о хорошем состоянии поставки должно вступить в силу при отсутствии какого-либо письменного уведомления в течение 7 дней после поставки.

**15.2.** Для всех других типов потери и повреждений, любая претензия, связанная с начатой или фактически предоставленной услугой, должна быть подана в письменной форме в течение 14 дней с даты, когда случай, вызвавший потерю или повреждение был обстоятельно изучен или должен был быть изучен Клиентом. В противном случае, такая претензия будет считаться отклоненной и станет недействительной. Однако, при доказательстве Клиента о невозможности уложиться во временное ограничение, и подаче им претензии при первой возможности, такая претензия будет обладать юридической силой.

### **16. ВРЕМЕННОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ**

Экспедитор будет освобожден от всех обязательств, если в течении 1- года с даты поставки или даты, когда поставка должна была быть осуществлена или даты, когда Клиент вправе считать товары потерянными, не был начат какой-либо судебный процесс, если обратное не было согласовано особо.

В других случаях кроме потери или повреждения товаров необходимо рассчитать срок временного ограничения в 1 год ,начиная с действия или упущения, послужившее причиной подачи претензии.

Безоговорочное принятие товаров также наложит запрет на право требования компенсации от Экспедитора.

#### **17. ПРЕТЕНЗИИ, ОСНОВАННЫЕ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНО-ДОГОВОРНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ**

Настоящие правила должны применяться ко всем претензиям к Экспедитору, независимо от того, основаны они на договорных или недоговорных обязательствах.

#### **18. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СЛУЖАЩИХ И ДРУГИХ**

Настоящие правила также должны применяться к претензиям, поданным в отношении служащих или агентов Экспедитора (включая независимых подрядчиков) независимо от того, основаны они на договорных или недоговорных обязательствах.

Полная ответственность Экспедитора, его служащих или агентов не может превышать предел ответственности, указанный в настоящих Правилах или любом специальном договоре между Экспедитором и Клиентом.

### ЧАСТЬ III

#### ОБЯЗАННОСТИ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КЛИЕНТА

##### 19. ПЛАТЫ, АВАНСЫ; НЕПРЕДВИДЕННЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

Платы, требуемые от Клиента в качестве компенсации как за Услуги по Экспедированию Грузов, рассчитаны на основе информации, предоставленной Клиентом и предположением, что данные услуги будут предоставлены при нормальных обстоятельствах. Экспедитор вправе предположить, что содержимое и соотношение объема/веса товаров, доставленных для перевозки, являются общепринятыми.

В случае если услуги, гарантированные Экспедитором в связи с товарами, не могут быть предоставлены по причине произвола Клиента, то Экспедитор вправе потребовать всех согласованных плат за данные услуги.

##### 20. ЗАПРЕЩЕНИЕ НА ЗАЧЕТ

Все суммы, подлежащие оплате Экспедитору, должны выплачиваться без какого-либо вычета или задержки, и не могут быть засчитаны в счет других задолженностей или встречных претензий.

##### 21. ЗАЛОГОВОЕ право

Экспедитор должен обладать залоговым правом вплоть до применимого закона, на все товары или относящуюся к ним документацию с целью гарантировать все суммы, подлежащие оплате Клиентом, включая расходы, понесенные в связи с предоставленными дополнительными услугами, предоставленными для получения таких сумм, подлежащих оплате.

В случае потери или повреждения **товаров** компенсация, подлежащая выплате страховщиком, перевозчиком или любым другим лицом, будет заменена товарами, и Экспедитор должен использовать свое залоговое право на подобную компенсацию.

##### 22. ТОЧНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ

При поставке товаров для перевозки или других услуг, Клиент будет нести ответственность за точность информации, предоставленной им или от его имени Экспедитору касательно общего содержимого, маркам, количеству, весу, объему и опасным свойствам товаров.

## **23. ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО ВЫПЛАТЕ КОМПЕНСАЦИИ**

### **23.1. Общее Обязательство по выплате Компенсации**

За исключением случаев, при которых Экспедитор обладает обязательствами согласно условиям Части II, Клиент обязан освободить Экспедитора от всех обязательств, которые могут возникнуть в ходе Услуг по Экспедированию грузов.

### **23.2. Обязательство по общей аварии**

Клиент обязан выплатить Экспедитору долги, возникающие вследствие Общей Аварии и обеспечить безопасность по требованию Экспедитора касательно Общей Аварии.

## **24. ПРОЧИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КЛИЕНТА**

Клиент будет нести ответственность перед Экспедитором за любое повреждение и расходы, а также официальные издержки, возникшие в результате предоставления неполной или неверной информации или неправильных указаний, данных Экспедитору или другим лицам, за действия которых Экспедитор несет ответственность, а также за поставку товаров, приводящих к смерти, ранениям, ущербу окружающей среде, повреждению имущества или любой другой вид ущерба или потери.

## ЧАСТЬ IV

### СПОРЫ И ЮРИСДИКЦИЯ

#### 25. ОПРЕДЕЛЕНИЕ УТЕРИ ИЛИ УЩЕРБА

В определении любой утери или ущерба в рамках настоящих Правил, необходимо учесть доклад инспектора, компетентность которого признана на международном уровне.

#### 26. ЮРИСДИКЦИЯ

Любой спор, могущий возникнуть в связи с настоящим договором, должен быть разрешен в Стамбуле посредством арбитража.

Сторона, желающая инициировать проведение арбитража должна назначить своего арбитра и уведомить другую сторону настоящего договора через нотариуса. В таком уведомлении должен быть также указан спор, который послужил причиной проведения арбитража. Другая сторона должна назначить своего арбитра в течение 1 недели после такого уведомления и должна уведомить другую сторону этого же договора через нотариуса. Арбитры, назначенные сторонами, должны назначить третьего арбитра в течение 10 дней после последнего уведомления. В случае невозможности прийти к обоюдному согласию в отношении третьего арбитра, его должна назначить Торговая палата Стамбула.

Арбитр, назначенный Экспедитором, должен быть избран из списка арбитров UTIKAD. Третий арбитр, назначенный сторонами или, в случае их отказа в назначении, назначенный Президентом ССИ должен обладать опытом в сфере транспортировки и быть зарегистрирован в списке арбитров Турецкого Объединения Адвокатов. В случае если сторона, получающая уведомление о проведении арбитража отказывается назначать и уведомить о назначении арбитра в течение одной недели, то ее арбитр должен быть назначен Президентом ССИ в соответствии с правилами назначения третьего арбитра. Уведомление будет считаться своевременным, если нотариальная процедура будет проведена в течение недели.

Арбитражные издержки будут равным образом понесены сторонами в начале арбитража. Арбитражное решение должно точно установить определенные доли, налагаемые на каждую из сторон пропорционально приему или отклонению претензии.

В противном случае, должны применяться условия HUMK (Турецкий Акт по Гражданским Искам) касательно арбитража.

#### 27. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

Настоящие Правила будут действительны до степени ненарушения положений соответствующего обязательного национального закона или Международных Конвенций.



**ПРИЛОЖЕНИЕ 4А ПРАВИЛА ГАРАНТИЙНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ГАРАНТИЙНЫМ ФОНДОМ  
FENEX**

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	112
--	----------	-----

## **ПРАВИЛА ГАРАНТИЙНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ГАРАНТИЙНЫМ ФОНДОМ FENEX**

Полное постановление касательно выплаты компенсации Гарантийным Фондом FENEX представлено ниже. Настоящее постановление вступило в силу с 1 января 1990 года (Стат. 9), последнее изменение 1 января 2004 года.

Члены FENEX являются участниками Гарантийного Фонда FENEX, ввиду чего могут использовать эмблему FENEX. Членство зарегистрировано в FENEX. Гарантийный Фонд FENEX зарегистрирован в Торговой палате Гааги под Номером S155926.

### **4.1.1 Статья 1**

#### **4.1.2 Определения**

При использовании в настоящих правилах следующие выражения будут иметь нижеуказанные значения,

#### **4.1.3 Гарантийный Фонд FENEX:**

Гарантийный Фонд FENEX расположен в Гааге.

#### **4.1.4 экспедитор FENEX:**

экспедиторы - члены FENEX, Объединение Перевозок и Логистики Нидерландов.

#### **4.1.5 принципал :**

сторона, с которой экспедитор FENEX заключил контракт о перевозке.

#### **4.1.6 контракт о перевозке:**

1. контракт о перевозке товаров, посредством которого одна сторона (экспедитор FENEX ), обязуется перед другой стороной (принципал ) заключать в пользу последней с перевозчиком один или более контрактов о перевозке товаров, которые должны быть поставлены упомянутой другой стороной.
2. контракт комбинированной транспортировки товаров посредством которого экспедитор FENEX, обязуется перед принципалом в соответствии с одним и тем же контрактом, что перевозка будет осуществлена с использованием различных средств транспортировки.

3. контракт о перевозке товаров, для которого экспедитором FENEX принципал у был выдан Коносамент о Комбинированной Транспортировке FIATA.

#### **4.1.7 Статья 2**

#### **4.1.8 Цель**

В случае банкротства экспедитора FENEX, Гарантийный фонд FENEX возместит финансовый убыток на нижеупомянутых условиях:

1. принципал испытывает сложности, поскольку обязан произвести оплату стоимости перевозок и затрат, непосредственно связанных с указанной перевозкой, в то время как выплата причитающейся суммы по заключенному контракту о перевозке уже произведена экспедитору FENEX, однако последний более не способен выплатить всю сумму, причитающуюся перевозчику по причине банкротства;
2. принципал испытывает сложности, поскольку понес дополнительные затраты на связывание товаров в процессе перевозки вследствие банкротства экспедитора FENEX, доставленных в место назначения к настоящему моменту, несмотря на то, что сумма, причитающаяся по контракту о перевозке уже была выплачена экспедитору FENEX.

#### **4.1.9 Статья 3**

#### **4.1.10 условия**

1. Компенсация финансового убытка, упомянутая в параграфе а. статьи 2, будет выплачена Гарантийным фондом FENEX только при условии, что вместе с просьбой о выплате компенсации принципалом, имеющим отношение к Гарантийному фонду FENEX будет представлено следующее документальное свидетельство и отчет:
  1. Доказательство существования контракта о перевозке с экспедитором FENEX, к которому применимы текущие общие условия Объединения Перевозок и Логистики Нидерландов (Голландские Условия Транспортировки).
  2. Заверенная копия коносамента, авиационного коносамента или (заверенный) коносамент, в котором должен быть указан принципал как грузоотправитель / экспортер / грузополучатель.
  3. Квитанции об оплате перевозок и расходов, непосредственно связанных с указанной перевозкой касательно отгрузки товаров, произведенных как банкроту - экспедитору FENEX, так и перевозчику.

4. Доказательство, что принцип оплаты перевозок и затрат был принят перевозчиком в качестве обязательства, как указано в Статье 2, который также указывает дату этого события.
  5. доказательство, что претензия касательно невыполнения обязательств в соответствии с контрактом о перевозке была представлена получателю банкрота - экспедитора FENEX.
  6. Акт передачи прав, которым принципал передает Гарантийному Фонду FENEX претензию в отношении банкрота - экспедитора FENEX в соответствии с заключенным контрактом о перевозке, и где предусмотрено, что в случае если получателем производится оплата в соответствии с Разделом 192 Акта о Банкротстве, которая превышает гарантийный платеж принципалу, Гарантийный фонд FENEX возместит принципалу избыток суммы.
2. Компенсация финансового убытка, указанная в пункте 2 параграфа b. будет выплачена Гарантийным фондом только при условии, что вместе с просьбой о выплате компенсации принципалом, имеющим отношение к Гарантийному фонду FENEX, будет представлено следующее документальное свидетельство и отчет:
1. Доказательство существования контракта о перевозке с экспедитором FENEX, к которому, если или поскольку что применимо, применимы текущие общие условия Объединения Перевозок и Логистики Нидерландов (Голландские Условия Транспортировки).
  2. Квитанции об оплате перевозок и расходов, непосредственно связанных с указанной перевозкой касательно отгрузки товаров, произведенных как банкроту - экспедитору FENEX .
  3. Доказательство, что перевозка партии товара, скрепленного вследствие банкротства экспедитора FENEX по причине , наложение ареста, задержания перевозчика и т.д.
  4. Доказательство, что принцип оплаты перевозок и затрат был принят перевозчиком в качестве обязательства, как указано в Статье 2, который также указывает дату этого события.
  5. Квитанции о расходах, понесенных на связывание товаров в процессе перевозки, доставленных в место назначения к настоящему моменту, путем найма другого экспедитора FENEX на основе оригинала контракта о перевозке, заключенного с банкротом- экспедитором FENEX.

6. Акт передачи прав, которым принципал передает Гарантийному Фонду FENEX претензию в отношении банкрота - экспедитора FENEX в соответствии с заключенным контрактом о перевозке, и где предусмотрено, что в случае если получателем производится оплата в соответствии с Разделом 192 Акта о Банкротстве, которая превышает гарантийный платеж принципалу, Гарантийный фонд FENEX возместит принципалу избыток суммы.

#### **4.1.11 Статья 4**

#### **4.1.12 исключения**

1. компенсация финансового убытка в соответствии с параграфами а. и в. Статьи 2, Гарантийным фондом FENEX выплачена не будет, если принципал знал или ему следовало понять, что экспедитор FENEX находился в материально затруднительном положении. Будет считаться, что Принципал имел представление об этом в любом случае, если экспедитор FENEX представил расценки, значительно отличавшиеся по ключевым позициям от общепринятых условий на рынке перевозок на время представления расценок, или если расценки на исключительно длительный период были представлены, без предоставления какой-либо возможности привести их в соответствие с колебаниями цен на рынке или мер общего характера.
2. Процент, начисляемый в день банкротства экспедитора FENEX на причитающуюся сумму, никогда не будет возмещен Гарантийным фондом FENEX.

#### **4.1.13. Статья 5**

#### **4.1.14. Максимальная Компенсация**

С надлежащим соблюдением условий, изложенных в настоящих правилах, Гарантийный фонд FENEX выплатит за каждого объявленного банкротом экспедитора FENEX, сумму, не превышающую € 115.000, - на принципала в качестве гарантийного платежа с условием, что Гарантийный фонд FENEX должен будет ежегодно выплачивать сумму, не превышающую € 455.000, - за все банкротства Экспедиторов FENEX, которые могут произойти в течение одного и того же календарного года. В случае если общая сумма компенсаций, подлежащих выплате в соответствии с этими правилами, превышает максимальную ежегодную сумму € 455.000, - выплата соответствующим принципалам должна производиться пропорционально.

#### **4.1.15. Статья 6**

#### **4.1.16. Процедура Выплат**

Требования о выплате компенсации в соответствии с пунктом 2 должны приниматься во внимание Гарантийным фондом FENEX исключительно при условии письменного обращения, заказным письмом, направленным Гарантийный фонд FENEX соответствующим Принципал ом, который должен включить все документальные доказательства, как указано в параграфах 1 и 2 статьи 3,.

Требования о выплате компенсации в соответствии с пунктом 2 должны быть представлены Гарантийному фонду FENEX в течение двух месяцев с даты, когда принципал принял обязательство перед перевозчиком по оплате перевозок и затрат как указано в статье 2, однако не позднее четырех месяцев с даты объявления экспедитора FENEX банкротом.

#### **4.1.17 Статья 7**

#### **4.1.18 Дата Выплаты**

В соответствии с настоящими правилами Гарантийного фонда FENEX выплата должна быть произведена по истечении каждого календарного года, с надлежащим соблюдением условий статьи 5 настоящих правил по максимальной компенсации.

#### **4.1.19 Статья 8**

#### **4.1.20 Обращение за помощью**

Касательно требований о выплате Гарантийным фондом FENEX, группа управляющих директоров Гарантийного фонда FENEX будет являться первой и последней инстанцией.

#### **4.1.21 Статья 9**

#### **4.1.22 Срок Действия**

Настоящие правила вступили в силу 1 января 1990 года, последнее изменение - 1 января 2004 года.

#### **4.1.23 Статья 10**

Если английский перевод отличается от голландского текста, преобладать будет последний.

**4 Настоящий Проект финансируется Европейским союзом**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4В ГОЛЛАНДСКИЕ УСЛОВИЯ СКЛАДИРОВАНИЯ**

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	118
--	----------	-----

# ГОЛЛАНДСКИЕ УСЛОВИЯ СКЛАДИРОВАНИЯ

приобщено к материалам дела FENEX,  
Объединение по Транспортировке и Логистике Нидерландов,  
в Реестр Окружного суда Роттердама 15 Ноября 1995

Главные условия

## Раздел 1. Применение этих стандартных условий

- 1.1. Настоящие условия применимы к правовым отношениям между компаниями, занимающимися складированием и их Принципалами, даже после того как окончился срок действия договора, в соответствии с Главой 1, правовые отношения между компанией, занимающейся складированием, и владельцами квитанций, а также в соответствии с Главой 2, если квитанция свидетельствует о том, что эти условия – под названием «Датские условия складирования» - приемлемы.
- 1.2. К договору между Принципалом и компаниями, занимающимися складированием, не применимы какие-либо стандартные условия, на которые Принципал может сослаться в какой-либо форме или в том случае если Принципал сочтет данные условия приемлемыми.
- 1.3. Ни Принципал, ни также владелец квитанции не в праве ссылаться на какие-либо условия в том случае, если эти условия противоречат условиям данного документа.
- 1.4. Касательно деятельности и сервиса агентов экспедиторов, агентов перевозчиков/ судовых маклеров, портовых грузчиков, перевозчиков, страховых маклеров, управляющей компании и.т. д. выполняемые компанией, занимающейся складированием, условий, являющимся обычными условиями в соответствующей отрасли торговли, или условиями, на применение которых было дано согласие, то данная деятельность и данные условия являются приемлемыми.

## Раздел 2. Определения

В настоящих условиях подразумевается:

**компания, занимающаяся складированием:** сторона, которая – исключая возможность применения более широких терминов - принимает заказы на складирование или хранение или доставку товаров (Глава 1) или сторона, которая обладает товарами на хранение и выдает квитанцию на эти товары (Глава 2).

**Принципал :** - сторона, которая привлекает компанию, занимающуюся складированием к деятельности, связанной с хранением и доставкой товаров, или человек, для которого компания, занимающаяся складированием, хранит товары и на которые не выдаются какие-либо квитанции.

**Квитанция:** пронумерованный, подписанный, или заверенный документ под названием «Квитанция» или под каким-либо другим синонимом, подтверждающая, что держатель имеет право на получение товаров, указанных в настоящем документе.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

1-20



**Держатель квитанции:** лицо, который представляет себя данной компании как держатель квитанции, предоставляя квитанцию или представляя себя в любой другой форме компании, занимающейся складированием.

**Последний держатель квитанции, который известен компании, занимающейся складированием-** лицо, которому была выдана квитанция и впоследствии держатель квитанции, чей письменный запрос в компанию, занимающуюся складированием будет иметь крайнюю дату, при условии что, компания, занимающаяся складированием, вправе, но не обязана считать кого-либо другого последним держателем, поскольку у них есть причина полагать, что держатель этой квитанции является последним держателем квитанции.

### **Раздел 3 Применяемая правовая норма**

Все соглашения между компанией, занимающейся складированием, и Принципалами будут подпадать под действие Нидерландских законов и если эти соглашения не будут подпадать под действие Нидерландских законов, то в условиях будет указано под действие законов действия какой страны они подпадают, законы гражданского права касательно хранения товаров, будут применены в целом и в соответствии с обстоятельствами.

### **Раздел 4 Споры**

4.1. Все споры, могущие возникнуть между экспедитором и другой стороной, должны разрешаться тремя арбитрами за исключением обычных судов, действующих по нормам статутного и общего права, и их решение будет окончательно. Спор будет иметь место всякий раз при объявлении об этом любой из сторон.

Без ущерба для условий предыдущего параграфа экспедитор может возбудить в месте ведения экспедитором бизнес - деятельности иск касательно денежных сумм, подлежащих оплате, задолженность которых не обсуждалась в письменной форме противной стороной в течение четырех недель с даты счет – фактуры в суде обычной юрисдикции.

4.2. Один из трех арбитров будет назначен председателем FENEX, второй будет назначен президентом совета юристов судебного округа, где указанная компания, занимающаяся складированием, имеет зарегистрированный офис, третий будет назначен в ходе консультации между назначенными арбитрами. Председатель FENEX назначает судью в том случае, если одна из сторон спора является членом FENEX. Если упомянутый арбитр не назначит судью, назначения судей пройдет в соответствии с условиями подраздела 4.6.

4.3 Председатель FENEX назначит эксперта по складированию, президента юридического совета попросят назначить адвоката, третий арбитр будет выбран среди экспертов в той отрасли торговли и промышленности, в которой занята противоположная сторона по отношению к компании, занимающейся торговлей.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

2-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	120
--	----------	-----

4.4. Сторона, желающая разрешения спора должна проинформировать секретариат FENEX об этом решении посредством зарегистрированного письма, вкратце описав спор и свою претензию, одновременно направив сумму оплаты за услуги, установленную FENEX в виде компенсации за административное участие FENEX в случае арбитража.

4.5 При получении указанного заказного письма секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки направить копии противоположной стороне, председателю FENEX, президенту юридического совета, в которой содержится просьба к каждому о назначении арбитров и проинформировать секретариат FENEX об имени и месте проживания кандидатов.

При получении такой информации секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки проинформировать 2 кандидатов об их назначении, направив им копию заявления для арбитража и копию настоящих стандартных условий, и в этой копии также должна содержаться просьба назначить третьего судью и просьба проинформировать секретариат FENEX о том кто был назначен на эту должность.

После получения указанного заказного письма секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки проинформировать третьего судью о его назначении, направив ему копию заявления для арбитража и копию настоящих стандартных условий. Секретариат FENEX должен впоследствии проинформировать обе стороны о том кто был назначен на должность судей.

4.6. Если в течение 30 дней после заполнения заявления для суда, не был назначен ни один арбитр, все арбитры будут назначены Президентом Окружного Суда, в чьей юрисдикции находится зарегистрированный офис компании ,занимающийся складированием, посредством простой петиции на основе заявления истца.

4.7 Председателем будет арбитр, назначенный Президентом Юридического Совета. Если назначение проведет Президентом Окружного Суда, арбитры должны будут решить между собой кто из них будет председателем.

Арбитры должны вынести объективное решение и должны соблюдать обязательные правовые условия, включая условия международных транспортных договоров. Они должны решить, как должен проходить суд, при условии, что каждой стороне будет предоставлена возможность изложить свою позицию в письменной или устной форме.

4.8 Назначение арбитров будет продолжаться вплоть до вынесения окончательного решения. Они передадут свой приговор Регистратору Суда, в чьей юрисдикции находится место арбитража, при этом направив копии каждой стороне и секретариату FENEX.

Арбитры могут заранее потребовать внесения взноса от истца или от обеих сторон для покрытия стоимости судебных издержек, в ходе слушаний они могут потребовать дополнительных взносов. В своем решении арбитры должны решить, какая из сторон, и в какой пропорции каждая из сторон должна оплатить расходы на проведение суда. Подобные расходы будут включать гонорар судей, сумму, выплачиваемую FENEX, в которую входят расходы за услуги, а также расходы, понесенные сторонами, если арбитры посчитают, что есть объективная необходимость в этих расходах. Гонорар арбитрам будет выплачен из депозита.

## **Раздел 5 Зарегистрированные условия**

5.1. Настоящие условия зарегистрированы Регистратором Районного Суда Роттердама.

5.2. В случае разночтений между голландским текстом и текстом «Голландские условия складирования» на любом другом языке, голландский текст будет преобладать.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

3-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	121
--	----------	-----

## УСЛОВИЯ КАСАТЕЛЬНО ПРЕДСТАВЛЕНИЯ, СКЛАДИРОВАНИЯ, ХРАНЕНИЯ И ДОСТАВКИ

### Раздел 6 Письменные записи

6.1. Все соглашения, тендеры, инструкции касательно складирования, хранения, доставки товаров должны быть оформлены в письменной форме.

6.2. Все разговорные и телефонные переговоры или договоренности будут связывать обязательствами компанию, занимающуюся складированием лишь в том, случае если будут незамедлительно подтверждены в письменной форме, либо в другой согласованной форме.

### Раздел 7 Описание товаров и предоставления информации

7.1. На тендер товаров и инструкции по складированию, хранению и погрузочно-разгрузочным работам повлияет предоставление точного и полного письменного описания товаров, к примеру, стоимость товаров, количество упаковок, вес брутто и в большей степени такие особенности, которые не были, отражены в договоре или не соответствуют условиям договора в том случае, если компания, занимающаяся складированием, была заранее ознакомлена с истинным положением вещей.

7.2. Если товары подпадают под действие таможенных и акцизных положений или налогового регулирования или других государственных законов, Принципал должен немедленно предоставить всю информацию и документы, необходимые в этой связи, с тем чтобы компания, занимающаяся складированием, смогла соблюсти подобные условия или положения.

### Раздел 8 Тарифы/выплаты/налоги

8.1. Текущие тарифы и платы за работу, а также все устные и письменные соглашения между компанией, занимающейся складированием, и Принципалом касательно тарифов и плат за работу должны быть основаны на стоимости труда в момент дачи инструкций или достижения соглашений.

В случае если имело место увеличение стоимости труда, текущие или согласованные тарифы и выплаты будут согласованы в соответствии с немедленным юридическим действием. Компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право регулировать тарифы, в случае если представители властей введут или увеличат расходы на услуги, предоставляемые компанией, занимающей складированием.

8.2 Текущие и согласованные тарифы складирования будут основаны на обычном методе укладки соответствующих товаров, если не были согласованы другие методы. Если по просьбе Принципала или принимая во внимание состояния товаров обычный метод укладки, не применяется, повышение тарифов будет применено пропорционально занимаемой дополнительной площади в сравнении с занимаемой площадью при нормальном методе укладки.

### Раздел 9. Пошлины, затраты и налоги

9.1. Все расходы, связанные с перевозкой грузов, возмещением, налогами, пошлинами, взносами, сборами, штрафами и/или любыми другими затратами или расходами, связанные с товаром и выплачиваемые по прибытии или взимаемые заблаговременно, будут оплачены или возмещены за счет Принципала, если не заблаговременно, то по первому требованию компании, занимающейся складированием, независимо от того, находятся ли данные товары внутри помещений или временно перемещены.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

4-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	122
--	----------	-----

9.2. Если компания, занимающаяся складированием, считает, что необходимо подать судебный иск или принять какие-либо другие правовые меры в отношении налогов, пошлин, сборов, взносов, штрафов и или каких либо других взиманий независимо от того, как они именуется государством, или если Принципал попросил компанию, занимающуюся складированием подать подобные судебные иски и принять подобные правовые меры и в случае если компания, занимающаяся складированием, выполнит подобную просьбу, то расходы, включающие расходы за юридическую и/или финансовую и/или любую другую консультацию или помощь, в которой будет необходимость, по мнению компании занимающейся складированием, будут оплачены за счет Принципала.

Прежде чем подавать судебные иски или принимать правовые меры согласно условиям этого раздела, компания, занимающаяся складированием попытается проконсультироваться по этому вопросу, или получить инструкции от Принципала или со стороны, непосредственно заинтересованную в этом вопросе.

9.3. Если компания, занимающаяся складированием, действует или действовала в качестве фискального агента, все налоги, пошлины, взносы, другие сборы, включая штрафы, проценты, затраты, независимо от того как они назывались, или компенсация подлежащие выплате компанией, занимающейся складированием, будут произведены за счет Принципала, в соответствии с условиями подраздела 1 данного раздела. Принципал обязан выплатить подобные суммы по первому требованию компании, занимающейся складированием.

#### **Раздел 10 Обязанность Принципала**

10.1 Принципал будет нести ответственность перед компанией, занимающейся складированием, и/или третьей стороной за любую потерю или повреждение, имевшее место из-за неправильного и/или не точного и/или неполного описания или указания или информации, а также за потерю или повреждение произошедший из-за дефекта товаров и/или упаковки, о котором не было сообщено заранее, даже если подобная потеря и повреждение произошли не по вине Принципала. Если не был сообщен вес и сообщен неправильно, Принципал будет нести ответственность за любую потерю или повреждения.

10.2 Принципал будет нести ответственность за любое повреждение произошедшие из-за невыполнение, несвоевременного или ненадлежащего выполнения своих обязательств в соответствии с этими условиями, или в соответствии с сепаратным соглашением между компанией занимающийся складированием и Принципалом, если не были включены условия в этот документ.

10.3. Несмотря на вышеуказанные условия, Принципал обязан компенсировать компании, занимающейся складированием, претензии третьей стороны или компенсировать компании занимающийся складированием выплаты за повреждения со стороны третьи стороны или выплаты, которые необходимо произвести в пользу третьей стороны, включая выплаты работникам как компании занимающийся складированием, так и Принципалу, в связи с сортом и условием хранения товаров.

#### **Раздел 11 Отказ от заказа**

Компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право отказать в заказе на складирование и/или хранения без всякой на то причины. Если компания, занимающаяся складированием, приняла заказ, то соглашение можно расторгнуть только на основе взаимного согласия обеих сторон.

#### **Раздел 12 Осмотр товаров.**

12.1 Компания, занимающаяся складированием, не обязана взвешивать или измерять хранимые товары без наличия на то инструкций.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

5-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	120
--	----------	-----

12.2 Решение взвешивать или измерять товары с тем, чтобы подтвердить полученную спецификацию, остается на усмотрение компании, занимающейся складированием. Если в подобной ситуации компания, занимающаяся складированием, установит, что вес и другие показатели отличаются от спецификаций, расходы на взвешивание и/или измерения будут выплачены за счет Принципала. Однако, компания, занимающаяся складированием, будет нести ответственность за измерение веса и/или других показателей, если товар был взвешен и/или измерен компанией, занимающейся складированием, согласно инструкциям Принципала и без ущерба для раздела 19 и под ответственность компании, занимающейся складированием.

12.3 Пакеты могут быть открыты только для изучения его содержания по просьбе Принципала, но компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право, но не обязуется, в любое осматривать содержимое пакетов, если данная компания подозревает, что содержание пакетов описано неправильно.

12.4. Если во время осмотра выясняется, что содержание отличается от спецификаций, осмотра будет произведен за счет Принципала. Однако, компания, занимающаяся складированием, никогда не будет нести ответственность за описание и/или обозначение товара, взятого на хранение.

### **Раздел 13 Представление, доставка и получение.**

13.1 Компания, занимающаяся складированием, получит товары от Принципала, и их приемка произойдет в месте складирования данной компании.

13.2 Доставка товаров Принципалу будет осуществляться компанией, занимающейся складированием, и их получение произойдет на месте складирования.

### **Раздел 14 Состояния товаров по прибытии**

14.1. Если не указано иное, товары должны прибыть в компанию занимающуюся складированием в хорошем состоянии и если упакованы, то должным образом упакованными.

14.2. Если товары, посланные в компанию, занимающуюся складированием, придут с очевидными повреждениями или с какими-либо дефектами, то компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право, но не обязуется защищать интересы Принципала в отношениях с перевозчиками за счет Принципала, компания сохраняет за собой право, но не обязуется предоставить доказательства наличия такого состояния, однако, Принципал не вправе предъявлять претензии компании, занимающейся складированием, относительно проведения данной работы. Компания, занимающаяся складированием, будет постоянно информировать Принципала, но Принципал не вправе предъявлять претензии в случае если данной компании не удалось проинформировать Принципала.

14.3 Товары, полученные для складирования, со стороны добросовестной компании занимающаяся складированием, и которой было заблаговременно известно, что эти товары могут, представляют опасность после их получения, могут быть в любой момент убиты или уничтожены или переработаны иным безопасным способом данной компанией.

14.4 Касательно складирования товаров, об опасности которых компании было известно, к ним применимо то же самое положение, но только лишь в случае, когда подобные товары представляют неизбежную немедленную опасность.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

14.5 Компания, занимающаяся складированием, не будет выплачивать никаких компенсаций по этому вопросу, и Принципал будет нести обязательства по всем расходам и за вред, причиненный компании, занимающийся складированием подобных товаров во время их представления для складирования, либо во время самого складирования или из-за принятых мер, если только подобные расходы и причиненный вред или принятые меры произошли не по вине компании, занимающейся складированием.

14.6. В результате принятых мер соглашение по товарам прекращает действие, но если товары к данному моменту все еще доставляются, то только после их доставки.

#### **Раздел 15 Начало исполнения заказа по складированию.**

Если не оговорено иное или не появились особые обстоятельства, после получения заказа и при получении необходимых документов, подробного отчета и инструкций по погрузочно-разгрузочным работам компания, занимающаяся складированием, должна по возможности в максимально краткие сроки начать исполнение принятых заказов на складирование или доставку товаров.

#### **Раздел 16 Просроченная или непостоянная доставка или перемещение товаров.**

Если Принципал посоветовал компании, занимающейся складированием представлять товары для складирования в определенном количестве и/или в определенное время, или собрать перемещаемые товары в определенном количестве и/или в определенное время, и если в подобной ситуации Принципалу не удастся представить или собрать товары своевременно и перманентно, то Принципал будет обязан оплатить расходы, понесенные компанией, занимающейся складированием, поскольку не используются или не используются в полной мере рабочие или оборудование, заказанное и/или привлеченное со стороны компанией, занимающейся складированием, для выполнения соответствующего заказа.

#### **Раздел 17 Рабочие часы**

Доставка товаров или перемещение товаров к месту складирования будет осуществлено во время стандартного рабочего графика персонала компании, занимающейся складированием. Если Принципал желает выполнения работы вне стандартного рабочего графика, это останется на усмотрение компании, занимающейся складированием. Дополнительные расходы, вытекающие из работ выполненных вне стандартного рабочего графика, будут оплачены Принципалом.

#### **Раздел 18 Место складирования, перемещения товаров.**

18.1. Если иное не было оговорено заранее, то решение о месте хранения товаров останется на усмотрение компании, занимающейся складированием.

18.2 Компания, занимающаяся складированием, сохранит на все времена, право перемещать товары в другое место складирования.

18.3 Стоимость подобной транспортировки будет оплачена за счет компании, занимающейся складированием, если только подобная транспортировка не осуществляется:

- в интересах Принципала или товаров, или
- ввиду обстоятельств, за которые компания, занимающаяся складированием не несет никакой ответственности или
- ввиду обстоятельств, которые нельзя покрывать за счет компании, занимающейся складированием, или
- ввиду государственных законов или правовых норм.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

Транспортировка товаров за счет компании, занимающейся складированием будет осуществлена при стандартных условиях транспортировки.

Транспортировка товаров за счет Принципала, будет осуществляться компанией, занимающейся складированием, как экспедитором и вытекающие из этой транспортировки риски будут покрываться за счет Принципала.

18.4. Если товары перевезены в другое место складирования, компания, занимающаяся складированием, обязуется проинформировать Принципала о перевозке, в случае, если компании, занимающейся складированием, не удастся проинформировать Принципала, то Принципал не вправе предъявлять претензию компании, занимающейся складированием.

#### **Раздел 19 Повреждение/ потеря товара**

19.1. В соответствии с настоящими положениям, Принципал отказывается от права взыскивать компенсацию с третьих сторон в случае повреждения и/или потери; он сможет наложить исключительную ответственность на компанию, занимающаяся складированием, даже если компания воспользовалась услугами третьих сторон в ходе своей работы, при наличии следующих ограничений.

19.2. Все работы будут осуществляться за счет Принципала и на его риск, если настоящим не предусмотрены иные условия.

19.3 Компания, занимающаяся складированием, не будет нести никакой ответственности за какое-либо повреждение, если только Принципал не докажет, что повреждение произошло по вине или неосмотрительности компании, занимающейся складированием или его персонала.

19.4. В случае повреждения и/или потери из-за хищения произошли в ходе ночной кражи с взломом, будет считаться что компания занимающаяся складированием, приняла адекватные меры безопасности, если данная компания обеспечила надлежащее закрытие места складирования.

19.5. В случае если товары хранятся на открытом грунте или которые можно хранить только на открытом грунте, или которые обычно хранят на открытом грунте, вся ответственность за повреждение, связанная с подобной формой складирования, полностью исключается.

19.6 Ответственность компании, занимающаяся складированием, во всех случаях будет ограничена 2 SDR за килограмм поврежденного или потерянного веса брутто не превышая при этом 100.000 SDR на один случай или несколько случаев с идентичной причиной повреждения.

19.7. Компенсация за повреждение, которую обязана выплатить компания, занимающаяся складированием, никогда не превысит стоимости товаров, указанной в счет-фактуре, подлежащую принятию Принципалом, если такая стоимость отсутствует, то необходимо будет применить рыночную стоимость товаров, подлежащую принятию Принципалом, на момент причинения повреждения. Компания, занимающаяся складированием, будет нести ответственность только за повреждение, причиненное товарам или за повреждения, оговоренные в условиях подраздела 19.9, и никогда не будет нести ответственность за потерянную прибыль, за косвенные убытки и нематериальный ущерб.

19.8. В случае причинения повреждения независимой детали товаров, или в случае повреждения одного или нескольких идентичных товаров, снижение стоимости остающихся товаров или поврежденных товаров учитываться не должно.

19.9 Ответственность компании, занимающейся складированием, за повреждения, причиненные в процессе соблюдения таможенных формальностей, будет ограничена 7500 на один случай или несколько случаев с идентичной причиной повреждения.

© FENEX. 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

8-20

## **Раздел 20 Прием товара в складские помещения.**

20.1 Компания, занимающаяся складированием, обязуется провести Принципала или людей назначенных Принципом, за счет и на риск Принципала, к месту, где будут храниться его товары, а также обязуется соблюдать таможенные и другие формальности, предписанные властями.

20.2 Физическим лицам, которым будет выдано разрешение на вход в складские помещения, обязаны соблюдать следующие условия.

а. Все физические лица, посещающие место складирования, в том числе экипаж кораблей и автомобилей должны соблюдать правила компании, занимающейся складированием.

б. Вход разрешен только в ходе регулярного рабочего графика и при наличии сопровождения.

с. Услуги группы сопровождения будут оплачены за счет Принципала за счет компании, занимающейся складированием.

д. Принципал будет нести ответственность за любое повреждение, прямо или косвенно причиненное посетителями.

20.3. Принципал обязан компенсировать компании, занимающейся складированием, претензии третьей стороны, включая претензии сотрудников как компании занимающейся складированием, так и сотрудников Принципала, связанные с ущербом, которые были описаны в предыдущих разделах.

## **Раздел 21 Выполнение работ**

21.1. Выполнение работ, требуемых Принципом, такие как выборка, погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание, вторичная упаковка, перешихтовка, подборка, взвешивание, и.т. д., а также доставка будет поручена компании, которой были отданы товары на хранение за приемлемое вознаграждение и при приемлемых условиях.

21.2. Любые работы, которые компания, занимающаяся складированием не желает выполнять могут быть выполнены Принципом или от его имени, с согласия компании занимающейся складированием, при соблюдении условий, выдвинутых компанией, занимающейся складированием, под надзором компании, занимающейся складированием и без оплаты труда, однако, без какой-либо ответственности, компании занимающейся складированием.

## **Раздел 22 Особые методы погрузочно-разгрузочных работ**

22.1. Компания, занимающаяся складированием не обязана принимать какие-либо меры в отношении товаров, принятых на хранение или упаковку, за исключением мер, считающихся приемлемыми для хранения товаров.

22.2 Компания, занимающаяся складированием, обязуется принимать особые меры только при наличии предварительной договоренности.

22.3. Однако, компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право принимать незамедлительные меры за счет и риск Принципала, включающие чистку или перемещение или уничтожение или безопасную переработку в любой другой форме, при возникновении опасений, что непринятие подобных мер может привести к потере и/или повреждению самих товаров или других товаров, или самому складскому помещению или оборудованию, или травмам людей, или принятие мер требуется по какой либо другой причине, что остается на усмотрение компании занимающейся складированием.

Компания, занимающаяся складированием, обязуется немедленно проинформировать Принципала о принятых мерах, в случае если компании занимающая складированием не удастся соблюсти данное обязательства, то Принципал не вправе предъявлять претензии компании, занимающийся складированием.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

9-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	127
--	----------	-----



22.4. Согласно условиям предшествующего подраздела, Принципал должен компенсировать претензии третьей стороны, предъявленные компанией, занимающейся складированием, касательно ущерба, причиненного товарам третьей стороны товарами Принципала.

### **Раздел 23 Страхования товаров**

23.1 Компания, занимающаяся складированием не обязуется страховать товары, если только не было предварительной договоренности с Принципалом в письменной форме.

При наличии предварительной договоренности между компанией занимающейся складированием, и Принципалом о том, что компания, занимающаяся складированием, должна страховать товары за счет Принципала, то компания, занимающаяся складированием, оставляет за собой право, на свое усмотрение, применить оговоренную страховку от имени Принципала, или включить подобную страховку в страховой полис.

Страхуемой стоимостью будет сумма, указанная Принципалом. Компания, занимающаяся складированием, будет во всех случаях считаться посредником без каких либо обязательств ни по оговоренным условиям со страхователем(ями) ни по вопросам их платежеспособности и надежности.

23.2. Во всех случаях, когда товары страхуются через посредника в лице компании, занимающейся складированием, компания, занимающаяся складированием оставляет за собой право получать суммы по претензиям и от имени заинтересованных в товаре сторон, вправе урегулировать все их претензии, независимо от причины, и от имени Принципала.

Баланс должен быть выплачен Принципалу.

23.3. Если в случае повреждения или потери товара или по какой-либо другой причине, желательное или необходимо содействие компании, занимающейся складированием, в оценке ущерба или потери, подобное содействие будет включено со стороны компании занимающейся складированием в оплату расходов и в вознаграждение за приложенные усилия. Компания, занимающаяся складированием, оказывает подобное содействие в зависимости от оплаты или при условии гарантированности оплаты всех сумм причитающихся компании, занимающейся складированием со стороны Принципала независимо от причины или в зависимости от расходов или вознаграждения, на которые ссылаются в этом подразделе.

23.4. В случае доставки товаров компанией занимающейся складированием, Принципал должен проинформировать компанию, занимающейся складированием, на какую сумму он желает застраховать имеющиеся товары.

В случае отсутствия подобной информации компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право сократить страхуемую сумму по своему собственному усмотрению пропорционально сокращению в количестве, весе, размере, или содержания товаров.

### **Раздел 24 Взимание арендной платы в случае уничтожения товаров.**

В случае если товары, хранимые компанией занимающиеся складированием, были уничтожены пожаром или иным способом, день уничтожения будет считаться датой доставки и плата за аренду склада плюс - если товары были застрахованы через компанию, занимающуюся складированием - страховой взнос и затраты, подсчитанные в течение полных месячных сроков, должны быть оплачены до этой даты включительно

© FENEX. 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

10-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	128
--	----------	-----

## **Раздел 25 Перемещение товаров**

25.1 Принципал вправе, после выплаты всех сумм (в самом широком смысле) причитающихся компании, занимающейся складированием за исключением данных условий, в любое время может вывезти товары размещенных под хранение.

25.2. Арендная плата за складирование если товары были застрахованы через компанию, занимающуюся складированием, - страховые взносы и расходы будут всегда взиматься за полные месяцы, часть месяца будет считаться полным месяцем.

25.3. Если был оговорен фиксированный период складирования, компания занимающаяся складированием, не может требовать от Принципала перемещения товары до истечения согласованного периода времени.

25.4. Если период складирования не был согласован и если период складирования истек, компания, занимающаяся складированием, может потребовать вывезти товары в течение месячного уведомления, но не позже 3 месяцев с начала складирования.

25.5. В случае форс-мажора соглашение останется в силе: однако, обязательства компании, занимающейся складированием, будут приостановлены на период форс-мажора. Все дополнительные расходы, вызванные форс-мажорными обстоятельствами будут оплачены за счет Принципала.

Форс-мажорными обстоятельствами будут все обстоятельства, которые компания, занимающаяся складированием, не смогла избежать и чьи последствия компания, занимающаяся складированием не смогла предотвратить.

## **Раздел 26 Преждевременное перемещение товара по веской причине**

26.1. Однако, компания занимающаяся складированием, сохраняет на все времена право требовать вывоза товаров полученных для складирования, ввиду прекращения периода складирования, не соблюдая срока уведомления при наличии на то веской причины.

26.2 под веской причиной понимается обстоятельство такого характера, при котором Принципал не может ожидать продления складирования в соответствии с правилами благоразумия и справедливости.

26.3 Подобная причина будет считаться лишь одной из причин, если Принципал не сможет соблюсти одно или более условий настоящего документа, или если выяснится, что ввиду наличия товара существует угроза потери и/или повреждения других товаров или складского помещения или оборудования, или есть опасения причинения травм людям, и более того если товары являются скоропортящимися или подвержены внутренним изменениям, что, по мнению, компании занимающейся складированием, оправдывает предположения о порче товара, и что Принципал не предоставил инструкции по предотвращению и надзору.

26.4. Принципал будет нести обязательство по оплате аренды склада до дня вывоза товаров.

© FENEX. 1995.

. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

## **Раздел 27 Оплата**

27.1 Все суммы, подлежащие оплате компании, занимающейся складированием со стороны Принципала, независимо от причины, такие как, арендная плата за складирование, страховые взносы и затраты, аренда, расходы, оплата за складирование и доставку, расходы за выполненную и незавершенную работу, стоимость очистительных работ, также расходы, понесенный во время или после пожара или иных событий, непредвиденные расходы, дополнительная оплата заработной платы, налоги, пошлины, сборы, штрафы, проценты и т.д. должны быть оплачены немедленно.

27.2 Согласно условиям предшествующего раздела Принципал обязан всегда выплачивать арендную плату за складирование в согласованные между сторонами сроки, и по крайней мере раз в 12 месяцев.

27.3. Если Принципал не выплачивает своевременно компании, занимающийся складированием, причитающиеся суммы, то компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право взимать установленные законом проценты.

27.4. Выплата авансом будет считаться в первую очередь как сокращение обычных долгов, независимо от того, какие были даны инструкции по поводу выплаты.

27.5. В случае запоздалой выплаты долг будет взиматься правовыми или иными методами, сумма долга увеличиться на 10% административных расходов, в то время как юридические или внесудебные издержки будут оплачены за счет Принципала, вплоть до суммы причитающейся компании, занимающейся складированием.

## **Раздел 28 Право залога и право удержания.**

28.1 Компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право залога и удержания по отношению к любому физическому лицу, запрашивающему доставку, на товары, на документы, и деньги которые содержатся или будут содержаться независимо от причины и для какой цели, в случае наличия или появления в будущем жалоб на Принципала и/или на владельца.

28.2 Компания, занимающаяся складированием, может воспользоваться правом предоставленным ей и описанным в подразделе 28.1 в отношении всех сумм, подлежащим уплате компании, занимающейся складированием со стороны Принципала по причине ранних заказов.

28.3 Компания, занимающаяся складированием, будет рассматривать любого, кто от имени Принципала вверяет товары для выполнения работ, как агента Принципала с тем, что бы воспользоваться правом залога и удержания за долги.

28.4. В случае неудовлетворения жалобы, будут проданы ценные бумаги в порядке, установленном законом, или – если по данному вопросу было достигнуто согласие - частным образом.

## **Раздел 29 Публичные торги**

29.1 Согласно условиям раздела 28, компания, занимающаяся складированием сохраняет за собой право продавать товары предоставленные компании занимающейся складированием, или продавать товары, посредством третьей стороны, не соблюдая формальностей, в том месте и в том виде и на тех условиях, которые компания, занимающаяся складированием, сочтет приемлемыми, посредством публичных торгов или в любой другой форме, которая не противоречит законам, за счет Принципала и с тем, чтобы компенсировать все суммы, которые Принципал должен компании занимающейся складированием, в случае, если Принципалу не удастся вывезти товары, предоставленные компании, занимающейся складированием по окончании соглашения или согласованного периода времени или в любой момент времени, при возникновении одной из основных причин, указанной в разделе 26

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

12-20

29.2. Если окажется, что в случае продажи расходы будут превышать доходы или если не будет найден ни одного покупатель несмотря на предпринятые усилия, компания, занимающаяся складированием, оставляет за собой право вывезти товары, или вывезти товары посредством третьей стороны или уничтожить их. Принципал будет нести обязательства по суммам, подлежащим уплате, к которым будут приплюсованы расходы по вывозу или уничтожению товаров.

29.3. В случае продажи компания, занимающаяся складированием будет хранить баланс доходов после вычетов с них всех расходов и всех долгов Принципала, и правом распоряжаться этими доходами будет обладать Принципал в течении 5 лет, по истечении этого срока баланс, если окажется не затребуемым, перейдет к компании, занимающейся складированием.

### **Раздел 30 Предписание и прекращение**

30.1. Любая жалоба будет ограничена периодом 12 месяцев.

30.2. Любые жалобы против компании, занимающейся складированием, потеряют силу по истечении 2 лет.

30.3. В случае полной потери, ущерба или сокращения стоимости товаров, сроки, указанные в подразделе 30.1 и 30.2 вступят в силу в один из следующих дней.

- в день, когда компания, занимающаяся складированием, доставила или должна была доставить товары;
- в день, когда компания, занимающаяся складированием проинформировала Принципала о подобном событии.

30.4. В случае если компания, занимающаяся складированием, будет нести обязательства перед третьими сторонами, в том числе правительством, срок, указанный в подразделе 30.1, вступят в силу в один из следующих дней:

- в день, когда компания, занимающаяся складированием, начнет нести обязательства перед третьей стороной, или
- в день, когда компания, занимающаяся складированием, удовлетворила претензию

30.5. Несмотря на условия подраздела 30.3 и 30.4, срок, указанный в подразделе 30.1 и 30.2, по всем другим претензиям вступит в силу в день, когда они будут подлежать удовлетворению.

### **Раздел 31 Жалобы.**

31.1. Если товары были представлены компанией, занимающейся складированием, без Принципала или кем-либо вместо Принципала, который установил состояние товара в присутствии компании, занимающейся складированием, или не проинформировал компанию, занимающуюся складированием, о наличии запасов товара, при наличии видимой потери или ущерба не позднее момента представления товаров, или в случае наличия невидимой потери или ущерба в пределах 5 дней начиная с момента представления, указывая на общий характер потери или ущерба, будет считаться, что он получил товары в хорошем состоянии, если только не было доказано обратное. В случае невидимой потери или ущерба, указанные запасы должны быть оформлены в письменной форме.

31.2. День, когда были представлены товары, не будет учитываться в определении вышеуказанных периодов.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

13-20

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	131
--	----------	-----

### **Раздел 32 Транспортировка и транзит товаров.**

32.1. Переход права собственности хранимых товаров, или переход права доставки товаров Принципала третьей стороне, будет считаться компанией, занимающейся складированием, бессмысленной и не будет иметь юридической силы для компании, занимающейся складированием, а также компания, занимающаяся складированием не признает подобный переход, если только не были полностью компенсированы все претензии компании, занимающейся складированием к исходному Принципалу и/или Принципалу, которому переходит право собственности.

32.2. Принципал обязан проинформировать компанию, занимающуюся складированием в письменной форме о переходе права собственности товаров, или о переходе права доставки товаров.

32.3. Несмотря на вышеуказанные условия переход не будет иметь юридической силы для компании, занимающейся складированием, и данная компания не признает этого перехода, если только новый(е) владелец(ы) открыто не признает(ют) в письменной форме все условия договора между компанией, занимающейся складированием, и исходным Принципалом и/или Принципалом, которому переходит право собственности, а также настоящие условия.

32.4. Компания, занимающаяся складированием, вправе не признавать переход право собственности или доставки и сохранит за собой право, отказаться от признания, и вправе отказаться доставлять товары, если по мнению компании, занимающейся складированием, были допущены ошибки в правовом титуле по переходу право собственности, или по переходу права доставки товаров, и если новый владелец(цы) отказываются принимать настоящие условия или не готовы выполнять настоящие условия.

После перехода права собственности, или права доставки грузов, новый хозяин будет рассматриваться в качестве Принципала и как его правопреемник, будет нести полную ответственность по всем вышеуказанным претензиям, даже при их возникновении до перехода права собственности.

### **Раздел 33 Выдача квитанции**

33.1 Компания, занимающаяся складированием, может по просьбе Принципала выдать ему квитанции, описывающие товары, переданные на хранение компании, занимающейся складированием.

33.2. Компания, занимающаяся складированием, сохраняет за собой право отказать в выдаче квитанции, если Принципал не удовлетворил все претензии к нему со стороны компании, занимающейся складированием, независимо от причины.

Компания, занимающаяся складированием, может более того отказать в выдаче квитанции, если данная компания считает, что на то есть причины.

33.3. После выдачи квитанции на предъявителя все обязательства компании занимающейся складированием по отношению к Принципалу перестанут существовать и будут заменены обязательствами компании занимающейся складированием по отношению к держателю квитанции, которые более подробно регулируются в Главе 2 данного документа. Принципал, даже после издания квитанции, будет нести обязательства по отношению к компании занимающейся складированием за эффект несоответствия между товарами, на которые была выдана квитанция и их описанием на квитанции.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

14-20

**Раздел 34 Применяемые условия**

Правовые отношения между компанией, занимающейся складированием, и держателем квитанций, должны также соответствовать условиям, описанным в Главе 1, если условия Главы 2 не допускают применения условий Главы 1.

**Раздел 35 Право доставки товаров.**

35.1 Квитанция наделяет правом со стороны компании, занимающейся складированием, доставлять товары, которые данная компания получила для складирования и для этой цели была издана квитанция. При возникновении каких-либо противоречий между хранимыми товарам и их описанием в квитанции, компания, занимающаяся складированием, будет нести обязательства по отношению к держателю квитанций, который не знал о существующих противоречиях в момент получения квитанции, если это только не касается товаров, идентификация которых требует экспертных знаний и/или надлежащего осмотра или анализа.

35.2 Если квитанция содержит пункт:  
«Содержимое, качество, номер, вес или размер не известны»

или подобные пункты, компания, занимающаяся складированием, не будет нести обязательства по каким-либо записям в квитанции касающихся содержания, качества, и номера, веса или размера товаров.

35.3 Право на доставку прекратится пока у компании, занимающейся складированием, имеются какие-либо претензии на товары согласно настоящим условиям и пока не соблюдены все таможенные или другие формальности, установленные законом и необходимые для доставки.

**Раздел 36 Срок действия квитанции**

36.1 Квитанция будет действительна в течение 3 лет, начиная со дня выдачи, если только не указан более короткий срок действия в квитанции.

36.2. До истечения срока действия, квитанция может быть заменена по просьбе держателя квитанции на новую квитанцию, при этом в оплату будут включены расходы. Компания, занимающаяся складированием, будет сохранять право отказа в замене квитанции, и требовать вывоза товаров по истечении срока действия.

36.3 Если по окончании срока действия квитанция не была представлена для замены или после отказа заменить квитанцию, товары не были вывезены из компании, занимающейся складированием, по истечении срока действия, то будет считаться, что держатель истекшей квитанции согласился на арендную плату компании, занимающейся складированием - и если товары были застрахованы через компанию, занимающуюся складированием, страховые взносы и расходы- будут определены компанией, занимающейся складированием, начиная с данной даты.

© FENEX. 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

15-20

36.4. Если по окончании срока действия, квитанция не была представлена для замены, или после отказа заменить квитанцию товары не были вывезены из компании, занимающейся складированием по истечении даты после оплаты суммы, причитающейся компании занимающейся складированием, согласно разделу 36 данного документа, компания, занимающаяся складированием все еще сохраняет за собой право вывезти товары, на которые ссылается истекшая квитанция, согласно соответствующим условиям данного документа.

36.5 На период 5 лет по истечении срока действия квитанции компания, занимающаяся складированием, обязуется доставить товары ,на которые ссылается истекшая квитанция - или если компания занимающаяся складированием воспользовалась своим правом и вывезла товары, обязуется выплатить чистый доход, полученный от товаров, без оплаты процентов - держателю истекшей квитанции, за вычетом всех сумм, причитающихся компании, занимающаяся складированием. По истечении этих 5 лет права держателя истекшей квитанции прекратят действие и компания, занимающаяся складированием, не должна будет больше доставлять товары - либо в счет их доходов – ни держателю истекшей квитанции, ни другим лицам.

### **Раздел 37 Доставка товаров после оплаты**

37.1 Компания, занимающаяся складированием, прежде чем осуществить полную или частичную доставку, сохраняет за собой право требовать выплату.

А. арендную плату за складирование за истекшие месяцы согласно квитанции, в которой не было отмечено, что оплата была произведена перед доставкой, по месячной ренте указанной в квитанции, часть месяца будет считаться как полный месяц.

Б.Страховые взносы, и затраты за истекшие месяцы согласно квитанции, в которой не было отмечено, что оплата была произведена перед доставкой, по месячному страховому взносу указанной в квитанции, часть месяца будет считаться как полный месяц.

С. Расходы на доставку товаров будут взиматься по текущему курсу.

Д.выплаты выплаченные компанией, занимающейся складированием, от имени держателя квитанции запрашивающий доставку, по таможенным и/или другим формальностям предписанные законом в отношении товаров описанные в квитанции.

Е.Все расходы, которые несет компания, занимающаяся складированием после даты выпуска отмеченная на квитанции.

Е.1 за хранение товаров указанных в квитанции

Е.2 за устранение рисков со стороны товаров указанных в квитанции по отношению к месту складирования и другим хранимыми товарам.

Е.3 за принятые меры в отношении товаров указанных в квитанции в результате обстоятельств в которых нельзя винить компанию занимающуюся складированием.

Ф. за все причитающиеся компании занимающаяся складированием суммы указанные в квитанции.

37.2. Вопреки условиям предшествующего раздела держатель квитанции должен будет выплатить арендную плату - и если товары были застрахованы через компании занимающаяся складированием, страховые взносы и расходы, которые необходимо оплатить в конце каждых 12 месяцев складирования или раньше если было заранее оговорено и указано в квитанции, плюс расходы, понесенные компанией, занимающейся складированием, указанные выше в параграфе Д. и Е. как только компания, занимающаяся складированием, проинформирует его о данных расходах.

© FENEX, 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

16-20

37.3. Если держатель квитанции не сможет выполнить свои обязательства по выплате аренды после каждого 12 месячного периода и более раннего оговоренного периода и указанного в квитанции- и если товары были застрахованы посредством компании занимающейся складированием, страховые взносы и расходы-суммы, причитающиеся компании, занимающейся складированием по этой причине будут увеличены, начиная со дня истечения срока складирования в 12 месяцев, штрафом в 1% от подлежащей выплате суммы за каждый месяц, превышающий срок 12 месяцев.

#### **Раздел 38 Компенсация**

Впреки условиям подраздела 19.7 компенсация должна быть выплачена со стороны компании, занимающейся складированием за потери товаров, в случае отсутствия цены по счет - фактуре на товары, эта компенсация будет ограничена рыночной ценой товаров на момент выпуска квитанции, и должна быть обоснована Принципалом.

#### **Раздел 39 Доступ к информации по товарам.**

Доступ к информации по товарам, по которым была выдана квитанция, будет открыт только по представлении соответствующей квитанции.

#### **Раздел 40 Работы связанные с товарами.**

- 40.1 Выполнение работ, требуемых держателем квитанции, в отношении товаров, указанных в квитанции, таких как выборка, погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание, вторичная упаковка, перешихтовка, подборка, взвешивание, и.т.д, а также доставка будет поручена компании, которой были переданы товары на хранение, за приемлемое вознаграждение и при приемлемых условиях
- 40.2 Выполнение работ, требуемых держателем квитанции, будет проведено только после сдачи квитанции.
- 40.3 Работы, которые компания, занимающаяся складированием не желает выполнять, с согласия компании, занимающейся складированием и после сдачи квитанции, должны быть выполнены со стороны или от имени держателя квитанции, при соблюдении условий, выдвинутых компанией, занимающейся складированием, под надзором компании, занимающейся складированием и после оплаты расходов, однако без какой либо ответственности, компании занимающейся складированием.
- 40.4 Частичные доставки, выборка и погрузочно-разгрузочные работы, приводящие к изменению, уменьшению или изменению количества товаров будут отмечены в квитанции в надлежащем месте. Если на квитанции не осталось места для дальнейшей отметки доставок, изменений, уменьшения, и.т.п., квитанция должна быть заменена за счет держателя квитанции.
- 40.5 Выплаты, причитающиеся компании, занимающейся складированием за работу, описанные в квитанции или за осуществление надзора за подобной работой, должны быть произведены немедленно. Компания, занимающаяся складированием, оставляет за собой право отказать в возврате квитанции вплоть до осуществления подобные выплат.

#### **Раздел 41 Уведомление об особых методах погрузочно-разгрузочных работ.**

Если компания, занимающаяся складированием решит принять меры, описанные в разделе 22, компания, занимающаяся складированием, обязана немедленно уведомить держателя квитанции, известного данной компании, однако держатель квитанции не вправе предъявлять какие-либо претензии к компании, занимающейся складированием, если данная компания не уведомит данного держателя квитанции.



#### **Раздел 42 Обязательства компании, занимающейся складированием касательно страховки.**

42.1. Если в квитанции указано, что товары застрахованы, компания, занимающаяся складированием, берет обязательства застраховать товары за счет держателя квитанции в соответствии с условиями раздела 23.

42.2 Страховой стоимостью будет стоимость, указанная в квитанции.

42.3. Если держатель заявит, что стоимостью страхования является текущая рыночная стоимость, компания, занимающаяся складированием будет обязана застраховать товары соответствующим образом.

#### **Раздел 43 Изменения в страховании, страховании и прекращение действия страховки.**

43.1. Любые изменения в стоимости страхования и прекращение действие страхования будут возможны только после сдачи квитанции для одобрения.

43.2. Действительной будет только страховка, указанная в квитанции .

43.3 Страховка прекратит действие после доставки товаров.

43.4. После доставки части товаров страхуемая стоимость товаров, подлежащих доставке, должна быть указана отдельно и должна быть подтверждена на квитанции, в случае если в квитанция не указана стоимость страхования за одну единицу , а также из квитанции невозможно определить пропорциональное уменьшение страхуемой стоимости.

#### **Раздел 44 Суммы претензий**

Суммы претензий, собранные компанией, занимающейся складированием, должны быть оплачены компанией, занимающейся складированием, после сдачи квитанции, за вычетом всех сумм причитающихся компании, занимающейся складированием, со стороны держателя квитанции.

#### **Раздел 45 Уведомление об уничтожение товаров.**

В случае уничтожения товаров, указанных в квитанции, пожаром или иным способом, компания, занимающаяся складированием, должна немедленно уведомить держателя квитанции, известного данной компании, при этом держатель квитанции не вправе предъявлять какие-либо претензии против данной компании, если данная компания не известит данного держателя квитанции.

#### **Раздел 46 Повреждение квитанции**

46.1. Какие-либо подчистки на квитанции, либо повреждения приведут к недействительности квитанции, подчистки будут считаться недействительными без предварительной подписи(парафа) компании, занимающейся складированием.

46.2 Держатель поврежденной квитанции вправе требовать выпуска дубликата, после сдачи оригинала квитанции и после оплаты связанных с этим расходов. Для определения сорта и количества товаров указанных в дубликате, компания, занимающаяся складированием, будет использовать соответствующие записи.

© FENEX. 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

18-20

#### **Раздел 47 Потеря или уничтожение квитанции**

47.1. Если квитанция была потеряна или уничтожена, законный владделец может обратиться к компании, занимающейся складированием, с просьбой аннулировать данную квитанцию и попросить доставить товары или выдать дубликат; в подобном заявлении, по возможности, должна быть указана причина потери квитанции и должна содержать основания, исходя из которых заявитель обосновывает свое право собственности.

47.2. Если расследование, проведенное компанией, занимающейся складированием, не оставляет никаких причин для сомнения в подлинности оснований заявления, компания, занимающаяся складированием, публикует заявление поместив 2 сообщения, с интервалом по крайней мере в 14 дней, или по крайней мере в двух ежедневных газетах определенных компанией, занимающейся складированием, пригласив тех кто считает, что они обладают правом собственности на товары, указанные в отсутствующей квитанции, для того чтобы воспротивиться доставке товаров или выпуску дубликата квитанции согласно судебному решению.

47.3. Если после 14 дней после последнего сообщения никто не воспротивился доставке или выпуску квитанции согласно судебному приказу, компания, занимающаяся складированием вправе аннулировать квитанцию и поставку товаров или выпуск дубликата квитанции. Для определения сорта или количества товаров, которые необходимо доставить или которые необходимо будет указать в дубликате квитанции, будут использованы соответствующие записи компании занимающейся складированием. Аннулирование может быть немедленно опубликовано в указанной газете. В результате подобного аннулирования оригинал квитанции прекратит действие и все обязательства компании, занимающейся складированием согласно оригиналу квитанции перестанут существовать.

47.4. При наличии возражений третьей стороны, заявление потеряет силу на время, пока из распоряжения суда или из другого окончательного решения не станет ясно, что заявитель обладает правом собственности на товары.

47.5. Лицо, которому доставляются товары, указанные в дубликате квитанции, выплачивает компании, занимающейся складированием, компенсацию по всем претензиям, возникшим в результате подобной доставки. Компания, занимающаяся складированием, может потребовать гарантий для этой цели.

47.6. Любые расходы (в самом широком смысле), которые понесет компания, занимающаяся складированием, в результате заявления будут оплачены заявителем. Компания, занимающаяся складированием, сохранит за собой право потребовать задаток, прежде чем рассматривать заявление.

#### **Раздел 48 Прекращение срока действия квитанции.**

48.1. Если по окончании срока действия квитанции компания, занимающаяся складированием, больше не желает хранить товары, данная компания потребует от держателя квитанции вывезти товары.

48.2. Если держатель квитанции не сможет выполнить предъявленное требование в течение 14 дней, или если он больше не обладает истекшей квитанцией и не подтверждает, что он является владельцем истекшей квитанции в течение 14 дней, либо владделец истекшей квитанции не появится за этот период, компания, занимающаяся складированием, оставляет за собой право продать товары, указанные в истекшей квитанции.

48.3. Прежде, чем принять подобные меры, компания, занимающаяся складированием, огласит свое намерение продать товары, на которые ссылается истекшая квитанция, опубликовав 2 сообщения в интервале, по крайней мере, 14 дней или, по крайней мере, в 2 ежедневных газетах каждый раз, и хотя бы раз в том месте, где компания, занимающаяся складированием, имеет зарегистрированный офис, в которых будет содержаться просьба в отношении держателя истекшей квитанции выполнить свои обязательства, или в которых будет содержаться уведомление, направленные тем лицам, у которых имеется истекшая квитанция.

© FENEX. 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

19-20

48.4. Если после 14 дней начиная с даты последнего сообщения, держатель квитанции не объявился, либо он объявился, но соглашения по поводу вывоза товаров достигнуто не было, компания, занимающаяся складированием, будет вправе немедленно продать товары.

Продажа произойдет в соответствии с условием раздела 29.

#### **Раздел 49 Начало периода аннулирования**

Срок предписания и аннулирования, на которые ссылается раздел 30, в случае полной потери, начнется в конце того дня, когда компания, занимающаяся складированием, проинформирует держателя квитанции о подобной потере или проинформирует его о том, что он больше не владеет квитанцией и если последний держатель квитанции не объявился в компании, занимающейся складированием, через неделю после сообщения о подобной потере в двух ежедневных газетах, одна из которых, по крайней мере, выходит в месте, где компания занимающаяся складированием, имеет зарегистрированный офис.

#### **Раздел 50 Применение условий этого раздела.**

50.1 Условия этой главы 2 будут эксклюзивно применяться к правовым отношениям между компанией, занимающейся складированием, и держателем квитанции.

50.2 Начиная с того момента, когда держатель квитанции независимо от причины сдаст квитанции компании, занимающейся складированием, условия настоящей Главы 2 прекратят действие. Начиная с данного момента условия Главы 1, регулирующие отношения между компанией, занимающейся складированием и Принципалом, будут применяться при условии, что компания, занимающаяся складированием, вправе воспользоваться всеми своими правами согласно квитанции.

© FENEX. 1995. Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

19-20

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4С УСЛОВИЯ ЛОГИСТИКИ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ В ГОЛЛАНДИИ

# УСЛОВИЯ ЛОГИСТИКИ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ В ГОЛЛАНДИИ

## Статья 1

### Определения

Под настоящими условиями подразумевается следующее:

- 1. Логистические работы:** все работы такие разгрузка, принятие, хранение, доставка, товарное управление, погрузочно-разгрузочные работы, укомплектование, подготовка к погрузке, загрузка, выставление счёт-фактуры, сборка, маркировка, обмен и контроль информации в отношении товаров, в случае если они были оговорены между Принципалом и поставщиком услуг.
- 2. Логистический центр:** оговоренный участок(ки) ,где будут производиться логистические работы.
- 3. Поставщик услуг:** сторона предоставляющие подобные услуги по заказу Принципала.
- 4. Принципал :** сторона размещающая заказ у поставщика услуг.
- 5. Соглашение:** достигнутое соглашение между Принципалом и поставщиком услуг.
- 6. Условия:** Условия по логистике с добавленной стоимостью применимые к данному соглашению.
- 7. Форс мажор:** все обстоятельства, которые добросовестный поставщик услуг не смог предотвратить и последствий которых поставщик услуг не смог избежать.
- 8. Рабочие дни:** все календарные дни, за исключением Суббот, Воскресений, а также государственных и национальных праздников.

## Статья 2

### Сфера деятельности

- 1 Логистические работы начнутся с погрузки товаров с перевозчиков в логистическом центре. Логистические работы прекратятся, после погруз товары в транспортные средства в логистическом центре, если иное не указано в письменной форме.
2. Даже после окончания действия договора, настоящие условия будут применимы к правовым отношениям между Принципалом и поставщиком услуг.

## Статья 3

### Цены и Тарифы

- 1 Вопрос изменения цен в результате колебаний в ценах и затратах, свойственные характеру работ, может быть разрешен после консультаций с Принципалом. Поставщик услуг должен предложить внести изменения в цену, установленную на обоснованной и справедливой основе. Изменения цены, установленной на обоснованной и справедливой основе, не могут быть основанием расторжения договора со стороны Принципала.
2. Будет считаться, что согласованные тарифы включают все расходы, понесенные поставщиком услуг в ходе обычного исполнения соглашения.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

1-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	140
--	----------	-----

- 3 Тарифы при любой ставке не будут включать: налоги и сборы, расходы по составлению банковской гарантии и страховых взносов, если не было достигнуто соглашение по обратному варианту.
- 4 По непредвиденным работам, включающих к примеру особые, необычные, затяжные и требующий больших усилий работы, может быть всегда востребована - объективно установленная дополнительная оплата.

#### Статья 4

##### Обязанности поставщика услуг.

Поставщик услуг обязуется.

1. Принимать поставку оговоренных товаров, при условии, что упаковка находится в нормальном состоянии, присутствуют надлежащие документы и товары предоставлены в оговоренном месте, оговоренное время и оговоренном виде.
2. Осуществлять погрузку и разгрузку, прием и доставку товаров.
3. Осуществлять логистические работы в точно оговоренных или удобных местах.

Если не было оговорено какое-либо место, поставщик услуг будет свободен в выборе места складирования и сохранит за собой право перемещать товары. Если конкретные места были оговорены, поставщик услуг сохранит за собой право перемещать товары, согласовав при этом этот вопрос с Принципалом, если это необходимо для успешного выполнения работы.

4. Уведомить Принципала о том, что товары перемещаются в другое место складирования. Принципал не вправе предъявлять какие-либо претензии против поставщика услуг, в случае если Принципал не был уведомлен.

5. Осуществлять перевозку за свой счет, если только транспортировку не нужно осуществлять:
- В интересах Принципала или заказа, или
  - в результате обстоятельств, за которые поставщик услуг не несет ответственности, или
  - В результате обстоятельств, которые объективно не должны покрываться за счет и риск поставщика услуг или
  - Вследствие государственных законов

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

2-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	141
--	----------	-----

Транспортировка, связанная перевозкой за счет поставщика услуг, произойдет при обычных транспортных условиях, при условии соблюдения лимита ответственности согласно пункту 8, если только соответствующие транспортные условия не требуют большего лимита ответственности.

Транспортировка, связанная с перевозкой за счет поставщика услуг, будет рассматриваться как предварительная и/или последующая перевозка в договоре и будет осуществлена за счет Принципала.

6. Принимать все необходимые меры - даже если это прямо не связаны с логистическими работами - за счет Принципала и перед тем как осуществлять подобные работы, проконсультироваться с Принципом по возможности.

7. Гарантировать, по письменной просьбе Принципала перед вступлением в договор, выполнение обязательств согласно условиям документа.

8. Страховать товары, по письменной просьбе Принципала и за счет Принципала. Копия полиса или страхового сертификата должны быть вручены Принципу.

9. Допускать Принципала и физических лиц, назначенных им на риск Принципала, в место нахождения товаров, при условии что

-Это происходит в присутствии поставщика услуг или лица находящегося там от его имени

-Об этом было сообщено заранее,

-Это осуществляется при соблюдении правил, принятых в здании, принадлежащем поставщику услуг.

Заключительные расходы будут оплачены за счет Принципала.

10. проводить вспомогательную работу в отношении товаров, в отношении консультаций с Принципом, по вопросам, требующих согласия, если подобная работа требуется со стороны поставщика услуг.

11. гарантировать хорошее состояние и исправность оборудования

12. предоставлять товары в оговоренном состоянии.

13. сохранять конфиденциальность по отношению к третьей стороне в отношении фактов и данных, известных поставщику услуг на основании договора, которые по его разумению должны сохраняться в тайне.

## Статья 5

### Последствия невыполнения работ поставщиком услуг

Если поставщик услуг не соблюдает свои обязательства, описанные в параграфе 1,2,3,8 и 9 пункт 4, Принципал вправе согласно его праву на компенсацию понесенного ущерба в соответствии с пунктом 8- расторгнуть договор, после того как Принципал предоставил поставщику услуг срок в 4 недели посредством заказного письма и по истечении этого периода поставщик услуг не выполнил свои обязательства.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

3-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	142
--	----------	-----

## Статья 6

### Обязательства Принципала

Принципал обязуется

1 Заблаговременно предоставить поставщику услуг все подробности по характеру и количеству товаров, а также по обращению с товарами и упаковке, и что более важно, предоставить ту информацию и те данные которые, по мнению Принципала, будут необходимы для поставщика услуг.

Принципал будет нести ответственность за точность предоставленной информации.

2 Если товары и/или работы подлежат действию государственных законов, включающие, например, таможенные и акцизное регулирование или налоговое регулирование, Принципал должен заблаговременно предоставить всю необходимую информацию и документацию, для того чтобы поставщик услуг смог соблюсти подобные законы или правила. Предоставление информации поставщику услуг, необходимой при соблюдении формальностей, в отношении вышеуказанных государственных законов. Поставщик услуг имеет право, но не обязан выполнять подобные формальности.

3. Предоставлять оговоренные товары поставщику услуг в хорошей упаковке в оговоренном месте, времени и виде, вместе с оговоренными документами и/или оговоренной документацией и другими документами, требующимися государственными законами и правилами.

Поставщик вправе отказать принимать товары, которые не соответствуют условиям, или товары, которые находятся в очевидно поврежденном состоянии.

4 компенсировать поставщику услуг претензии третьей стороны за повреждение, причиненное действиями Принципала или его неосторожностью, данными им инструкциями и данными, его работниками, а также привлеченным им третьими сторонами, лицами, выполнявшими приказ или с согласия Принципала или от его имени присутствовали в логистическом центре, или причиненное товарами Принципалом или товарами третьей стороны, привлеченным Принципалом.

Компенсировать поставщику услуг претензии третьей стороны за повреждение, причиненные ввиду сорта товаров или их упаковки.

5 гарантировать предоставление товаров и материалов поставщику услуг.

6 выплачивать, в дополнение к оговоренной цене, любые другие расходы, вытекающие из данного договора или условий данного договора.

7. оплатить стоимость очистки товаров и компенсировать повреждение, нанесенное товарам.

8. По прекращении действия договора, принять доставку товаров, которые все еще находятся у поставщика услуг и/или вывезти их не позднее, чем в последний рабочий день, указанный в договоре, после выплаты всех причитающихся сумм. Касательно сумм, который он будет должен по окончании договора, Принципалу необходима только выданная гарантия, что адекватно по мнению поставщика услуг.

9. принять доставку товаров и/или вывезти их немедленно, если, по мнению поставщика услуг, данные товары опасны, или вызывают такие осложнения, что хранить их больше нельзя, согласно условиям параграфа 8. Вопреки условиям параграфа 2 пункта 4, доставка или загрузка произойдет от имени Принципала и за его счет и риск.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

4-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	143
--	----------	-----



10. сохранять конфиденциальность по отношению к третьей стороне в отношении фактов и данных, известных поставщику услуг на основании договора, которые по его разумению должны сохраняться в тайне.

## Статья 7

Последствия невыполнение работ Принципалом

1. В случае несоблюдения Принципалом своих обязательств, указанных в параграфах 1,2,3,4,6 и 7 статьи 6, поставщик услуг вправе-без ущерба для его права на компенсацию понесенного ущерба- расторгнуть договор, после предоставления поставщиком услуг Принципалу срок в 4 недели посредством заказного письма и по истечении этого периода поставщик услуг не выполнил свои обязательства. Предоставив данный срок, поставщик услуг выражает свою заинтересованность не препятствовать ведению бизнеса, но в случае ослабления заинтересованности поставщика, он вправе расторгнуть договор не соблюдая лимит времени.

2. В случае невыполнения Принципалом своих обязательств, указанных в параграфе 9 статьи 6, поставщик услуг вправе немедленно расторгнуть договор .

3. В случае невыполнения Принципалом своих обязательств, указанных параграфе 8 и 9 статьи 6, поставщик услуг вправе

А. перевезти товары в другое место за счет и риск Принципала.

Б. продать товары частным образом или посредством аукциона за счет Принципала по истечении одной недели, после уведомления поставщиком услуг Принципала посредством заказного письма о намерении осуществить продажу, без необходимости соблюдать формальности.

С. Утилизировать или уничтожить товары, если окажется вероятным, что в случае продажи затраты превысят прибыли, или если не будет найден покупатель несмотря на усилия поставщика услуг, в то время как стоимость утилизации или уничтожения будет оплачена со стороны Принципала.

## Статья 8

### Обязанности поставщика услуг

1 Согласно этим условиям поставщик откажется от право регресса по отношению, к третьей стороне в случае ущерба, и обязан предъявлять претензии поставщику услуг; также, в случае если поставщик услуг воспользовался услугами третьей стороны в ходе осуществления работы, при условии следующих ограничений.

2. За исключением форс мажорных обстоятельств и других условий данного документа, поставщик услуг будет нести обязательства за ущерб, нанесенный во время логистической работы. Поставщик услуг не будет нести обязательства за ущерб, причиной которого стало несоблюдение обязательств согласно договору и/или этим условиям со стороны Принципала.

3 Обязательства поставщика услуг будут ограничены 2 SDR за килограмм поврежденного или потерянного веса брутто, максимальное сумма SDR должна быть оговорено сторонами, заключающие договор. Если такая сумма не было установлено заранее, то она составит максимум 100.000 SDR за один случай или несколько с идентичной причиной повреждения.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

5-10

Согласно условиям последнего предложения параграфа 4 пункта 8 данного документа, обязанность поставщика услуг за все другие повреждения, исключая повреждения самим товарам, будет ограничено 10000 SDR за один случай или несколько с идентичной причиной повреждения.

4 Ущерб, подлежащий компенсации со стороны поставщика услуг никогда не должен превышать стоимость товаров, указанную в счет-фактуре, при отсутствии которой будет использована рыночная стоимость, которую должен одобрить Принципал, которая будет применена в момент причинения ущерба. Поставщик услуг не будет нести ответственность за потерянную прибыль, косвенный ущерб и нематериальный ущерб.

5 Поставщик услуг не будет нести ответственность за ущерб, причиненный товарам, если подобный ущерб вызван особым риском складирования под открытым небом согласно инструкциям Принципала.

6 Поставщик услуг не будет нести ответственность за любой ущерб, понесенный в результате соблюдения формальностей, указанных в параграфе 2 статьи 6, если только Принципал не докажет, что ущерб был причинен по вине поставщика услуг, или его неосторожности. В подобных случаях обязательства поставщика услуг будут ограничены суммой 75000 СПЗ за одно событие или серию событий с одинаковой причиной повреждения.

Статья 9

#### **Обязательства Принципала**

1 Принципал будет нести обязательства за любой ущерб, причиненный им самим, его товарами, его персоналом или третьей стороной привлеченной им и его персоналом.

2 Принципал будет нести обязательства за любой ущерб, причиненный в результате несоблюдения или неточного соблюдения обязательств согласно этому документу или другому документу.

#### **Статья 10 Временной предел**

1. Все претензии согласно документам будут ограничены сроком в 12 месяцев

2. Все претензии потеряют силу по прошествии 2 лет.

3. Все сроки, указанные в параграфе 1 и 2 вступят в действие, в случае полной потери, полного ущерба или потери стоимости, в один из следующих дней.

- В день, когда товары были предоставлены поставщиком услуг или должны были быть предоставлены.

- В день, когда поставщик услуг проинформировал Принципала о подобном событии

4. В случае если поставщик услуг будет нести обязательства, перед третьей стороной включая правительство, сроки, указанные в параграфе 1 и 2 вступят в действие в один из следующих дней.

- В день, когда поставщик услуг стал нести обязательства перед третьей стороной.

- В день, удовлетворения поставщиком услуг их претензий.

5. Согласно условиям параграфа 3 и 4, периоды описанные в параграфе 1 и 2 в отношении других притязаний начнутся в день, когда они будут подлежать компенсации.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

6-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	145
--	----------	-----

## Статья 11

### Жалобы

1. Если товары были представлены поставщиком услуг без Принципала или кто-то вместо Принципала установил состояние товара в присутствии поставщика услуг или во время его отсутствия проинформировал поставщика услуг о запасе товаров, в случае наличия видимой потери или ущерба не позднее момента представления товаров, или в случае наличия невидимой потери или ущерба в пределах 5 дней начиная с момента представления, указывая на общий характер потери или ущерба, будет считаться, что он получил товары в хорошем состоянии, если только не было доказано обратное. В случае невидимой потери или ущерба, указанные запасы должны быть оформлены в письменной форме.

2 День представления товаров не будет учитываться в определении указанных выше сроков.

## Статья 12

### Условия оплаты

1. Все суммы, причитающиеся поставщику услуг со стороны Принципала независимо от причины, должны быть уплачены в соответствии с оговоренным временем, при отсутствии оговоренного времени, в пределах 2 недель начиная с даты, указанной на счет-фактуре.

2. Если Принципал не уплатит причитающиеся суммы в пределах оговоренного времени, в случае отсутствия оговоренного времени, в пределах 2 недель начиная с даты, указанной на счет-фактуре, он должен будет оплатить установленную законом процентную ставку начиная с того дня, когда должна была состояться уплата и заканчивая днем оплаты.

3. В случае просроченной уплаты долг будет взиматься законными или иными методами, сумма претензии увеличиться на 10% административных издержек, в то время как юридические или внесудебные издержки будут оплачены за счет Принципала.

4. Принципал должен будет во все времена компенсировать поставщику услуг суммы, дополнительно взимаемые государством или сборы за вычетом налогов, выплачиваемые в пользу государства в отношении договора и/или условий, а также наложенные штрафы.

5. Принципал должен будет по первому требованию поставщика услуг предоставить залоговое обеспечение на все суммы, которые Принципал должен или будет должен поставщику услуг.

6. Обращения по поводу удовлетворения претензий на оплату расходов согласно договору и/или условиям договора, сумм причитающихся по другой причине связанные с логистическими работами, или других расходов на товары, претензии, возникшие по другой причине, будут отклонены.

7. При любой ставке, все суммы, указанные в параграфе 1 данного пункта должны быть немедленно оплачены и вопреки параграфу 6 пункта 12, при условии что

А. на Принципала составляется заявление о несостоятельности, Принципалу предоставляется отсрочка по платежам или в противном случае он теряет право распоряжаться своим капиталом.

Б. Принципал :

1. Предлагает своим кредиторам компромиссное соглашение.

2 не выполняет финансовые обязательства по отношению к поставщику услуг.

3 прекращает ведение бизнеса или – в случае если это корпорация или товарищество - если оно ликвидировано.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

7-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	146
--	----------	-----

### Гарантии

1. Поставщик услуг сохраняет за собой право наложения ареста и удержание по отношению к любой запрашиваемой доставке, по отношению к товарам, к документам, и деньгам, которые хранятся или будут храниться независимо от причины и какой-либо цели, в случае наличия или появления в будущем претензий в отношении Принципала и/или владельца.
2. Поставщик услуг может воспользоваться предоставленным ему и указанным в параграфе 1 правом в отношении всех сумм, которые причитаются поставщику услуг со стороны Принципала вследствие ранних заказов.
3. Поставщик услуг будет рассматривать любого, кто от имени Принципала вверяет товары для выполнения работ, как агента Принципала с тем, чтобы воспользоваться правом наложения удержания за долги.
4. В случае неудовлетворения жалобы, будут проданы ценные бумаги в порядке, установленном законом, или – если по данному вопросу было достигнуто согласие - частным образом.

### 3. Статья 14

#### 4.

### Заключительные положения

1. Все договора, к которым применимы эти условия, будут подлежать действию Нидерландских законов.
2. Местом оплаты и урегулирования претензий будет место осуществления работ поставщика услуг.
3. В случае противоречий с переведенными условиями, за основу будет браться Голландская версия документа.

### Статья 15

#### Споры

1. Все споры, вытекающие из настоящих условий будут разрешены в высшей инстанции 3 тремя арбитрами, исключая суд ординарной юрисдикции. Спор будет иметь место всякий раз при объявлении об этом любой из сторон. Без ущерба для вышеуказанных положений, стороны вправе предъявлять претензии на причитающиеся суммы в суд ординарной юрисдикции, в случае если задолженность не была покрыта противоположной стороной в течение 4 недель начиная с даты, указанной в счет-фактуре.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

8-10

2. Один из трех арбитров будет назначен председателем FENEX, второй будет назначен президентом совета юристов судебного округа, где указанный поставщик услуг имеет зарегистрированный офис, третий будет назначен в ходе консультации между назначенными арбитрами. Президент FENEX назначает судью в том случае, если одна из сторон в споре является членом FENEX. Если упомянутый арбитр не назначит судью, назначения судей пройдет в соответствии с параграфом 6.

3 Президент FENEX назначит эксперта по логистической работе, президента юридического совета попросят назначить адвоката, третий арбитр будет выбран среди экспертов в той отрасли торговли и промышленности, в которой занята противоположная сторона по отношению к поставщику услуг.

4. Сторона, желающая разрешения спора должна проинформировать секретариат FENEX об этом решении посредством зарегистрированного письма, вкратце описав спор и свою претензию, одновременно направив сумму оплаты за услуги, установленную FENEX в виде компенсации за административное участие FENEX в случае арбитража.

5 При получении указанного заказного письма секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки направить копии противоположной стороне, председателю FENEX, президенту юридического совета, в которой содержится просьба к каждому о назначении арбитров и проинформировать секретариат FENEX об имени и месте проживания кандидатов.

При получении такой информации секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки проинформировать 2 кандидатов об их назначении, направив им копию заявления для арбитража и копию настоящих стандартных условий, и в этой копии также должна содержаться просьба назначить третьего судью и просьба проинформировать секретариат FENEX о том кто был назначен на эту должность.

После получения указанного заказного письма секретариат FENEX должен по возможности в максимально краткие сроки проинформировать третьего судью о его назначении, направив ему копию заявления для арбитража и копию настоящих стандартных условий. Секретариат FENEX должен впоследствии проинформировать обе стороны о том кто был назначен на должность судей.

6. Если в течение 30 дней после заполнения заявления для суда, не был назначен ни один арбитр, все арбитры по просьбе истцов в виде простой петиции будут назначены президентом юридического округа, в чьей юрисдикции находится зарегистрированный офис компании, занимающийся складированием, посредством простой петиции на основе заявления истца.

7. Председателем будет арбитр, назначенный Президентом Юридического Совета. Если назначение проведет Президентом Окружного Суда, арбитры должны будут решить между собой кто из них будет председателем.

Арбитры должны вынести объективное решение и должны соблюдать обязательные правовые условия, включая условия международных транспортных договоров. Они должны решить, как должен проходить суд, при условии, что каждой стороне будет предоставлена возможность изложить свою позицию в письменной или устной форме.

8 Назначение арбитров будет продолжаться вплоть до вынесения окончательного решения. Они передадут свой приговор Регистратору Суда, в чьей юрисдикции находится место арбитража, при этом направив копии каждой стороне и секретариату FENEX.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

9-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	148
--	----------	-----

Арбитры могут потребовать вноса от истца или от обеих сторон для покрытия стоимости судебных издержек, в ходе слушаний они могут потребовать дополнительных взносов. В своем решении арбитры должны решить, какая из сторон, и в какой пропорции каждая из сторон должна оплатить расходы на проведения суда. Подобные расходы будут включать гонорар судей, сумму, выплачиваемую FENEX, в которую входят расходы за услуги, а также расходы, понесенные сторонами, если арбитры посчитают, что есть объективная необходимость в этих расходах. Гонорар арбитрам будет по возможности в максимально краткие сроки выплачен из депозита.

© FENEX. 1995.

Все права защищены. Настоящие условия, или какая-либо из его частей, не могут быть воспроизведены, размножены или изданы в любой форме или способом без письменного разрешения FENEX, Нидерланды.

10-10

КУРСЫ ОБУЧЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ - Лучший метод организации работ Объединений Экспедиторов	Май 2007	149
--	----------	-----

Опубликовано в Мае 2007 года

Настоящая публикация была подготовлена при содействии Европейского Союза.

Содержание настоящей публикации находится под исключительной ответственностью NEA и его партнеров, и, никоим образом, не может браться за основу для отражения взглядов Европейского Союза.



Публикация за сентябрь 2007г.

Настоящая публикация подготовлена при содействии Европейского Союза. Подготовка содержания публикации является единоличной обязанностью NEA и его партнеров, и никаким образом не может считаться отражением позиции Европейского Союза.