



Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова,
Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

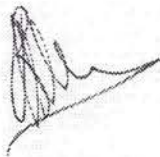




Проект финансируется
Европейским Союзом



Заглавный лист отчета

Название проекта:	Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)	
Номер проекта:	EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI	
Страны:	Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан	
Название:	Партнер TRACECA Межправительственная Комиссия, Постоянный Секретариат	Подрядчик Консорциум, возглавляемый NEA Transport Research and Training (Нидерланды)
Адрес:	Азербайджан, AZ-370 000, г.Баку, ул. Ген. Алиярбекова, 8/2	Головной офис NEA в Нидерландах: Sir Winston Churchilllaan 297 2280 DZ Rijswijk
Номер телефона:	+ 994 12 982 718	+ 31 70 398 8383 (офисNEA)
Номер факса:	+ 994 12 986 426	+ 31 70 398 8426 (офисNEA)
Номер телекса:		
Контактные лица:	Г-жа Людмила Тренкова, Генеральный Секретарь Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA	Руководитель проекта: г-н Рене Меус 
Подписи:		

Дата отчета: Ноябрь, 2005 г.

Период отчета: Сентябрь 2005 – Ноябрь 2005

Автор отчета: г-н Рене Меус, руководитель проекта



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом

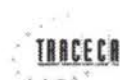


Содержание

Заглавный лист отчета	2
1 Краткий обзор проекта.....	4
2 Анализ проекта / Стартовая ситуация	7
2.1 Основной контекст проекта.....	7
2.1.1 Политическая предпосылка.....	7
2.1.2 Основные проблемы и недостатки	8
2.1.3 Целевые группы настоящего Проекта	8
2.1.4 Статус Основного Многостороннего Соглашения(MLA) его Технические Приложения.	8
2.2 Реализация проекта	10
2.2.1 Деятельность в начальной стадии проекта.	10
2.2.2 Организация проекта	15
3 Планирование проекта	16
3.1 Цели проекта.....	16
3.3 Подход к проекту и запланированные результаты.....	16
3.4 Ограничения, риски и неопределенности.....	18
3.5 Планирование проекта	18
3.5.1 Рабочий план	18
3.5.2 Планирование деятельности экспертов.....	18
3.5.3 Составление отчетов	19
3.6 Логическая основа	20

Приложения

- Приложение 1 Общий план работы (Форма 1.4)
- Приложение 2 Планируемые результаты проекта (Форма 1.5)
- Приложение 3 План действий на последующий период (Рабочая программа) (Форма 1.6)
- Приложение 4 Список основных встреч в Регионе TRACESA, а также других регионах во время начальной фазы проекта.
- Приложение 5 График работы основных экспертов.
- Приложение 6 Проект Технического Приложения к Основному Многостороннему Соглашению по операциям экспедирования грузов
- Приложение 7 Проект Технического Приложения к Основному Многостороннему Соглашению по мультимодальным грузоперевозкам
- Приложение 8 Проект анкеты о состоянии отрасли экспедирования грузов.
- Приложение 9 Две статьи из украинского журнала.
- Приложение 10 Проект анкеты по оценке потребностей обучения





Проект финансируется
Европейским Союзом



1 Краткий обзор проекта

Название проекта:	Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)
Номер проекта:	EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI
Страны:	Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Общие цели проекта: Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным транспортным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA.

Специфические цели проекта: Укрепление сектора экспедирования грузов в странах путем обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов достичь дальнейшего развития и профессионализма в экспедировании грузов и разработать меры улучшения управляющей структуры.

Запланированные результаты:

Отчеты 10-и стран, включающие всесторонний анализ действующей ситуации по отношению к основе регулирования и фактической ситуации экспедирования грузов и транспортной промышленности в каждой из стран TRACECA.

Отчет, включающий рекомендации о документах, которые используются в настоящее время в практической деятельности по экспедированию грузов, меры против ущемления интересов населения и основы регулирования в каждой из стран TRACECA.

Семинары для ключевых заинтересованных сторон, по итогам анализа и рекомендаций, в каждой из стран TRACECA.

Стажировка для ответственных лиц по распространению данных о проекте.

Прочное обоснование для создания 3-х ассоциаций грузовых экспедиторов соответственно в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане.

Отчет, содержащий анализ текущей позиции ассоциаций грузовых экспедиторов, а также стратегии по укреплению данной позиции.

Стажировка, направленная на ознакомление ассоциаций грузовых экспедиторов с передовым опытом Европы.



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Обширные материалы по обучению, согласно минимальным стандартам FIATA на английском и русском языках.

6 региональных учебных мероприятий, не менее недели каждое.

Действия по проекту:

Фаза 1: Введение некоторых изменений в устав

- Задача 1A: Анализ существующей ситуации.
Задача 1B: Критерий Европейских стран и рекомендации по изменениям в основах регулирования.
Задача 1C: Внесение изменений в основу регулирования.
Задача 1D: Стажировка по распространению данных о проекте между основными ответственными лицами, способными принимать решения...

Фаза 2: Усиление национальных ассоциаций грузовых экспедиторов

- Задача 2A: Создание ассоциации грузовых экспедиторов в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане; восстановление ассоциации грузовых экспедиторов в Азербайджане.
Задача 2B: Составление списка возникающих трудностей и схему стратегии усиления ассоциации.
Задача 2C: Консультации действующим ассоциациям грузовых экспедиторов.
Задача 2D: Поощрение и содействие созданию учебных центров.
Задача 2E: Распространение данных о грузовых экспедиторах.
Задача 2F: Стажировка для ассоциаций грузовых экспедиторов.

Фаза 3: Специализированное обучение грузовых экспедиторов.

- Задача 3A: Оценка потребностей обучения.
Задача 3B: Отбор стажеров.
Задача 3C: Отбор и разработка учебных материалов.
Задача 3D: Осуществление учебных мероприятий.
Задача 3E: Оценка влияния обучения.

Дата начала проекта: 28 сентября 2005 г.

Дата начала действий: 28 сентября 2005 г.

Продолжительность проекта: 24 месяца



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Привлеченные эксперты: Международная квалификация:
295 чел / день – Лидер группы
200 чел / день – Торговый и Транспортный Эксперт
165 чел / день – Академический Директор
420 чел / день – Координатор по Обучению и Проекту
Местная квалификация:
290 чел / день – Краткосрочные главные международные эксперты
240 чел / день – Краткосрочные главные местные эксперты
Организация местного пункта поддержки в странах-бенефициарах

Исполнитель проекта: NEA Transport Research and Training (Нидерланды), и его партнеры в консорциуме:
Wagener & Herbst Management Consultants (Германия)
TRADEMCO (Греция)
Shipping and Transport College Rotterdam (Нидерланды)



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



2 Анализ проекта / Стартовая ситуация

2.1 Основной контекст проекта

2.1.1 Политическая предпосылка

В мае 1993 г. Европейская Комиссия организовала конференцию в Брюсселе с государствами, приобретшими сравнительно недавно независимость: – Азербайджаном, Грузией, Арменией, Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном. На конференции была создана программа TRACESA (Транспортный Коридор Европы, Кавказа и Центральной Азии) в качестве составной части Межгосударственной Программы TACIS ЕС. Основные цели нижеследующие:

- Стимулировать сотрудничество между государствами-участниками по всем вопросам, относящимся к развитию и улучшению торговли и транспорта в регионе
- Содействовать транспортному коридору Центральная Азия – Закавказье – Европа
- Определить проблемы и недостатки в региональной коммерческой и транспортной системах и содействовать их решению
- Начать осуществление Программы Технической Помощи, финансируемой ЕС

7-8 сентября 1998 г. Делегации из 32 стран и 13 международных организаций встретились в г. Баку (Азербайджан) на Международной Конференции TRACESA. На конференции 12 нижеуказанных стран:

Армения	Казахстан	Таджикистан
Азербайджан	Киргизия	Турция
Болгария	Молдова	Узбекистан
Грузия	Румыния	Украина

подписали Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту в транспортном коридоре Европа – Кавказ – Средняя Азия (далее именуемое «MLA»), а также 4 вспомогательных технических документа о таможене, автомобильных, морских и железных дорогах.

Цель MLA и его Технических Приложений заключается в нижеследующем:

- Помочь в развитии экономических отношений, а также коммерческих и транспортных связей в Европе, Черноморском регионе и Азии.
- Обеспечить доступ на мировой рынок автомобильного и железнодорожного транспорта и коммерческого судоходства.
- Обеспечить безопасность дорожного движения и грузоперевозок, а также защиту окружающей среды.
- Согласовать транспортную политику и юридическую структуру в области транспорта
- Создать равные условия для конкуренции в транспортных операциях.

В соответствии с MLA была основана Межправительственная Комиссия (IGC TRACESA), Постоянный Секретариат которой был создан в Баку. Во время Первой Конференции IGC TRACESA, прошедшей в марте 2000 г. в г. Тбилиси, были приняты процессуальные нормы и положения IGC, а также Устав ее Постоянного Секретариата.



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Большинство стран проявило возрастающий интерес в TRACESCA. Иран, Афганистан и Пакистан подали заявление о принятии в членство TRACESCA и были готовы подписать MLA и его Технические Приложения.

Существенным для проекта является тот факт, что Проект Технических Приложений к Основному Многостороннему Соглашению по Операциям Экспедирования Грузов и по Мультимодальным Грузоперевозкам все еще не принят, так как некоторые страны не желают изменить Основное Многостороннее Соглашение, или добавить новые Технические Приложения к MLA/

2.1.2 Основные проблемы и недостатки

Явных проблем или недостатков, непосредственно относящихся к целям и подходу к настоящему Проекту, не существует. Единственной проблемой может являться то, что уровень интереса той или иной страны в проекте резко отличается. Определенный интерес возникает по такому вопросу: Болгария, Румыния и Турция не включены в проект, так как Условия Заявки были установлены до их принятия в TRACESCA. Однако, эти страны проявили большой интерес в участии в проекте. Поэтому, ассоциация грузовых экспедиторов в Болгарии, Румынии и Турции, а также главные правительственные органы будут находиться в единой информационной сети настоящего проекта, и, по возможности, будут участвовать в проектной деятельности.

2.1.3 Целевые группы настоящего Проекта

Целевые группы точно определяются далеко не всегда. Основной целевой группой являются в целом национальные ассоциации грузовых экспедиторов. Однако, в некоторых странах, например, Киргизии, Таджикистане и Туркменистане этих ассоциаций все еще не существует. В Азербайджане ассоциация грузовых экспедиторов фактически приостановила собственное существование в 2004 г. В этих странах в целевую группу входят Министерства Транспорта, Кабинет Министров, а также представители компаний по экспедированию грузов. В странах, где функционируют ассоциации грузовых экспедиторов, частью целевой группы может считаться также Министерство Транспорта и / или другие правительственные органы, тем более что они непосредственно ответственны за правовую структуру и основу регулирования. К тому же, отрасль экспедирования грузов, в общем смысле, сама может считаться целевой группой настоящего проекта.

2.1.4 Статус Основного Многостороннего Соглашения (MLA) его Технические Приложения.

Проект Технических Приложений к Основному Многостороннему Соглашению по Операциям Экспедирования Грузов и по Мультимодальным Грузоперевозкам все еще не принят. Это дает возможность оценить содержание проекта более подробно.

Деятельность экспедиторов может быть определена как:

- Деятельность в качестве агента по контролю контрактов, в которых заказчик действует в качестве одной из сторон
- Деятельность в качестве перевозчика-владельца, взявшего на себя или от своего имени контроль передвижения товаров от А до Б, но затем заключающего серию контрактов по перевозкам для выполнения главного контракта (NVOCC)
- Деятельность в качестве оператора мультимодальных грузоперевозок с собственным или арендованным транспортом





Проект финансируется
Европейским Союзом



Имеется веский аргумент для избежания различия между двумя последними ролями, так как ключевое различие заключается в том, принимает ли экспедитор правовую обязанность по вопросам, не находящимся непосредственно под его физическим контролем, или нет.

Логическая иерархия положений о разработке правовой структуры и основ регулирования отрасли экспедирования грузов может заключаться в нижеследующем:

- 1) MLA и Технические Приложения по экспедированию и мультимодальным грузоперевозкам
- 2) Национальные Кодексы
- 3) Исполнительные распоряжения и решения
- 4) Условия контрактов для экспедиторов и операторов мультимодальных грузоперевозок

Настоящий Проект может, и будет, оценивать действующие проекты по операциям экспедирования грузов и мультимодальным грузоперевозкам, а также способствовать развитию модели для национальных экспедиторских кодексов, разработанных в каждой стране. Однако, проектирование исполнительных распоряжений на национальном уровне может превышать масштаб проекта. По отношению к условиям контракта для экспедиторов и операторов мультимодальных грузоперевозок, на семинарах, симпозиумах и в программах по обучению, будет применен и распространен передовой опыт Европейских стран.

В настоящем Проекте будет уделено особое внимание вопросу реальности проведения лицензирования экспедиторов на основании тех же критериев, что и для автотранспортных организаций в ЕС, а также проанализированы возможности и необходимость перехода на рыночные отношения, придерживаясь скорее качественных, чем количественных критериев.

Успех экспедиторов региона в привлечении клиентов за пределами региона будет зависеть частично от эффективности страхования, реальных возмещений, возможных при утере или убытке.. Часть проектной деятельности будет направлена на усиление страхового рынка для грузовых экспедиторов. Поэтому, любое обеспечение ответственности должно соответствовать рекомендациям об объеме страховой ответственности.

Другой существенный вопрос, подлежащий тщательной разработке, заключается в обязательном страховании ответственности грузовых экспедиторов региона и система взаимного страхования TRACESA. Это может дать долговременную пользу, при выборе известных страховщиков. и может быть полезным особенно для торговли, если усовершенствованные положения ответственности и возмещение ответственности побудят грузовых страховщиков начать покрывать экспортируемые и импортируемые товары в Европе для введения транзита на территории бывшего Советского Союза.

Текущее обсуждение о принятии и ратификации изменений в MLA и его новых Технических Приложениях также создает новые возможности: один единый пакет MLA можно подготовить к 2008 г. – через 10 лет после принятия первого MLA, и при этом, вполне возможна, даже на президентском уровне, и единая ратификация. Фактически, это было бы конкретной целью, поставленной на последующие три года.





Проект финансируется
Европейским Союзом



2.2 Реализация проекта

2.2.1 Деятельность в начальной стадии проекта.

Сразу после получения извещения о присуждении консорциуму контракта начались активные действия по подготовке к проекту. В сентябре 2005 г. прошли Всемирный Конгресс FIATA в г. Москва, Россия, и 3-я Евразийская Конференция по Дорожному Транспорту в Пекине, Пуэрто-Рико и Китае. По мнению Подрядчика, это были важные мероприятия, и их участники собрались с целью собрать важнейшие сведения о проекте и создать первичную сеть деловых контактов.

Всемирный Конгресс FIATA в г. Москва, Россия, 11-16 сентября 2005 г.

По личному приглашению Вице-президента Ассоциации Грузовых Экспедиторов Российской Федерации, Почетного Члена FIATA господина В. Жинкина на Всемирном Конгрессе, прошедшем в г. Москве с 11 по 16 сентября, принял участие Координатор по Обучению и Проекту господин Михаил Прокофьев.

Во время работы конгресса он познакомился с представителями Ассоциации Грузовых Экспедиторов из Грузии, Армении, Украины, Молдовы, Узбекистана, а также встретился с господином И. Балукком (Президент FIATA) и другими представителями транспортного и экспедиторского бизнеса. Все собеседники проявили большой интерес к проекту, запланированному в странах-членах TRACESA, и выразили мнение, что настоящий проект может оказать значительную помощь развитию международных грузоперевозок по коридорам TRACESA и их инфраструктурам, и проводить профессиональное обучение грузовых экспедиторов, согласно стандартам, установленным в ЕС.

Было поощрено дальнейшее развитие Национальной Ассоциации Грузовых Экспедиторов в Киргизии.

3-я Евразийская Конференция Международного Дорожного Объединения (МДО) по Дорожному Транспорту в Пекине, Пуэрто-Рико и Китае, 26-27 сентября 2005 г.

В 3-й Евразийской Конференции по Дорожному Транспорту, прошедшей в Пекине с 26 по 27 сентября 2005 г. приняли участие руководитель проекта господин Рене Меус и Торговый и Транспортный Эксперт, господин Харри де Лейер. МДО было ознакомлено с проектом, и предложило сотрудничество для его успешного осуществления. Были собраны сведения о документах, используемых в отрасли международного экспедирования грузов и транспорта в странах TRACESA.

Конференция Академии МДО в Стамбуле, Турция, 29-30 сентября 2005 г.

Господин Рене Меус принял участие на конференции, организованной Академией МДО в Стамбуле 29-30 сентября 2005 г. Для проекта необходимо изучить опыт Академии МДО по установлению стандартов обучения операторов дорожного транспорта и профессиональных водителей с целью улучшения качества международной и национальной дорожно-транспортной промышленности. Кроме того, с целью успешного проведения заочного обучения грузовых экспедиторов в регионе TRACESA будет использован опыт Академии МДО по организации заочного обучения операторов дорожного транспорта. Конференция оказалась полезной для изучения разработок учебных материалов в соответствии с новейшими образовательными методами.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Германский Транспортный Форум, проведенный в Берлине Организационным Комитетом по Грузоперевозкам 27 октября 2005 г.

Господин Норберт Вагнер принял участие на собрании Организационного Комитета и представил проект Генеральному Директору Германской Ассоциации Транспортной Экспедиции и Материально-Технического Обеспечения, господину Хейнеру Рогге. Проявив интерес к проекту, господин Рогге предложил поддержать проект. Германская Ассоциация готова принять представителей экспедиторской промышленности, а также регулятивных органов стран TRACESA с целью обмена опытом, например, во время стажировки в рамках проекта.

Визит в Постоянный Секретариат TRACESA в г. Баку, Азербайджан, 1-4 ноября 2005 г.

С 1 по 4 ноября в г. Баку Азербайджана находился руководитель проекта. В обсуждениях принимали участие Генеральный Секретарь Межправительственной Комиссии TRACESA, госпожа Людмила Тренкова, а также представители TRACESA по Содействию Торговле и Институциональной Поддержке Проекта, Национальный Секретарь TRACESA в Азербайджане, господин Акиф Мустафаев, Руководитель Отдела TRACESA и Международных Проектов Министерства Транспорта Азербайджанской Республики, господин Эльмар Фараджев, и советник по Мониторинговой Программе TACIS и Балкан в Баку, господин Фуад Багиров. Проектный офис будет размещен в здании Постоянного Секретариата TRACESA. Все участники проявили большой интерес к проекту и предложили полное сотрудничество в его осуществлении.

Были собраны сведения о правовой структуре в отрасли по экспедированию грузов в Азербайджане..

Визит в Европейское Управление Помощи и Сотрудничества в г. Брюссель, Бельгия, 9 ноября 2005 г.

9 ноября 2005 г. господин Рене Меус посетил Европейское Управление Помощи и Сотрудничества в Европейской Комиссии в бельгийском городе Брюсселе. Параметры проекта были обсуждены с господином Атанасиосом Боитсиосом. В связи с задержкой получения визы для голландских экспертов в Узбекистан, было решено предъявить черновик Начального Отчета к 28 ноября по электронной почте. Данное требование было удовлетворено. В дальнейшем было принято соглашение о сотрудничестве с МДО и его учебными центрами в регионе TRACESA.

Визит в FIATA в Цюрих, Швейцария, 11 ноября 2005 г.

11 ноября 2005 г. был совершен визит в штаб-квартиру FIATA в швейцарском городе Цюрих, а также проведена встреча с Менеджером FIATA, господином Маркусом Шоэни и Генеральным Директором FIATA, господином Марко Сангалетти.

Учебные стандарты FIATA

Если в какой-то определенной стране имеется национальная ассоциация, то данная ассоциация (и исключительно она) может подать заявление о ратификации программ обучения по стандартам FIATA. Комитет FIATA ратифицирует учебных материалов, и в случае их принятия, выдает соответствующее свидетельство. Лицам, успешно сдавшим экзамен, FIATA присваивает также ДИПЛОМ FIATA ПО ЭКСПЕДИРОВАНИЮ ГРУЗОВ. В год присваивается около 400 дипломов. Франция – основная страна, где в профессиональной образовательной системе данный диплом является обязательным. Уже ратифицированы учебные материалы, поступившие из следующих стран TRACESA: Грузия, Казахстан, Молдова (материал, основанный на технологии WWW), Украина и Узбекистан. Качество учебных материалов совершенно разное. Господин Шоэни отметил превосходное качество материалов с Украины, где Компания Plaske (Директор Иван Липтува,



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



владелец Олег Платанов, www.plaske.ua) является ответственным представителем Ассоциации Укрсовнижтранс.

Господин Шоэни объяснил, что усовершенствование дидактического материала крайне важно. Это значит, что он должен содержать вопросы, решения, примеры и т.д. Был обсужден вопрос об использовании практического опыта.. Предварительным условием для получения диплома FIATA является 2-3-летняя работа в соответствующей компании. Господин Шоэни изложил двойную образовательную систему, а также специальную форму в Швейцарии, где в ассоциации грузовых экспедиторов новички, которых в дальнейшем направляют в различные компании сроком на 3 года (6 месяцев в каждой компании), с целью обучения работе в различных сферах, так называемого (образовательного сотрудничества).

Документы FIATA

Мы получили брошюру с образцом документов FIATA. Господин Сангалетти объяснил, что в настоящее время во всем мире издается около 2 миллионов транспортных накладных FIATA. Во избежание подделок (фальшивых документов) FIATA создаст международный банк данных по информационной технологии, где будут зарегистрированы все накладные FIATA. Затем банки смогут сверить документы.

Лицензирование Грузовых экспедиторов

Из-за наличия крайне широкого и различного масштаба экспедирования, а также благодаря высокому уровню саморегулирования данной промышленности (например, стандартными документами FIATA, Типовыми Нормами FIATA для Грузовых Экспедиторов и т.д.) в большинстве стран лицензирование грузовых экспедиторов не требуется. Господином Шоэни не было рекомендовано разработать сложную схему лицензирования в странах TRACECA.

Сведения о проекте по Курсу Обучения Грузовых Экспедиторов TRACECA

Проект был разъяснен, и были предоставлены Компетенции и Технические Предложения Подрядчика. Было принято соглашение о продолжении открытого сотрудничества и совместной работы в осуществлении проекта.

Заключения

- FIATA выразила полную поддержку проекта. Господин Шоэни готов участвовать в ключевых собраниях при необходимости.
- Консорциум разработает основной учебный материал (объемом в 600 страниц), который будет утвержден FIATA, а затем может быть использован национальными ассоциациями в качестве материала общественного достояния.
- При необходимости будет проведено очередное собрание FIATA с участием Координатора по Обучению и Проекту, а также Юриконсульта по проекту.

Визит на Украину и презентация проекта для Постоянного Секретариата TRACECA, а также встреча с Постоянным Секретариатом и Правовой Юридической Группой с 15 по 16 ноября 2005 г. в г. Киев.





Проект финансируется
Европейским Союзом



На Украину прибыли господин Рене Меус (с 14 по 18 ноября 2005 г.) и господин Вагнер (с 15 по 17 ноября 2005 г.) для проведения первого этапа всесторонних исследований и анализа существующей ситуации в отношении законодательной базы, а также фактического состояния экспедирования грузов и транспортной отрасли на Украине. Законодательная практика Украины показывает, что применение международных торговых обязательств и опыт ведения выгодного бизнеса с использованием документации FIATA имеют законный статус, - это входит в письменное законодательство Украины. В Приложении 9 приводятся две статьи, где этот вопрос излагается более подробно, и которые могут быть использованы в качестве наилучших примеров для других стран TRACESCA.

Были проведены встречи также с Украинской Ассоциацией Международных Грузовых Экспедиторов (УАМГЭ), Украинской Ассоциацией Международного Дорожного Транспорта (УАМДТ), Министерством Транспорта и Связи, а также с различными торговыми центрами.

16 ноября 2005 г. при встрече с Постоянным Секретариатом и Правовой Юридической Группой в г. Киев состоялась презентация проекта, где участвовали Национальные Секретариаты всех стран TRACESCA, за исключением Узбекистана и Туркменистана.

Визит в Узбекистан.

Господин Харри де Лейер и господин Михаил Прокофьев побывали в Ташкенте с 24 по 26 ноября, где провели встречи со всеми заинтересованными лицами по настоящему проекту. Национальный Комитет Узбекистана провел встречи также с Узбекской Ассоциацией Международного Экспедирования, Ассоциацией Международных перевозчиков Узбекистана, Ассоциацией Транспорта и Транспортных Коммуникаций, а также Агентством Автомобильного и Речного Транспорта. Был совершен визит в Europa House для обсуждения возможной помощи проекту, а также связей по настоящему проекту.

В Узбекистане не имеется Министерство Транспорта, согласно Европейской Концепции, хотя некоторые функции министерства осуществляет Агентство Автомобильного и Речного Транспорта Узбекистана. Как было упомянуто выше, Ассоциации выполняют множество правительственных задач, аналогичных задачам, установленным в Европе. Однако, многие задачи и ответственность в сфере грузового экспедирования остаются неясными, как и отношения между различными правительственными органами.

Узбекская Ассоциация Международного Экспедирования Узбекистана функционирует около 10 лет, и большинство экспедиторских компаний являются ее членами. В качестве члена FIATA, ассоциация осуществляет программы обучения. Ассоциация надеется, что настоящий проект будет способствовать плану создания учебного центра по экспедированию грузов в ближайшем будущем. В настоящее время для транспортного сектора существуют другие учебные возможности, которые сосредоточены в основном на территориях других учебных заведений (например, учебный центр МДО для автотранспортных организаций).

Никаких требований по лицензированию экспедирования грузов не имеется – оно упразднено несколько лет тому назад, и не будет восстанавливаться даже в новом законе об экспедировании грузов, подготовленном в качестве проекта. Считается необходимым повышение профессионализма в данном секторе, и Узбекская Ассоциация Международного Экспедирования надеется, что настоящий проект повысит общий уровень операций по экспедированию грузов в Узбекистане путем профессионального обучения.

Ташкент – удачное место для осуществления части программ, благодаря строгой поддержке Узбекской Ассоциации Международного Экспедирования. Однако, в сфере материально-





Проект финансируется
Европейским Союзом



технического обеспечения проекта возникают некоторые проблемы. Это относится, особенно, к сложным процедурам получения визы, не только для экспертов, но и для других участников проекта из некоторых соседних стран.

Визит в Казахстан

Господин Харри де Лейер побывал в г. Алматы с 22 по 24 ноября, и провел встречи с представителями Казахстана – Национальным Секретариатом, Ассоциацией Экспедирования и Делегацией ЕС. Настоящий проект был всесторонне поддержан, и стороны проявили интерес в участии в нем. Уже в предыдущие годы были созданы учебные центры и средства в области транспорта, материально-технического обеспечения и экспедирования, которые готовы помочь настоящему проекту. В настоящее время экспедирование грузов вошло в некоторые статьи различных законов, но было бы прекрасно, если бы имелась возможность издать в ближайшем будущем отдельные законы об экспедировании грузов, с применением Транспортного Кодекса. Это вопрос будет решен. С Научно-Исследовательским Институтом по Транспортным Исследованиям приняты предварительные соглашения о создании при нем подразделений по поддержке настоящего проекта..

Учитывая ожидаемые логистические трудности в осуществлении учебных программ в Узбекистане, проектная группа считает целесообразным создать второй пункт поддержки в Центральной Азии в г. Алматы. Первичный опыт консультанта по учебным проектам показывает, что в г. Алматы возможно беспрепятственное осуществление учебных программ, при отсутствии логистических трудностей, связанных с процедурами получения виз...

ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ВИЗИТОВ И ВСТРЕЧ:

1. Высоко оценивается Программа поддержки отрасли экспедирования грузов в регионе TRACECA. Особый интерес был проявлен к компонентам расширения объема проекта.
2. Вопросы, указанные в Техническом Задании, являются существенными и важными по отношению к привлеченным организациям.. Для оценки ситуации в отрасли экспедирования грузов в регионе TRACECA оформлен опросный лист (Приложение 8). Кроме того, будет проводиться оценка учебных потребностей, которая выявит в деталях все потребности, и реальные требования бенефициаров (Приложение 10).
3. Уполномоченные лица, с которыми проведены встречи, будут помогать осуществлению проекта, и назначать ответственных контактных лиц для поддержания непосредственной связи с Проектной Группой, или Национальными Секретариатами и / или Национальными Координаторами Проекта.
4. Несмотря на то, что экспедированию грузов оказывается многолетняя учебная и техническая помощь, ситуация все еще остается чрезвычайно неудовлетворительной, а это препятствует работе и коммерческой деятельности всех опрошенных заинтересованных сторон.

Одним из знаменательных событий, происшедших в начальной стадии, является участие Постоянного Секретариата TRACECA и Правовой Рабочей Группы на встрече Национальных Секретариатов, прошедшей в Киеве 15-16 ноября 2005 г. Во время встречи Рабочей Группы с проектом ознакомились все участвующие Национальные Секретариаты. После презентации проекта были проведены встречи и обсуждения непосредственно с некоторыми Национальными Секретариатами и представителями Национального Секретариата. Обсуждения показали большой интерес к настоящему проекту и необходимость в запланированных учебных программах.





Проект финансируется
Европейским Союзом



2.2.2 Организация проекта

Структура управления проектом

Проект будет осуществляться группой основных экспертов:

- Руководитель проекта: Рене Меус
- Коммерческий и Транспортный Эксперт: Харри де Лейер
- Академический Директор: Норберт Вагнер
- Координатор по Обучению и Проекту: Михаил Прокофьев

Кроме того, к проекту будут привлечены и другие эксперты.

Местные и региональные пункты поддержки

Местные и региональные пункты поддержки созданы в г. Баку (Азербайджан) и г. Киев (Украина). Для Центральной Азии планируется создание пунктов поддержки в г. Ташкент (Узбекистан) и г. Алматы (Казахстан), с целью обеспечить беспрепятственное осуществление проекта. Опыт в начальной стадии показывает, что создание регионального пункта поддержки для всей Центральной Европы в Ташкенте может вызвать проблемы в сфере материально-технического обеспечения при организации региональных учебных программ.

Основные эксперты будут регулярно посещать местные пункты поддержки, чтобы удостовериться в последовательности и охватываемости всего региона.

Пункт поддержки проекта в Баку находится в Постоянном Секретариате TRACECA, и содействует координации настоящего проекта с другими проектами и деятельностью TRACECA, осуществляемой через Постоянный Секретариат.

В каждой стране будет назначен представитель по данной стране, который будет нести ответственность за всю местную поддержку, необходимую для группы экспертов.





Проект финансируется
Европейским Союзом



3 Планирование проекта

3.1 Цели проекта

Общие цели проекта: Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA.

Специфические цели проекта: Укрепление сектора экспедирования грузов в странах методом обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов в дальнейшем развитии и профессионализма в экспедировании грузов, разработка мер улучшения управляющей структуры.

3.2 Связи с другими проектами

Во время первого визита в Баку с 1 по 4 ноября 2005 г. была создана надлежащая связь между «Проектом по курсам обучения грузовых экспедиторов» TRACECA и «Проектом по Коммерческой Помощи и Организационной Поддержке» TRACECA, осуществляемым Dornier Consulting/KLC. Эта связь была усилена во время встречи Постоянного Секретариата TRACECA и Правовой Рабочей Группы, прошедшей 15-16 ноября в г. Киев Украины.

Будет создана кооперация также с другим проектом TRACECA – «Проектом по обучению судоходства».

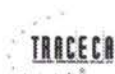
3.3 Подход к проекту и запланированные результаты

Подход к проекту

Подход к проекту будет одним из пригодных подходов, так как масштаб проекта очень широк, включая анализы и рекомендации о правовой структуре и основах регулирования промышленности экспедирования грузов; усиление и в некоторых случаях создание национальных ассоциаций грузовых экспедиторов; разработка учебных материалов для грузовых экспедиторов в соответствии с учебными стандартами FIATA, обучение преподавателей и организационная поддержка основных учебных центров.

Основная группа экспертов (4 человека) объедят в регулярном порядке 10 стран, и будут инструктировать региональные пункты поддержки и местных координаторов для достижения целей проекта.

Будут обеспечены надлежащие связи с ассоциациями и компаниями по экспедированию грузов, а также вышестоящими экспедиторскими органами и учебными центрами, и будет создана сеть основных заинтересованных лиц по настоящему проекту. Данная сеть будет обеспечена регулярной информацией о ходе настоящего проекта.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Запланированные результаты: Отчеты 10-и стран, включающие всесторонний анализ действующей ситуации по отношению к основе регулирования и фактической ситуации экспедирования грузов и транспортной промышленности в каждой из стран TRACECA.

Отчет, включающий рекомендации о документах, которые используются в настоящее время в практической деятельности по экспедированию грузов, меры против ущемления интересов населения и основы регулирования в каждой из стран TRACECA.

Семинары для ключевых заинтересованных сторон по итогам анализа и рекомендаций, в каждой из стран TRACECA.

Стажировка для ответственных лиц по распространению данных о проекте.

Прочное обоснование для создания 3-х ассоциаций грузовых экспедиторов соответственно в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане.

Отчет, содержащий анализ текущей позиции ассоциаций грузовых экспедиторов, а также стратегии по укреплению данной позиции.

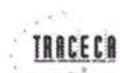
Стажировка, направленная на ознакомление ассоциаций грузовых экспедиторов с передовым опытом Европы.

Обширные материалы по обучению, согласно минимальным стандартам FIATA на английском и русском языках.

6 региональных учебных мероприятий, не менее недели каждое.

Стратегия проекта и окончательные результаты

Настоящий проект является комплексным, так как он включает обширный список заинтересованных лиц в отрасли экспедирования грузов. Фактически, все звенья цепи международного снабжения в той или иной мере связаны с деятельностью экспедирования грузов. Одна из основных целей в создании TRACECA заключалась в содействии международной торговле и транспорту по всему коридору TRACECA. Данный коридор постепенно превратился в более широкую международную региональную сеть, где существуют множество препятствий для оказания помощи международной торговле и транспорту, а также упрощения и гармонизации международных торговых и транспортных процедур. Настоящий проект посвящен именно этим вопросам, так как он включает одно из важнейших звеньев в данном отношении: отрасль экспедирования грузов. Проблема состоит в том, что именно данный сектор регулируется с трудностью, будучи крайне многообразным в своих действиях и включая большое количество компаний и предприятий. Большинство обязанностей регулируется частным законом в форме деловых контрактов. Однако, эти деловые контракты приобретают все больше международную стандартизованную форму, имеющую больше юридических полномочий, придерживаясь деловых опытов международного уровня. Эта тенденция подлежит обсуждению между всеми государствами – членами в регионе TRACECA и обмену опытом в данной сфере. Однако, все еще стоит подумать о методах трансформирования и преобразования этих международных торговых и транспортных процедур и международного делового опыта в национальное законодательство.. Эта проблема выдвигается в настоящем отдельном проекте.



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Усиление ассоциаций экспедирования грузов необходимо, так как ассоциации формируют потенциальную среду для распространения международного опыта повышения эффективности и воздействия международного экспедирования грузов на их членов, обеспечивая их последними сведениями в области процессуальных норм и положений по торговле и транспорту. Ассоциации также играют важную роль в начальном и периодическом обучении грузовых экспедиторов. Для начального обучения грузовых экспедиторов будет разработан стандартный учебный план в тесном сотрудничестве с FIATA, с использованием техники дистанционного изучения, а преподаватели и менеджеры учебных центров будут обучаться проведению обучения на устойчивой базе.

3.4 Ограничения, риски и неопределенности

Во время начальной стадии было определено очень мало ограничений, рисков или неопределенностей. Все страны проявили интерес к проекту, хотя все еще неизвестно, будет ли Туркменистан также поддерживать проект в политическом смысле на правительственном уровне.

Следует отметить, что Консультант сделает все возможное вместе с бенефициарами, чтобы минимизировать уровень неопределенностей и рисков и повлиять на осуществление проекта; Проектный Менеджер ЕС будет оповещен об основных возникших проблемах.

3.5 Планирование проекта

3.5.1 Рабочий план

Обновленный рабочий план настоящего проекта, включающий:

- Общий план работы.
- Общий план основных результатов.
- План действий на последующий период (Рабочая программа на период с декабря 2005 г. по май 2006 г.)

приложен в стандартном формате Tasis в качестве Приложения 1, Приложения 2 и Приложения 3 к настоящему Отчету.

3.5.2 Планирование деятельности экспертов

Основная группа международных экспертов, состоящая из:

1. Руководителя проекта Рене Меуса;
2. Торгового и Транспортного Эксперта Харри де Лейера
3. Академического директора Норберта Вагнера
4. Координатора по Обучению и Проекту Михаила Прокофьева

начали свою работу по проекту в запланированном порядке, без внесения или предложения каких-либо изменений или перемещений.

Общее штатное расписание указано в Приложении 5.





Проект финансируется
Европейским Союзом



3.5.3 Составление отчетов

Согласно Технического Задания и «Инструкциям по административным отчетам» Tacis, кроме настоящего Начального Отчета необходимо составить также нижеследующие отчеты. Предлагаемый график отчетов корректирует график, представленный ранее в рамках Технического Предложения с целью обеспечения соответствия с графиками рекомендуемыми для проектов Tacis, то есть, чтобы расчет шестимесячного перерыва между Отчетами о выполнении работ начинался в конце начальной стадии.

Отчет о выполнении работ 1

Этот отчет должен быть предоставлен через 6 месяцев после начала Проекта, т.е. в конце шестого месяца осуществления проекта, который приходится на март 2006 г.

Отчет о выполнении работ 2

Этот отчет должен быть предоставлен в конце 12-го месяца осуществления проекта, который приходится на сентябрь 2006 г.

Отчет о выполнении работ 3

Этот отчет должен быть предоставлен в конце 18-го месяца осуществления проекта, который приходится на март 2007 г.

Проектный отчет об окончательном выполнении работ

Проектный отчет об окончательном выполнении работ должен быть предоставлен в конце 22-го месяца осуществления проекта, который приходится на июль 2007 г.

Содержание:

- Предложения о развитии (включая рекомендации по будущим программам)
- Подробности всей работы, выполненной по настоящему проекту.

Окончательный отчет о выполнении работ

Окончательный отчет о выполнении работ должен быть предоставлен в конце осуществления проекта, т.е. в августе 2007 г. Он включает комментарии организаций-бенефициаров и Проектного Менеджера ЕС о проектном отчете об окончательном выполнении работ.

Все отчеты должны составляться одновременно на английском и русском языках.





Проект финансируется
Европейским Союзом



3.6 Логическая основа



	Посредническая логика	Объективно сверяемые показатели	Источники сверки	Предположения
Общие цели	Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA.	<ul style="list-style-type: none"> Относительное увеличение транспорта в регионе TRACECA 	<ul style="list-style-type: none"> Транспортная и торговая статистика 	
Цель проекта	Укрепление сектора экспедирования грузов в странах методом обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов в достижении дальнейшего развития профессионализма в экспедировании грузов и разработки мер улучшения управляющей структуры.	<ul style="list-style-type: none"> Многочисленные активные грузовые экспедиторы и крупные компании в качестве показателя развития и усовершенствования сектора экспедирования грузов и уровня посредничества в транспортной системе 	<ul style="list-style-type: none"> Торговые Палаты Годовые отчеты 	<ul style="list-style-type: none"> Продолжительное сотрудничество между странами TRACECA и международными органами, например, ЕС Стабильное расширение международных торговых связей Политическая стабильность в регионе TRACECA и в регионе целом Продолжительные попытки к сотрудничеству в регионе TRACECA, направленные на содействие повышению конкуренции коридоров TRACECA Ратификация Основного Многостороннего Соглашения по международному транспорту с целью развития Коридора Европа-Кавказ-Азия (MLA) и подтверждения проекта <p>Страны TRACECA и сектор экспедирования грузов в этих странах будут оказывать настоящему проекту большую техническую и логистическую помощь.</p>

	Посредническая логика	Объективно сверяемые показатели	Источники сверки	Предположения
Результаты	<p>1. <i>Введение необходимых изменений в положение</i></p> <p>2. <i>Усиление национальных ассоциаций грузовых экспедиторов, способных:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> представлять, содействовать и защищать интересы промышленности экспедирования грузов улучшить качество услуг, оказываемых грузовыми экспедиторами создать отношений между учебными центрами и ассоциациями вносить необходимые изменения в транспортное и таможенное законодательство, а также сыграть активную роль в осуществлении этих изменений действовать в сотрудничестве с ассоциациями FIATA, а также ассоциациями в других странах региона TRACECA <p>3. <i>Проведение специалистом обучения грузовых экспедиторов, учитывая необходимость в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Тренирах обучения с целью передачи знаний и умений, требуемых для обучения грузовых экспедиторов Документах ООН, а также наилучших европейских опытах и потребности в применении ноу-хау основных органов государственного регулирования самих ассоциаций и штатных сотрудников промышленности экспедирования грузов. 	<ul style="list-style-type: none"> Количество корректировок в издания уставов (законов, правил, документаций) Адаптация основ регулирования общей модели к стране Уровень транспортной гармонизации, стандартизации технических документов и безопасности грузов <ul style="list-style-type: none"> Количество новых созданных ассоциаций грузового экспедирования Расширенное членство ассоциаций Уровень взаимодействия с учебными центрами Уровень привлечения (помощи) ассоциаций к применению нового законодательства Уровень взаимодействия и сотрудничества с FIATA и другими ассоциациями грузовых экспедиторов <ul style="list-style-type: none"> Количество обученных грузовых экспедиторов Количество занятий, проводимых по учебным программам Количество и содержание учебных материалов Соответствие учебных материалов документам ООН и наилучшим опытам ЕС 	<ul style="list-style-type: none"> Государственные газеты или официальные журналы Официальные издания Национальные руководящие принципы и положения о транспорте <ul style="list-style-type: none"> Регистрация в Торговых Палатах Уровень членства (годовые отчеты) Официальные переписки между ассоциациями и учебными центрами Переписки и встречи с FIATA <ul style="list-style-type: none"> Оценка обучения, списки посещаемости Отчеты о выполнении работ Учебные материалы и справочники 	<ul style="list-style-type: none"> Одновременное постепенное обновленное основ регулирования и обучение во многих странах будут поощрять основы регулирования общей модели между всеми государствами. Предлагаемые положения поддерживаются и адаптируются национальными правительствами Изменения в регулирование окажут непосредственное положительное влияние на транспортную гармонизацию Международное регулирование стабильно <ul style="list-style-type: none"> Компании по экспедированию грузов уверены в пользе членства ассоциации Усиление ассоциации способствует улучшению качества услуг оказываемых в промышленности грузового экспедирования Регулятивные органы сыграют активную роль в развитии закона и политики для ассоциаций <ul style="list-style-type: none"> Наличие квалифицированных тренеров для участия в проведении учебных программ Имеются надлежащие и квалифицированные учащиеся Ассоциации экспедирования грузов намерены и способны помочь выбрать кандидатуру для обучения
Действия	<p><i>Введение необходимых изменений в положение</i></p> <p>Задача 1A: Анализ действующей ситуации.</p> <p>Задача 1B: Аттестация Европейских стран и рекомендации по изменениям в основах регулирования.</p> <p>Задача 1C: Внесение изменений в основу регулирования.</p> <p>Задача 1D: Стажировка по распространению данных о проекте между основными ответственными лицами регулятивных органов.</p> <p><i>Усиление национальных ассоциаций грузовых экспедиторов</i></p>	<p>Потребляемая сила и расходы:</p> <p>Долговременные международные эксперты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Лидер группы: 295 дней Главные эксперты: 785 дней <p>Кратковременные международные эксперты:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Предложение, контракт и отчеты о проведении работы 	<ul style="list-style-type: none"> Ассоциации экспедирования грузов намерены и способны сделать вклад в отчеты страны, стремятся к улучшению и будут участвовать на симпозиумах

	Посредническая логика	Объективно сверяемые показатели	Источники сверки	Предположения
	<p>Задача 2А: Создание ассоциации грузовых экспедиторов в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане; восстановление ассоциации грузовых экспедиторов в Азербайджане.</p> <p>Задача 2В: Составление списка возникающих трудностей и схему стратегии усиления ассоциации.</p> <p>Задача 2С: Консультации действующим ассоциациям грузовых экспедиторов.</p> <p>Задача 2D: Поощрение и содействие созданию учебных центров.</p> <p>Задача 2E: Распространение данных о грузовых экспедиторах.</p> <p>Задача 2F: Стажировка для ассоциаций грузовых экспедиторов.</p> <p><i>Специализированное обучение грузовых экспедиторов.</i></p> <p>Задача 3А: Оценка потребностей обучения.</p> <p>Задача 3В: Отбор стажеров.</p> <p>Задача 3С: Отбор и разработка учебных материалов.</p> <p>Задача 3D: Осуществление учебных мероприятий.</p> <p>Задача 3E: Оценка влияния обучения.</p>	<p>- Главные эксперты: 290 дней</p> <p>Кратковременные местные эксперты: - Главные эксперты: 240 дней</p> <p>Случайные расходы по: - Поездкам и авансам, связанным с миссиями, выполняемыми по операциям в странах-бенефициарах - Возмещению операционных расходов в региональном офисе - Выплатам авансов по экспертным миссиям в регионе, включая симпозиумы и семинары - Переводу учебных материалов и других важных документов</p>	<ul style="list-style-type: none"> Предложение, контракт и отчеты о проведении работы Предложение, контракт и отчеты о проведении работы 	<ul style="list-style-type: none"> Полная поддержка и обязательство национальных грузовых экспедиторов и регулятивных органов Ассоциации и грузовые экспедиторы обеспечивают участие на обучении квалифицированных лиц

Приложение 1
ФОРМА 1.4:

ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТЫ

Название проекта: Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)		Номер проекта: EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI				Страны: Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан				Страница : 1							
Период планирования : 09/2005 - 11/2005		Составлен : Ноябрь, 2005 г.				Подрядчик : NEA и его партнеры в консорциуме (Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, TRADEMCO, Shipping and Transport College Rotterdam)											
Название проекта: Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA) Основные цели: Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA. Укрепление сектора экспедирования грузов в странах методом обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов достичь дальнейшего развития и профессионализма в экспедировании грузов и разработать меры улучшения управляющей структуры.																	
№	ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ												ЗАТРАТЫ			
		2005				2006				2007				ЛИЧНЫЙ СОСТАВ (ЧЕЛ.-ДЕНЬ)		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	Международный	Местный				
01	Анализ действующей ситуации о правовой структуре и основах регулирования промышленности экспедирования грузов				xxxx	Xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx			243	30		
02	Аттестация европейских стран и рекомендации о внесении изменений в основы регулирования промышленности экспедирования грузов					Xxxx	xxxx							44	0		
03	Внесение изменений в основы регулирования промышленности экспедирования грузов						xxxx	xxxx	xxxx		xxxx	xxxx		70	20		
04	Стажировка для ответственных лиц регулятивных органов по распространению данных о проекте.									xxxx				40	20		
05	Создание ассоциаций грузовых экспедиторов в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане.				xxxx		xxxx		xxxx	xxxx	xxxx			113	20		

Название проекта:

Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)

Номер проекта:

EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI

Страны:

Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Страница :

2

Период планирования :

09/2005 - 11/2005

Составлен :

Ноябрь, 2005 г.

Подрядчик :

NEA и его партнеры в консорциуме (Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, TRADEMCO, Shipping and Transport College Rotterdam)

Название проекта:

Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)

Основные цели:

Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA.

Укрепление сектора экспедирования грузов в странах методом обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов достичь дальнейшего развития и профессионализма в экспедировании грузов и разработать меры улучшения управляющей структуры.

№

ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ

ЗАТРАТЫ

2005

2006

2007

ЛИЧНЫЙ СОСТАВ

(ЧЕЛ.-ДЕНЬ)

ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ

ПРОЧЕЕ

06	Составление перечня возникших трудностей и описание стратегии для усиления ассоциаций					xxxx								40	30		
07	Консультации действующим ассоциациям грузовых экспедиторов.				Xxxx	xxxx		xxxx	xxxx	xxxx	xxxx			79	10		
08	Поощрение и помощь созданию учебных центров			xxxx	Xxxx	xxxx		xxxx	xxxx	xxxx	xxxx			80	10		
09	Распространение информации о грузовых экспедиторах					xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx			61	10		
10	Стажировка для ассоциаций грузовых экспедиторов в Европе						xxxx	xxxx						80	20		
11	Оценка потребностей для обучения грузовых экспедиторов			xxxx	Xxxx									42	20		
12	Отбор учащихся			xxxx	Xxxx									74	10		
13	Отбор и разработка учебных материалов			xxxx	Xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx					136	0		
14	Осуществление учебных мер					xxxx	xxxx	xxxx	xxxx					248	30		
15	Оценка влияния обучения									xxxx				20	10		
	ОБЩАЯ СУММА													1370	240		

Приложение 2
ФОРМА 1.5:

ОБЩИЙ ПЛАН ОСНОВНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Название проекта: Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)	Номер проекта: EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI	Страны: Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Страница : 1
Период планирования : 09/2005 - 11/2005	Составлен : Ноябрь, 2005 г.	Подрядчик : NEA и его партнеры в консорциуме (Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, TRADEMCO, Shipping and Transport College Rotterdam)	
<i>Основные результаты (с указанием описания и условленной даты)</i>	<i>Объективно сверяемые показатели</i>	<i>Ограничения и предположения</i>	
Основные цели: Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA. Укрепление сектора экспедирования грузов в странах методом обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов достичь дальнейшего развития и профессионализма в экспедировании грузов и разработать меры улучшения управляющей структуры.			
Отчеты 10-и стран, включающие всесторонний анализ действующей ситуации по отношению к основе регулирования и фактической ситуации экспедирования грузов и транспортной промышленности в каждой из стран TRACECA.	Имеющиеся отчеты 10 стран	Никаких основных ограничений и предположений. Уровень подробности отчетов зависит от готовности всех заинтересованных лиц предоставить важную информацию.	
Отчет, включающий рекомендации о документах, которые используются в настоящее время в практической деятельности по экспедированию грузов, меры против ущемления интересов населения и основы регулирования в каждой из стран TRACECA.	Имеющийся отчет.	Никаких основных ограничений и предположений. Уровень подробности отчетов зависит от готовности всех заинтересованных лиц предоставить важную информацию.	
Семинары для ключевых заинтересованных сторон по итогам анализа и рекомендаций в каждой из стран TRACECA.	Проведенный симпозиум. Число зарегистрированных участников.	Заинтересованные лица намерены участвовать.	
Стажировка для ответственных лиц по распространению данных о проекте.	Проведенная стажировка. Число зарегистрированных участников.	Ответственные лица намерены участвовать.	
Прочное обоснование для создания 3-х ассоциаций грузовых экспедиторов соответственно в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане.	Созданные ассоциации грузовых экспедиторов или наличие гарантийных писем для создания таких ассоциаций.	Компании по экспедированию грузов в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане намерены создать ассоциацию.	
Отчет, содержащий анализ текущей позиции ассоциаций грузовых экспедиторов, а также стратегии по укреплению данной позиции.	Имеющийся отчет.	Никаких основных ограничений и предположений. Уровень подробности отчетов зависит от готовности всех заинтересованных лиц предоставить важную информацию.	
Стажировка, направленная на ознакомление ассоциаций грузовых экспедиторов с передовым опытом Европы.	Проведенная стажировка. Число зарегистрированных участников.	Ассоциации грузовых экспедиторов намерены участвовать.	
Обширные материалы по обучению, согласно минимальным стандартам FIATA на английском и русском языках.	Учебные материалы, распечатанные на бумагу и электронные на вебсайте.	Имеются учебные материалы, предъявленные FIATA для признания.	
6 региональных учебных мероприятий, не менее недели каждое.	Проведенные учебные мероприятия. Зарегистрированные участники.	Учащиеся намерены участвовать.	

Название проекта: Курсы по обучению грузовых экспедиторов (TRACECA)		Номер проекта: EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI		Страны: Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан				Страница : 2			
Период планирования : 09/2005 - 11/2005		Составлен : Ноябрь, 2005 г.		Подрядчик : NEA и его партнеры в консорциуме (Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, TRADEMCO, Shipping and Transport College Rotterdam)							
Основные цели: Содействие мультимодальным грузоперевозкам, а также быстрым, безопасным, наиболее надежным и эффективным перевозкам по коридору TRACECA с целью повышения безопасности и улучшения доступа на международные рынки, а также повышения конкурентоспособности коридоров TRACECA. Укрепление сектора экспедирования грузов в странах методом обмена знаниями, обеспечение способности ассоциаций грузовых экспедиторов достичь дальнейшего развития и профессионализма в экспедировании грузов и разработать меры улучшения управляющей структуры.											
№	ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ						ЗАТРАТЫ			
		2005/2006 (месяцы)						ЛИЧНЫЙ СОСТАВ (ЧЕЛ.-ДЕНЬ)		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ
05	Создание ассоциаций грузовых экспедиторов в Киргизии, Туркменистане и Таджикистане.	xxxx				xxxx	xxxx	33	10		
06	Составление перечня возникших трудностей и описание стратегии для усиления ассоциаций					xxxx	xxxx	10	10		
07	Консультации действующим ассоциациям грузовых экспедиторов.		Xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	27	5		
08	Поощрение и помощь созданию учебных центров	xxxx	Xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	30	5		
09	Распространение информации о грузовых экспедиторах					xxxx	xxxx	6	0		
10	Стажировка для ассоциаций грузовых экспедиторов в Европе										
11	Оценка потребностей для обучения грузовых экспедиторов		Xxxx	xxxx	xxxx			32	15		
12	Отбор учащихся		Xxxx	xxxx	xxxx			44	5		
13	Отбор и разработка учебных материалов	xxxx	Xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	106	0		
14	Осуществление учебных мер					xxxx	xxxx	48	10		
15	Оценка влияния обучения										
	ОБЩАЯ СУММА							523	85		



Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 4

Список основных встреч в регионе TRACESCA и в других регионах в начальной стадии

Имя	Должность	Встретился
Армения		
Господин Гагик Григорьян	Национальный Секретарь TRACESCA, Начальник Департамента Зарубежных Отношений Министерства Транспорта и Связи	Господин Меус, Господин Вагнер
Азербайджан		
Господин Акиф Мустафаев	Национальный Секретарь TRACESCA	Господин Меус
Господин Эльмар Фараджев	Начальник Отдела TRACESCA и Международных Проектов Департамента Зарубежных Отношений Министерства Транспорта	Господин Меус
Господин Фуад Багиров	Советчик по Мониторинговой Программе TACIS и Балкан	Господин Меус
Грузия		
Господин Давид Циклаури	Национальный Секретарь TRACESCA, Заместитель Министра Транспорта	Господин Меус
Казахстан		
Господин Мурат Бекмагамбетов	Национальный Секретарь TRACESCA	Господин Меус, Господин Вагнер Господин де Лейжер
Господин Карл Нейлс	Проект по Коммерческой Помощи и Организационной Поддержке	Господин Меус, Господин Вагнер
Госпожа Гульнара Дусупова	Отдел Технического Сотрудничества Делегации Европейской Комиссии в Казахстане	Господин де Лейжер
Господин Роман Андруцкий	Научно-Исследовательский Институт Транспорта	Господин де Лейер
Господин Эдуард Каплан	Исполнительный Директор Транссистемы и член Правления Ассоциации Грузовых Экспедиторов Ассоциации	Господин де Лейер
Киргизия		
Госпожа Айдена Э. Бейшебаева	Атташе Департамента Планирования Зарубежной Политики и Двухстороннего Экономического Сотрудничества Министерства Иностранных Дел Республики Киргизия	Господин Вагнер
Молдова		
Таджикистан		





Проект финансируется
Европейским Союзом



Господин Барыш Тозар	Заместитель Министра Транспортировки и Связи	Господин Меус
Господин Иззет Ишык	Начальник Департамента Главного Управления Дорожного Транспорта Министерства Транспорта	Господин Меус, Господин Вагнер
Туркменистан		
Украина		
Господин Михаил Никутин	Главный Эксперт Департамента Зарубежных и Экономических Отношений Министерства Транспорта и Связи Украины	Господин Меус
Господин Юрий Приходко	Генеральный Директор Ассоциации Международных Грузовых Экспедиторов Украины (АМГЭУ)	Господин Меус
Госпожа Алена Бульба	Директор Украинской Ассоциации Центров Деловых Инкубаций и Инноваций	Господин Меус
Госпожа Лариса Добруха	Заместитель Директора по Обучению Учебного Консультационного Центра	Господин Меус
Госпожа Катерина Басова	Директор Логистической Платформы	Господин Меус
Господин Артем Мильшин	Информационный Менеджер Логистической Платформы	Господин Меус, Господин Вагнер
Госпожа Алла Новикова	Заместитель Директора по Исследовательской Работе Государственного Проектного Института Автомобильных Исследований Министерства Транспорта и Связи Украины	Господин Меус, Господин Вагнер
Госпожа Марина Андрианова	Мониторинговая Программа Tacis и Cards	Господин Меус, Господин Вагнер
Госпожа Ольга Сенюк	Проект по Коммерческой Помощи и Организационной Поддержке	Господин Меус, Господин Вагнер
Господин Григорий Легенький	Национальный Секретарь TRACECA, Директор Департамента Развития и Координации Транспортных Систем Министерства Транспорта Украины	Господин Меус
Узбекистан		
Господин Бехзод Тешабаев	Национальный Координационный Отдел по TACIS	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Мирзоулутбек Рузиев	Национальный Координационный Отдел по TACIS	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Хоким Матчанов	Председатель Узбекской Ассоциации Международных Экспедиторов	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Давронбек Хамрев	Узбекская Ассоциация Международных Экспедиторов	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Акрам Мухидов	Узбекская Ассоциация Международных Экспедиторов	Господин де Лейер Господин Прокофьев



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Господин Олимжон Буранов	Национальный Секретарь TRACECA	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Абдувахид Абдухаликов	Директор "Транстуркистон" (Грузовой экспедитор)	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Манфред Зьюверс	Euro House, Офис Исполнительной и Управленческой Поддержки и Связи Европейской Комиссии	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Валерий Анатольевич Топалиди	Ассоциация Международного Дорожного Транспорта Республики Узбекистан, Директор Учебного Центра "Билиминтертранс"	Господин Меус Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Тимур Закирович Муслимов	Концерн "Узавтойул"	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Господин Абдурахман А. Абдувалиев	Генеральный Директор Агентства Автомобильного и Речного Транспорта	Господин Прокофьев
Господин Шалим Ш. Шавахабов	Узбекское Агентство Автомобильного и Речного Транспорта	Господин Прокофьев
Господин Азиз Мухтасимов	Международные Торговые Выставки и Конференции	Господин де Лейер Господин Прокофьев
Межправительственная Комиссия TRACECA		
Госпожа Людмила Тренкова	Генеральный Секретарь Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA	Господин Меус
Господин Анар Исмаил	Тарифный и Железнодорожный Эксперт Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA	Господин Меус
Господин Хикмат Алиев	Административный Менеджер Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA	Господин Меус
Госпожа Анжелика Звицки	Контролер Постоянного Секретариата по Коммерческой Помощи и Организационной Поддержке TRACECA	Господин Меус, Господин Вагнер
Господин Бодо Россиг	Лидер Группы по Коммерческой Помощи и Организационной Поддержке TRACECA	Господин Меус, Господин Вагнер
Госпожа Арина Комарова	Юрисконсульт по Коммерческой Помощи и Организационной Поддержке TRACECA	
FIATA, Швейцария		
Господин Марко А. Сангалетти	Генеральный Директор FIATA	Господин Меус, Господин Вагнер
Господин Маркус Шони	Менеджер FIATA	Господин Меус, Господин Вагнер
Европейская Комиссия, Бельгия		
Господин Афанасиос Боициос	EuropeAid Co-operation Office	Господин Меус



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 6

Проект

Техническое Приложение к Основному Двустороннему Соглашению об Операциях по Экспедированию грузов

Статья 1 Общие положения

1. Настоящее Техническое Приложение определяет процедуру деятельности экспедирования грузов – процесс услуг и организации грузоперевозок каким-либо видом транспорта, а также составления транспортных, таможенных и других документаций, требуемых для осуществления грузоперевозок (далее именуемые «услуги экспедирования грузов»).

Условия контракта об экспедировании грузов (далее именуемый «Контракт»), не оговоренные в настоящем Техническом Приложении, устанавливаются Сторонами данного контракта (агентом по экспедированию грузов и Клиентом) в соответствии с действующим местным законодательством стран Сторон Соглашения.

2. Правила настоящего Технического Приложения не охватывают действия экспедирования в области почтовой связи.

Статья 2 Определения

Определения, используемые в настоящем Техническом Приложении, имеют нижеследующие значения:

- a) “деятельность по экспедированию грузов” подразумевает вид специализированной деятельности по оказанию услуг по экспедированию грузов, осуществляемой агентом по экспедированию грузов на основании контракта о транспортной экспедиции;
- b) “услуги по экспедированию грузов” подразумевают любой вид услуг, связанных с перевозкой, объединением, хранением, транспортировкой, упаковкой и распространением товаров, а также соответствующие вспомогательные и консультативные услуги, включающие, кроме всего прочего, таможенные и финансовые вопросы, предложение Товаров по официальным целям, обеспечение страхования товаров и сбор платежей или документов, связанных с товарами;
- c) “агент по экспедированию грузов” подразумевает юридическое или физическое лицо, оказывающее услуги по экспедированию грузов согласно контракту о транспортной экспедиции;
- d) “транспортный агент” подразумевает юридическое или физическое лицо, оказывающее услуги по экспедированию грузов и действующее от имени клиента на основании контракта о транспортной экспедиции;
- e) “услуги транспортного агентства” подразумевают деятельность по экспедированию грузов, осуществляемую транспортными агентами;
- f) “клиент” подразумевает юридическое или физическое лицо, которое независимо, или посредством своего представителя, действующего от его имени, заключает контракты о транспортной экспедиции с агентом по экспедированию грузов или транспортным агентом;
- g) “грузоотправитель” подразумевает юридическое или физическое лицо, по требованию или от имени которого производится отправка грузов;





Проект финансируется
Европейским Союзом



- h) “грузополучатель” подразумевает юридическое или физическое лицо, по требованию или от имени которого производится прием грузов;
- i) “груз” подразумевает товары, материалы, вещества, продукты или какое-либо другое имущество грузоотправителя, принятое агентом по экспедированию грузов или его представителем по поставке;
- j) “перевозчик” подразумевает юридическое или физическое лицо, производящее поставку вверенного ему груза по назначению и передающее его грузополучателю или его представителю;
- k) “транспортный документ” подразумевает документ, утверждающий транспортный контракт, прием груза агентом по экспедированию грузов, а также его обязательства по поставке груза по назначению;
- l) “транспортное средство” подразумевает специальное приспособление (устройство) для транспортировки грузов и перевозки пассажиров, согласно транспортному глоссарию Eurostate, а также Европейская экономической комиссии ООН;
- m) “терминал” подразумевает комплекс непроизводственных конструкций, предназначенных для различных видов транспорта с целью поставки грузов (перевозки пассажиров), перегрузки и других операций по управлению перевозками грузов;
- n) “предприятие экспедирования грузов” подразумевает зарегистрированное юридическое лицо, оказывающее услуги по экспедированию грузов.

Статья 3 Правила деятельности по экспедированию грузов

1. Правила деятельности по экспедированию грузов должны быть утверждены Правительствами Сторон Соглашения.
2. Правила деятельности по экспедированию грузов определяют нижеследующее:
 - Список документов по экспедированию грузов (документация, подтверждающая заключение контракта по экспедированию грузов;
 - Требования по качеству услуг экспедирования грузов;
 - Установленная процедура услуг экспедирования грузов.

Статья 4 Права агента по экспедированию грузов и клиента

1. Агент по экспедированию грузов (далее именуемый «агент») имеет право отклоняться от инструкций клиента в интересах самого же клиента и самого себя. Данное отклонение допустимо в том случае, если агент не может спрашивать у клиента предварительное разрешение на данное действие в соответствии с контрактом, или же не в состоянии получить соответствующее согласие клиента по своему запросу в течение дня.

В случае, если инструкции клиента неточны или неполны, или же не соответствуют условиям контракта, а агент, при любых обстоятельствах, не может установить инструкции клиента, то он продолжает оказание услуг в интересах клиента.





Проект финансируется
Европейским Союзом



2. Если об этом отдельно не упомянуто в контракте, то агент имеет право выбрать или изменить вид или маршрут транспорта, или последовательность транспортных средств в интересах клиента. В этом случае, согласно контракту, агент должен немедленно оповестить клиента обо всех изменениях, внесенных в соответствии с настоящей статьей.

3. Согласно условиям настоящего контракта, агент может оставить груз в своем распоряжении до тех пор, пока не будут возмещены все расходы, связанные с интересами клиента, или же пока клиент не даст гарантию на компенсацию этих расходов. В этом случае клиент должен оплатить и все другие расходы, связанные с удержанием груза.

В любых случаях, оговоренных в настоящей статье, клиент будет нести ответственность за какой-либо ущерб, нанесенный в связи с удержанием груза.

4. Агент имеет право не выполнять собственные обязанности по настоящему контракту до тех пор, пока клиент не предоставит все необходимые документы, а также сведения о товаре и средствах транспортировки и другую информацию, необходимые для выполнения обязанностей агента.

В случае предоставления неполных данных агент должен требовать у клиента необходимые дополнительные сведения согласно процедуре, установленной в настоящем контракте.

5. Агент имеет право проверять достоверность необходимой документации, предоставленной клиентом, а также информацию, связанную с грузом, средствами транспортировки, и другие сведения, необходимые для выполнения обязанностей агента в соответствии с контрактом.

6. Клиент имеет право:
- выбирать маршрут груза и вид транспорта;
 - требовать у агента (если таковое обусловлено в контракте) предоставить какую-либо информацию о процессе грузоперевозки;
 - инструктировать агента в соответствии с контрактом.

Статья 5 Обязанности агента по экспедированию грузов

1. Агент обязуется оказывать услуги в соответствии с контрактом.
2. В случае невозможности предварительного запроса об отклонении от инструкций клиента, или же неполучения агентом ответа на данный запрос в течение дня, агент обязуется как можно скорее оповестить клиента об отклонениях, в порядке, установленном в контракте.
3. Агент, оказывающий клиенту личные, семейные или другие услуги, не связанные с деловой деятельностью клиента, обязуется, по требованию клиента, предоставить информацию о Законодательстве стран Сторон Соглашения в целях защиты прав заказчика.
4. Грузовой экспедитор принимает товары под собственную ответственность после выдачи клиенту документа об экспедировании грузов, а также предоставления оригиналов контрактов, заключенных грузовым экспедитором на основании доверенности, выданной клиентом, от имени клиента и в соответствии с контрактом об услугах по экспедированию грузов.
5. Агент не имеет право требовать от имени клиента контракт о страховании грузов, если об этом не согласовано в контракте.

Статья 6 Обязанности клиента



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



1. Клиент обязуется предоставить агенту полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, условиях транспортировки, а также другие сведения, требуемые для выполнения обязанностей агента в соответствии с контрактом. Клиент тоже должен предоставить все другие документы, требуемые для таможенного, санитарного и другого вида государственного контроля грузов.
2. Согласно процедуре контракта, клиент должен оплатить агенту компенсацию и возместить все его расходы, связанные с интересами клиента.

Статья 7 Общее обоснование ответственности

1. За невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей по настоящему контракту и его Техническим Приложениям агент и клиент несут ответственность в пределах, установленных в соответствии с международными конвенциями, применяемыми в странах Сторон Соглашения и настоящем Техническом Приложении.
2. В случае, если агент докажет, что нарушение обязательств связано с ненадлежащим выполнением соглашения об экспедировании, то ответственность клиента, подписавшее данное соглашение об экспедировании, устанавливается на основании правил, согласно которым основной экспедитор несет ответственность перед агентом.
3. При оказании экспедиторских услуг и осуществлении международных грузоперевозок, сопровождающихся соответствующими экспедиторскими документами, предел ответственности агента за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по контракту об экспедировании грузов не должен превышать 666,67 расчетных денежных единиц за каждую упаковку, или единичную грузоперевозку (666,67 расчетных денежных единиц за каждую упаковку или другую единицу отправляемого товара), за исключением ответственностей агента, указанных в пункте 2 Статьи 9 настоящего Технического Приложения.
С целью настоящего Технического Приложения, при оказании экспедиторских услуг, связанных с международными грузоперевозками, расчетная денежная единица обозначает Специальное Право Заимствования (СПЗ), установленное Международным Валютным Фондом. Стоимость валюты платежей в СПЗ вычисляется по методу определения стоимости, используемому Международным Валютным Фондом на соответствующую дату операции и сделок. Основываясь на стоимости валюты в СПЗ, конвертируемость валюты применяется по курсу, действующему на дату судебного решения, или же по курсу, действующему на другую дату, установленному в Соглашении между Сторонами.
4. Правила ограничения ответственности по пункту 3 настоящей Статьи, а также пункту 2 Статьи 7 настоящего Технического Приложения, не будут применяться, если агент докажет, что утеря, недоставка или повреждение груза возникло не из-за его преднамеренного или неосторожного действия или бездействия.
5. В случае одностороннего расторжения контракта клиент или агент будут возмещать убытки другой стороны, возникшие непосредственно из-за расторжения контракта.

Статья 8 Основа и уровень ответственностей агента за утерю, недоставку или повреждение груза

1. Агент несет ответственность за компенсацию истинной стоимости утеряннного, недоставленного или поврежденного груза с момента его принятия до поставки указанному в контракте грузополучателю





Проект финансируется
Европейским Союзом



или другому уполномоченному лицу. Если агент не сможет доказать, что утеря, недоставка или повреждение груза возникло при условиях вне его контроля, то компенсация данного груза выплачивается в нижеследующих суммах:

- a) за утерю или недоставку груза, принятого для поставки с оговоренной стоимостью, выплачивается компенсация, равная стоимости оговоренного груза или его недостающей части;
 - b) за утерю или недоставку груза, принятого для поставки без оговоренной стоимости, выплачивается компенсация, равная истинной (документально установленной) стоимости оговоренного груза или его недостающей части;
 - c) за повреждение груза, принятого для поставки с оговоренной стоимостью в сниженной сумме, а также в случае невозмещения поврежденного груза выплачивается вся его стоимость;
 - d) за повреждение груза, принятого для поставки без оговоренной стоимости в сниженной сумме истинной (документально установленной) стоимости груза, а также в случае невозмещения груза, выплачивается истинная (документально установленная) стоимость груза.
2. При оказании международных услуг по экспедированию грузов ответственность агента за утерю, недоставку или повреждение груза устанавливается согласно настоящей Статье, и не должна превышать две специальные денежные единицы за каждый килограмм утеряннного, недоставленного или поврежденного груза, если третья сторона, ответственная за агента, не выплатила больше компенсации.
 3. В контракте может быть указано, что вместе с компенсацией истинной стоимости утеряннного, недоставленного или поврежденного груза, агент должен вернуть все компенсации, не входящие в стоимость груза.
 4. Наряду с компенсацией и возмещением расходов клиента в сумме, оговоренной в настоящей статье, агент должен выплатить стоимость прибыли, упущенной из-за утери, недоставки или повреждения груза.
 5. При оказании международных услуг по экспедированию грузов стоимость упущенной прибыли полностью возмещается, но она не должна превосходить сумму, оговоренную в настоящем Техническом Приложении.
 6. Истинная (документально установленная) стоимость груза определяется на основании стоимости груза, указанной в соглашении или квитанции продавца. При отсутствии этих документов данная стоимость определяется по цене тех же видов товаров в месте назначения на дату добровольного платежа, а при отсутствии добровольного платежа – на дату судебного решения.
 7. Груз считается утеряннным, если его поставка не будет произведена в течение 30 дней со дня поставки, оговоренного в контракте по экспедированию грузов, а если в данном контракте дата поставки не оговорена, то в течение разумного времени, достаточного для поставки груза со дня его приема. Груз, который уже отправлен, но не передан грузополучателю, или другому уполномоченному лицу, указанному в контракте, из-за невыплаты или невозмещения, не может считаться утерянным, если агент оповестит клиента об оказании услуги по экспедированию груза согласно контракту.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Статья 9 Оповещение об утерянном, недоставленном или поврежденном грузе

1. Если во время передачи груза грузополучатель, указанный в контракте, или другое уполномоченное лицо не оповестит агента в письменном виде об утерянном, недоставленном или поврежденном грузе и не разъяснит проблему, то это будет означать, что они приняли груз без какого-либо повреждения (ущерба), если не оговорено иное.
2. Если об утере, недоставке или повреждении груза не будет оповещено при приеме груза, то это оповещение необходимо произвести не позднее, чем в течение 30 календарных дней со дня приема. Датой приема груза будет считаться дата его приема агентом.

Статья 10 Обоснование и ограничение ответственности агента за несоблюдение даты платежа по контракту

1. Агент возмещает убытки клиента, возникшие из-за несоблюдения даты платежа по контракту, если данным контрактом не предусмотрено иное, и если агент не сможет доказать, что несоблюдение даты платежа возникло в связи с форс-мажорными обстоятельствами, или же по вине самого клиента.
2. Согласно контракту об экспедировании грузов, если клиент пользуется услугами агента в личных или семейных целях, не связанные с деловой деятельностью клиента, то агент должен выплатить клиенту штраф за каждый день (24 часа. Отдельный день считается в 24-х часах), или за час (если предельный срок указан в часах). Дневной штраф составляет 3%, и не должен превышать 80% суммы возмещения, оплачиваемой клиенту. Клиент может также возместить утерю, возникшую из-за несоблюдения даты платежа по контракту об экспедировании грузов, если агент не сможет доказать, что несоблюдение даты платежа связано с невыполнимостью задачи, или же по вине самого клиента.

Статья 11 Обоснование и ограничение ответственности клиента перед агентом

1. Клиент несет ответственность за ущерб, нанесенный агенту из-за собственного невыполнения обязательств по предоставлению информации, требуемой по настоящему Техническому Приложению.

В случае, если отказ клиента от возмещения расходов агента, возникших при выполнении собственных обязательств по контракту, не обоснован, то клиент выплачивает штраф в сумме 10% общей суммы расходов агента, включая полную сумму всех возникших расходов.

2. Клиент несет ответственность за запоздалую выплату компенсации агенту или возмещение его расходов, возникших в рамках интересов клиента, в сумме 0.1% компенсации и расходов агента за каждый день опоздания, но не более чем полная сумма компенсации и расходов, возникших в рамках интересов клиента

Статья 12 Соглашение об изменениях в пределах ответственности агента

1. В контракте об экспедировании грузов может быть согласована более высокая ответственность агента по сравнению с ответственностью, указанной в настоящем Техническом Приложении или международных соглашениях, применяемых в странах Сторон МСС.
2. Соглашение об аннулировании или уменьшении ответственности агента не допускается.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Статья 13 Жалобы и иски против агента

1. Перед возбуждением иска против агента согласно контракту требуется подавать на него жалобу, за исключением исков, возбужденных против личных, семейных или других услуг, не связанных с деловой деятельностью клиента.
2. Грузополучатель, указанный в контракте, клиент или его уполномоченный представитель, а также страховщик имеют право на жалобу и иск о компенсации.
3. Иски возбуждаются в письменной форме. Иски за утерю, недоставку и повреждение груза должны сопровождаться документами, подтверждающими право возбуждать иск, а также оригиналами или заверенными копиями других документ, указывающих количество и стоимость груза.
4. Иски против агента должны возбуждаться в течение 6 месяцев со дня приобретения права на иск.
5. Агент должен рассмотреть иск клиента и сообщить ему в письменной форме об удовлетворении или отклонении исков в течение 30 дней со дня поступления исков.

 В случае частичного удовлетворения или отклонения исков агент должен аргументировать в своем сообщении принятое решение. В этом случае все документы, предъявленные при возбуждении иска, должны быть возвращены клиенту.
6. Агент имеет право принять тот или иной иск по истечению срока его возбуждения, установленного в настоящей статье, если иск был просрочен по уважительным причинам.

Статья 14 Ограничение действий

За любой иск, возбужденный согласно контракту об экспедировании грузов, ограничение действий составляет 1 год. Этот срок исчисляется со дня приобретения права иска.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 7

Проект

Техническое Приложение к Основному Двустороннему Соглашению о Мультимодальных Грузоперевозках

Статья 1 Общие положения

Настоящее Техническое Приложение регулирует отношения между транспортными предприятиями, операторами мультимодальных грузоперевозок, грузоотправителями и грузополучателями, а также другими юридическими и физическими лицами, действующими от имени грузоотправителей и перевозящими товары по мультимодальным услугам с использованием железнодорожного, морского, речного и дорожного транспорта и паромных соединений. Настоящее Техническое Приложение определяет права, обязательства и обязанности каждого участника грузоперевозок.

Положения настоящего Технического Приложения не будут влиять на применение какой-либо международной конвенции по мультимодальным грузоперевозкам и сегментным грузоперевозкам, и ничто в настоящем Техническом Приложении не может повлиять на право грузоотправителя выбрать между мультимодальной и сегментной грузоперевозкой.

Приложение 2 Определения

Настоящее Техническое Приложение включает нижеследующие определения:

"Мультимодальные грузоперевозки" подразумевают грузоперевозки с использованием 2 или более видов транспорта;

"Непосредственные мультимодальные грузоперевозки" имеют в виду грузоперевозки с использованием 2 или более видов транспорта на основании общих транспортных документов, применимых в течение всего рейса, с использованием одного загрузочного устройства;

"Оператор мультимодальных грузоперевозок" подразумевает какое-либо лицо, заключающее контракт о мультимодальных грузоперевозках, и несущее полную ответственность за мультимодальные грузоперевозки в качестве перевозчика или транспортного оператора;

"Контракт о мультимодальных грузоперевозках" подразумевает Контракт о грузоперевозке с использованием 2 или более видов транспорта, заключенный между оператором мультимодальных грузоперевозок или другим перевозчиком и грузоотправителем;

"Мультимодальный терминал / узловая точка" подразумевает транспортные пункты, в том числе железнодорожные станции, открытые для операций по грузоперевозкам, морские и речные порты (далее именуемые «порты»), дорожные терминалы, загрузочно-разгрузочные парки и другие транспортно-складские терминалы;





Проект финансируется
Европейским Союзом



“Документ о мультимодальных грузоперевозках“ подразумевает документ, удостоверяющий контракт о мультимодальных грузоперевозках, арест товаров оператором мультимодальных грузоперевозок, а также поставку товаров в соответствии с условиями данного контракта;

“Специальное право заимствования (СПЗ)” подразумевает расчетную денежную единицу, установленную Международным Валютным Фондом.

Статья 3 Цели

1. Цели настоящего Технического Приложения заключаются в обеспечении высококачественных услуг по мультимодальным грузоперевозкам, создании единых требований для экспедиторов и операторов мультимодальных грузоперевозок с выполнением положений контракта о мультимодальных грузоперевозках, и улучшение экономической эффективности грузоперевозок.
2. Мультимодальные грузоперевозки регулируются уполномоченными лицами, ответственными за грузоперевозки в странах Сторон, а также другими исполнительными органами в рамках местного законодательства. Согласно международным соглашениям, настоящему Техническому Приложению, а также другим законам и положениям в странах Сторон, исполнительные транспортные органы несут ответственность за издание законов о мультимодальных грузоперевозках с использованием железнодорожного, речного, морского транспорта и паромных соединений, спецификаций, инструкций и других документов в рамках местного законодательства, содержащих положения закона и регулирующие отношения в мультимодальных грузоперевозках, обязательные для всех юридических и физических лиц.

Статья 4 Организация мультимодальных грузоперевозок

1. Процедура мультимодальных грузоперевозок регулируется соответствующими кодексами, уставами и правилами, существующими в странах Сторон за каждый вид транспорта. Мультимодальные грузоперевозки включают:
 - a) Железнодорожные станции, пригодные для коммерческих операций;
 - b) Морские и речные порты (далее именуемые «порты»);
 - c) Автомобильные терминалы и погрузочные площадкиПорты, автомобильные терминалы и погрузочные площадки считаются частью непосредственного мультимодального соединения, начиная с отправки письменного телеграфного извещения соответствующему исполнительному органу, с дальнейшей публикацией перечня этих портов, автомобильных терминалов и погрузочных площадок в справочниках с транспортными правилами и тарифами исполнительных органов в странах Сторон, применимых для основных видов транспорта.
2. При мультимодальных грузоперевозках погрузочные операции осуществляются:
 - a) Портами, при погрузке товаров из морских и речных судов, а также складов портов в фуры или автомобили, и портами при погрузке товаров из фургонов и автомобилей в морские и речные суда и склады портов;
 - b) Железными дорогами, при погрузке товаров из фургонов и железнодорожных станций в автомобили, а также из автомобилей в фуры и склады железнодорожных станций;
 - c) Железными дорогами, портами или операторами грузоперевозок в портах, где проводится загрузка / разгрузка товара, фурами или контейнерами, погруженными в фуры, на





Проект финансируется
Европейским Союзом



паромы / с паромов, специализированных для подобных видов транспорта, если требуется перемещение груза.

3. Товары, а также транспортные средства с грузом, доставленные в транспортные узлы после объявленного предельного срока приема товаров, должны приниматься портами и дорожными перевозчиками без каких-либо трудностей.

Товары, а также транспортные средства с грузом, доставленные в транспортные узлы после объявленного предельного срока приема товаров, могут быть переданы в порты для хранения, согласно предварительному контракту. В случае отказа порта хранить товары, железные дороги и дорожные перевозчики должны связаться с грузоотправителем и согласовать дальнейшие действия.

Подобные ситуации продлевают срок поставки.

4. Передача товаров в запечатанных фургонах или контейнерах должна осуществляться в транспортных узлах под обязательным контролем и в соответствии с транспортными документами.

При мультимодальных грузоперевозках товары должны взвешиваться во время погрузки товаров из одного вида транспорта в другой в транспортных центрах, по требованию принимающей стороны (путевыми весами при передаче в железную дорогу, и товарными весами при передаче в дорожный транспорт).

В случае, если погрузающая и разгружающая сторона не сможет взвесить груз весами, то передача товаров должна быть произведена в соответствии с весом грузов, указанных в транспортных документах (инвойсе, накладной).

Упакованные и штучные грузы, принятые в соответствии с действующими стандартами или по весу, установленному грузоотправителем в каждом погрузочном пункте, и доставленные в пункт перегрузки в надлежащем состоянии, должны погружаться из одного вида транспорта в другой без взвешивания, в соответствии с количеством упаковок, с дальнейшей поставкой грузополучателю а пункте назначения. В случае недостачи или повреждения грузов их передача производится согласно весу и фактическим показателям официального акта, составляемого в стандартной форме.

При передаче товаров в контейнерах, трейлерах, железнодорожных танкерах, грузовиках или других запечатанных транспортных средствах, принимающая сторона должна проверить их соответствие документам, а также состояние транспортных средств и печатей.

Обеспечение контейнеров, и состояние их использования для мультимодальных грузоперевозок регулируется соглашениями, заключенными между транспортными предприятиями по каждому виду транспорта.

5. Операции, проводимые различными транспортными предприятиями в обменном пункте, регулируются Соглашением о Взаимообмене, заключенным сроком на 5 лет.

Составление и подписание подобных соглашений регулируется правилами, применяемыми при мультимодальных грузоперевозках.





Проект финансируется
Европейским Союзом



В случае каких-либо изменений в технических средствах, такие как операции, проводимые в пункте взаимобмена, контрактах или соглашениях могут быть частично или полностью рассмотрены до даты истечения срока, по предложению какой-либо из Сторон.

Любые споры, возникшие в связи с выполнением Соглашений о Взаимобмене, должны решаться в соответствии с действующей процедурой, в рамках законодательства стран Сторон, в месте, где возникли данные споры.

6. Период времени для мультимодальных грузоперевозок устанавливается с суммированием периодов грузоперевозок с транспортным средством любого вида, руководствуясь правилами, применимыми к каждому виду транспорта.

В случае отклонения от общего срока транспортировки в мультимодальной связи, отклонившаяся Сторона несет ответственность за какую-либо задержку поставки грузов.

7. Стандарты и процедура регулирования перегрузки товаров определяются в соответствии с правилами, применимыми к мультимодальным грузоперевозкам.

Статья 5 Документация по Операциям Мультимодальных Грузоперевозок

При приятии товаров под ответственность оператора мультимодальных грузоперевозок оператор должен предъявить документ по мультимодальным грузоперевозкам, который, по выбору грузоотправителя, может быть переуступаемой или непереуступаемой.

Документ по мультимодальным грузоперевозкам является документом, используемым по всему маршруту транспортировки.

Международная железнодорожная тратта CIM или SMGS, а также накладная, применяемая в морских маршрутах и составляемая на основании информации, содержащейся в железнодорожных траттах, являются основанием для непосредственной транспортировки товаров.

Документ по мультимодальной грузоперевозке должен быть подписан оператором мультимодальной грузоперевозки или соответствующим уполномоченным лицом.

Подпись на документе по мультимодальной грузоперевозке должна ставиться от руки, печататься на факсимиле, перфорироваться, штамповаться, или же составляться какими-либо другими механическими или электронными средствами.

При выдаче документа по мультимодальной грузоперевозке в переуступаемой форме:

- a) Он должен составляться на заказ или на имя владельца;
- b) При составлении на заказ он должен быть уступлен индоссаментом;
- c) При составлении на имя владельца он должен быть уступлен без индоссаментов;
- d) При выдаче в наборе, состоящем из более чем одного оригинала, то необходимо указать количество содержащихся в наборе оригиналов;
- e) При выдаче каких-либо копий каждая копия должна иметь надпись "непереуступаемая копия"

Поставка товаров может быть требована оператором мультимодальной грузоперевозки, или лицом, действующим от его имени, только при предъявлении переуступаемого документа по мультимодальной грузоперевозке, составленного надлежащим образом.





Проект финансируется
Европейским Союзом



При выдаче документа по мультимодальной грузоперевозке в непереуступаемой форме в нем необходимо указать предназначенного грузополучателя.

Оператор мультимодальной грузоперевозки освобождается от обязательства поставлять товары, если он производит данную поставку грузополучателю, указанному в данном документе по мультимодальной грузоперевозке в непереуступаемой форме, или же другому лицу согласно письменной инструкции.

Документ по мультимодальной грузоперевозке должен содержать нижеследующие показатели:

- a) Общее свойство товаров, сопровождающие марки, необходимые для идентификации товаров, при необходимости транспортную спецификацию, указывающую опасное свойство товаров, количество упакованного или штучного товара, вес брутто товаров или их количество, указанное другим образом, и прочие подобные показатели, подготовленные грузоотправителем;
- b) Видимое состояние товаров;
- c) Имя и основная сфера бизнеса оператора мультимодальной грузоперевозки;
- d) Имя грузоотправителя;
- e) Имя грузополучателя, если таковое указано грузоотправителем;
- f) Место и дата принятия ответственности за товары оператором мультимодальной грузоперевозки;
- g) Место поставки товаров;
- h) Дата или период поставки товаров на место поставки, если таковое согласовано между сторонами;
- i) Спецификация, указывающая переуступаемость или непереуступаемость документа по мультимодальной грузоперевозке;
- j) Место и дата предъявления документа по мультимодальной грузоперевозке;
- k) Подпись оператора мультимодальной грузоперевозки или лица, действующего от его имени;
- l) Фрахт для каждого вид транспорта, если таковое согласовано между сторонами, или же фрахт с указанием его валюты, в пределах, оплачиваемых грузополучателем;
- m) Предназначенный маршрут передвижения, виды транспорта и места трансотгурзки, если таковые известны во время предъявления документа по мультимодальной грузоперевозке;
- n) Спецификация, указанная в пункте 3 статьи 28;
- o) Какие-либо другие показатели, которые стороны могли бы согласовать и внести в документ по мультимодальной грузоперевозке, если таковые не противоречат закону страны, где предъявляется документ по мультимодальной грузоперевозке.

Статья 6 Права и обязательства оператора мультимодальной грузоперевозки

1. Оператор мультимодальной грузоперевозки не имеет право отказать какому-либо юридическому или физическому лицу в перевозке грузов. Отказ оператора мультимодальной грузоперевозки в перевозке грузов должен быть обоснован согласно законодательству, действующему в стране соответствующей Стороны.
2. Оператор мультимодальной грузоперевозки должен выбрать лучший вид транспорта и маршрут транспортировки, если иное не указано в Контракте о Мультимодальной Грузоперевозке.
3. Грузы должны транспортироваться оператором мультимодальной грузоперевозки в течение установленного стандартного периода, если иное не указано в Контракте о Мультимодальной Грузоперевозке.
4. В случае, если из-за сложившихся обстоятельств транспортировка грузов становится невозможным, то оператор мультимодальной грузоперевозки должен соблюдать инструкции владельца товаров (грузоотправителя). Все инструкции должны толковаться в качестве изменений в Контракт о Мультимодальной Грузоперевозке, с дальнейшими расходами, возникающими у владельца грузов (грузоотправителя). В случае, если из-за сложившихся обстоятельств товары должны быть проданы,





Проект финансируется
Европейским Союзом



то весь доход, с вычетом расходов, связанных с операциями по транспортировке и продаже, вручается владельцу грузов (грузоотправителю). В случае, если обстоятельства, препятствующие грузоперевозке, возникнут по вине оператора мультимодальной грузоперевозки, то все убытки, связанные с недоставкой или задержкой поставки груза, должны возмещаться оператором мультимодальной грузоперевозки.

5. Оператор мультимодальной грузоперевозки имеет право удерживать и распоряжаться товарами, чтобы удостовериться в произведении всех расходов по транспортировке, если иное не указано в Контракте.
6. Страхование оператора мультимодальной грузоперевозки против какого-либо повреждения в процессе транспортировки или по вине третьих лиц обязательно. Предмет страхования должен быть связан с интересами оператора мультимодальной грузоперевозки, поскольку он обязан возместить убытки, возникшие при данной операции.

Статья 7 Права и обязательства грузоотправителя

1. Владелец грузов (грузоотправитель) имеет право требовать компенсацию, равную стоимости утерянных товаров, в случае, если товары не могут быть поставлены в течение 30 дней с указанной даты. Все убытки, связанные с задержкой поставки товаров, должны быть возмещены в соответствии с общими правилами, применяемыми к каждому виду транспорта, если иное не указано в Контракте.
2. Владелец грузов (грузоотправитель) может потребовать поменять маршрут, пункт назначения, грузополучателя, задержать процесс транспортировки или вносить другие существенные изменения в оригинал Контракта о Мультимодальной Грузоперевозке. Дальнейшие расходы оператора мультимодальной грузоперевозки или перевозчика, возникшие из-за каких-либо изменений, должны возмещаться владельцем грузов (грузоотправителем). Все требования владельца грузов (грузоотправителя) об изменениях в Контракте о Мультимодальной Грузоперевозке должны выдвигаться за соответствующий срок.
3. Грузоотправитель должен обеспечить надлежащее состояние товаров, для их дальнейшей транспортировки оператором мультимодальной грузоперевозки или перевозчиком (контейнеры, упаковка, маркировка и т.д.). Грузоотправитель должен маркировать опасные грузы в соответствии с действующими положениями. При назначении опасных грузов для транспортировки грузоотправитель должен сообщить об этом оператору мультимодальной грузоперевозки или перевозчикам, и при необходимости содействовать принятию предупредительных мер.

Статья 8 Ответственность оператора мультимодальной грузоперевозки

1. Оператор мультимодальной грузоперевозки несет ответственность в качестве грузоотправителя перед грузополучателем за безопасность товаров и багажа, принятого для транспортировки согласно соответствующим транспортным законам и кодексам. В случае каких-либо утерь, дефектов или повреждений товары должны быть переданы в соответствии с их весом и фактическим состоянием. В случае оказания некачественных транспортных услуг сторона, передающая товары, должна составить коммерческий акт. В случае, если какие-либо утери, дефекты или повреждения товаров или багажа связаны с железной дорогой, отгрузочной компанией, портами, предприятиями автомобильного транспорта или автомобильными перевозчиками, то данная ответственность возлагается именно на них.





Проект финансируется
Европейским Союзом



2. В случае неосуществления перегрузки товаров или транспортных средств с товаром в мультимодальной системе оператор мультимодальной грузоперевозки несет ответственность согласно действующему законодательству за данный вид транспорта. В нижеследующих случаях оператор мультимодальной грузоперевозки освобождается от материальной ответственности:
 - а) в форс-мажорных обстоятельствах, препятствующих перегрузке товаров и делающие загрузочно-отгрузочную работу невозможной, а также при непредвиденных случаях и происшествиях в транспортных предприятиях;
 - б) при приостановке или препятствиях обычному процессу транспортирования грузов.
3. Оператор мультимодальной грузоперевозки несет ответственность за утерю или повреждение грузов и задержку транспортировки, если не сможет доказать, что для предотвращения подобных ситуаций были приняты необходимые всевозможные меры. Оператор мультимодальной грузоперевозки несет ответственность за утерю или повреждение грузов и задержку транспортировки, начиная с приема товаров для транспортировки вплоть до их доставки уполномоченному представителю. При наличии недействительных данных в документе по мультимодальной грузоперевозке оператор мультимодальной грузоперевозки несет ответственность за ущерб и расходы, возникшие в результате действия третьего лица.
4. В случае, если в процессе транспортировки возникнет полная или частичная утеря или повреждение товаров, то по действующему законодательству предусматривается больший уровень ответственности, чем в Контракте о Мультимодальной Грузоперевозке. Масштаб ответственности оператора мультимодальной грузоперевозки устанавливается согласно действующему законодательству.
5. Когда оператор мультимодальной грузоперевозки несет ответственность за утерю или повреждение товаров согласно настоящей статье, его ответственность ограничивается в пределах, не превышающих 20 расчетных денежных единиц за упаковку или другую единицу отгрузки, или же 2.75 расчетных денежных единиц за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного товара (которая выше). В любом случае, совокупность ответственности оператора мультимодальной грузоперевозки не должна превышать стоимость товаров, находящихся под его ответственностью.

Статья 9 Ответственность Грузоотправителя

1. Грузоотправитель несет ответственность за повреждение, нанесенное оператору мультимодальной грузоперевозки, если будет доказано, что товар поврежден преднамеренно или по неосторожности. При транспортировке опасных грузов грузоотправитель должен сообщить об этом оператору мультимодальной грузоперевозки. В противном случае, это может возлагать на грузоотправителя ответственность перед оператором мультимодальной грузоперевозки за какую-либо возможную утерю, возникшую при транспортировке этих товаров. В данном случае товары при необходимости могут быть разгружены, ликвидированы или нейтрализованы в любой момент, с предварительным оповещением грузоотправителя, без какой-либо компенсации. Грузоотправитель несет ответственность за утери оператора мультимодальной грузоперевозки, возникшие по вине грузоотправителя (из-за неправильной или дефектной упаковки, неточной информации о товаре, ошибочный адрес, неправильная маркировка и т.д.). Оператор мультимодальной грузоперевозки должен доказать эти ошибки.





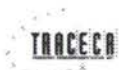
Проект финансируется
Европейским Союзом



2. Грузоотправитель несет материальную ответственность согласно транспортному законодательству стран Сторон, за непредоставление или предоставление ошибочной информации о товаре, за который несет ответственность оператор мультимодальной грузоперевозки, а также возможное влияние ошибочных данных, указанных в документе по грузоперевозке. Любые утери по вине грузоотправителя, возникшие из-за задержки транспортных средств (цистерн, судов, грузовиков) на бухтах перегрузки, должны возмещаться грузоотправителем согласно действующему транспортному законодательству.

10 Иски и споры

1. Предельный срок каких-либо исков, связанных с операциями по мультимодальной грузоперевозке, должен составлять 2 (два) года. В случае, если письменное извещение обо всех подробностях иска не будет предоставлено в течение 6 (шести) месяцев после поставки товара, или же товар не будет поставлен после указанной даты, то предельный срок действий будет составлять 6 месяцев. Предельный срок начинается на следующий день после поставки товара или части товара оператором мультимодальной грузоперевозки. В случае недоставки товара этот срок начинается на следующий день указанной даты поставки товара.
2. Стороны могут обуславливать в письменной форме в основном Контракте, что какой-либо спор, связанный с операциями по мультимодальной грузоперевозке, должен решаться в арбитражном порядке.
3. Арбитражный процесс должен проводиться, по выбору истца, в одном из нижеупомянутых мест:
 - a)
 - в основном месте бизнеса ответчика или, при отсутствии такового, по месту жительства истца, или
 - место, где составлен Контракт о Мультимодальной Грузоперевозке, с условием, что у ответчика там имеется место бизнеса, филиал или агентство, посредством которого и составлен настоящий Контракт, или
 - место принятия товара под собственную ответственность для международной мультимодальной грузоперевозки или место поставки, или же
 - b) Какое-либо другое место, предназначенное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 8

Проект анкеты о состоянии отрасли экспедирования грузов.

1. *Существующие законодательные источники экспедирования грузов*
 - Положение Гражданского Кодекса (просьба представить соответствующий текст)
 - Местные законы и Кодексы (просьба представить соответствующий текст)
 - Нормативные акты (положения), Правила и Решения (просьба представить соответствующий текст)
2. *Организационные обязательства*
 - Какие Министерства / Агентства несут ответственность за **регулирование / руководство** экспедиторами?
 - Какие организации назначают административные или уголовные наказания по отношению к экспедиторским действиям?
 - Опишите какие-либо практические проблемы, возникающие на том же пути, по которому регулируется отрасль экспедирования.
 - Ваши предложения по уменьшению тех или иных проблем.
 - Какие организации (общественные / частные) в настоящее время **проводит обучение** экспедиторов?
 - Укажите подробности о дипломах и других всевозможных квалификациях
 - Укажите подробности о программах по действующим экзаменационным курсам
 - Укажите подробности об экзаменационной системе и экзаменационных вопросах / процессах
 - Имеется ли система сертификации, аккредитации или процедура утверждения плана занятий или квалификации преподавателей. Если да, то просьба описать детали.
3. *Регистрация и лицензирование*
 - Требуется ли **регистрация** осуществляемых сфер бизнеса?
 - Просьба описать процесс регистрации и предъявить копии соответствующих применимых документов.
 - Просьба перечислить все документы, сопровождающие заявление.
 - Отличается ли система регистрации грузовых экспедиторов от регистрации других предприятий? Если да, то объясните как.
 - Возможно ли зарегистрировать местный или зарубежный частный бизнес?
 - Возможно ли зарегистрировать как юридические, так и физические лица?
 - Требуется ли **лицензирование** грузовых экспедиторов в дополнение или вместо регистрации?
 - Если да, то просьба описать процесс лицензирования и предъявить копии соответствующих применимых документов.
 - Просьба перечислить все документы, которые должны сопровождать заявление.
 - Возможно ли получение лицензии в местном или зарубежном частном бизнесе?
 - Возможно ли получение лицензии как юридическими, так и физическими лицами?
 - Имеются ли специальные условия для получения лицензии? В частности, требуется ли доказать, что:
 - Существующие экспедиторы не отвечают требованиям услуг
 - Финансовые источники для создания бизнеса минимальны
 - Имеется профессиональная компетенция (т.е. персонал, обладающий определенными минимальными квалификациями)
 - Имеется положительная репутация (т.е. регулирующий персонал не привлекался к уголовной ответственности за серьезные правонарушения)
 - Может ли кто-нибудь отказать в выдаче лицензии? Если да, то просьба указать подробности (т.е. государственное агентство, конкуренты и т.д.)
 - Каково влияние какого-либо отказа, и имеет ли право экспедитор ответить?
 - Опубликованы ли решения, связанные с выдачей лицензии, и если да, то где?





Проект финансируется
Европейским Союзом



- Имеется ли право **жалобы** на отказ выдачи лицензии? Если да, то просьба описать данную систему.
 - Какие выплаты предусматриваются для регистрации и / или выдачи лицензии?
 - Имеются ли какие-либо годовые выплаты?
 - Имеется ли необходимость в обновлении регистрации и / или лицензии? Если да, то просьба описать подробности, насколько часто они должны быть обновлены, и какая сумма должна быть выплачена.
 - Имеет ли кто-нибудь право отказать в обновлении? Если да, то просьба указать подробности.
 - Имеются ли случаи, при которых лицензия / регистрация может быть ликвидирована?
 - Если да, то просьба указать подробности и подчеркнуть, какое агентство имеет право на данную ликвидацию и может ли грузовой экспедитор жаловаться по данному поводу.
4. *Масштаб общих действий*
- Ограничивается ли экспедирование грузов международными действиями, или оно включает также транзиты в пределах национальных границ?
 - Действуют ли грузовые экспедиторы в качестве Таможенных брокеров / агентов?
 - Получают-ли они право экспортного клиренса на товар?
 - Выписывают-ли они экспортные документы?
 - Готовят ли они транзитную документацию?
 - Получают-ли они импортный клиренс?
 - Оплачивают ли они расходы по экспортному и импортному клиренсу, а также пошлины от имени своих клиентов?
 - Предлагают ли экспедиторы консолидационные / групповые услуги?
 - Заключают ли экспедиторы контракты для своих заказчиков непосредственно с перевозчиками и другими лицами, оказывающими услуги по практической логистике?
 - Действуют ли они в качестве комитентов (т.е. несут ли ответственность за перемещение товара от А до Б от собственного имени)?
 - Выдают ли они перевозчикам инструкции по сбору и поставке?
 - Контролируют ли они погрузку?
 - Оплачивают ли они за транспортные услуги от имени клиента?
 - Возможно ли в одном и том же бизнесе действовать в качестве и грузового экспедитора, и перевозчика? Если да, то просьба описать, каким образом экспедитор отличает различные действия при работе с заказчиками?
5. *Действия по железнодорожному экспедированию*
- Может ли железнодорожное экспедирование осуществляться частным экспедитором, не зависящим от железнодорожного оператора?
 - Требуется ли дополнительная лицензия или регистрация для осуществления действия по грузовому экспедированию с привлечением железнодорожного транспорта? Если да, то просьба указать подробности.
 - Ограничивается ли железнодорожное экспедирование аккредитованными грузовыми экспедиторами, какой орган осуществляет данную аккредитацию и на каком основании?
6. *Тарифы*
- Свободны ли грузовые экспедиторы в установлении собственных тарифов оплаты за собственные услуги?
 - Если нет, то кто устанавливает масштаб данных расходов, каким образом и как часто он может меняться?





Проект финансируется
Европейским Союзом



7. Документация

- Требуют ли обязательные правила у экспедиторов использовать отдельные документы для отдельных действий? Если да, то:
 - Просьба указать подробности этих правил, и кто их устанавливает
 - Просьба перечислить используемые документы
 - Просьба предъявить копию каждого документа.
- Разрешается ли использовать документацию FIATA? Если нет, то просьба указать законодательство или административное решение, не позволяющее использовать документацию FIATA.
- Если использование документации FIATA допускается, то имеются ли экспедиторы, которым FIATA изначально разрешила предъявить их? Если да, то просьба указать, какой из нижеследующих документов используется:

FIATA FBL (переуступаемый документ МТ)	Местный эквивалент
FIATA FCR (сертификат приема)	Местный эквивалент
FIATA FCT (сертификат грузоперевозки)	Местный эквивалент
FIATA FWR (складская квитанция)	Местный эквивалент

- Просьба предъявить копии какого-либо местного документа, используемого вместо эквивалентных документов FIATA
- В предварительных проектах рекомендуется, чтобы вся международная документация составлялась как минимум в двух языках – на английском и национальном, или русском языке. Просьба указать, каково данное условие в Вашей стране.

8. Обязанность и страхование

- Свободны ли экспедиторы в создании собственных стандартных условий контракта с клиентами, или же все обязанности и ответственности экспедитора регулируются законодательством?
- Если все обязанности и ответственности экспедитора регулируются законодательством, то просьба указать источник
- Имеются ли какие-либо ограничения для обязанностей экспедиторов перед их заказчиками в случае невыполнения, или утери, повреждения или задержки груза? Если имеются, то просьба указать подробности.
- Если какие-либо сферы отношений с клиентом могут быть обговорены частным контрактом, то создал ли кто-нибудь стандартные местные условия контракта? Если да, то просьба предъявить копию.
- FIATA создала стандартные условия контракта, прилагаемые к выдаваемой документации FIATA FBL. Возможно ли принятие этих условий в частный контракт в вашей стране?
- FIATA создала также типовые нормы услуг экспедирования грузов. Разрешается ли принятие этих норм в частный контракт в вашей стране?
- ООН создала Нормы Документов по Мультимодальным Грузоперевозкам Конференции ООН по торговле и развитию и Международной торговой палаты, которые могли бы регулировать обязанности экспедитора, действующего в качестве Принципала или NVOCC международных операциях по мультимодальным грузоперевозкам. Разрешается ли принятие этих норм в частный контракт в вашей стране?





Проект финансируется
Европейским Союзом



- Легко ли приобрести страховку обязанностей экспедиторов на местном рынке?
- Если нет, то свободны ли экспедиторы в приобретении страхования от зарубежных страховщиков?
- Просьба предъявить копии доступных типичных полисов страхования обязанностей.
- Требуют ли страховщики у экспедиторов действовать согласно специфическим условиям контракта с их заказчиками? Если да, то просьба предъявить копию.
- Возможно ли обеспечение грузового страхования для заказчиков?
- Возможно ли обеспечить страхование с одним страховщиком на основании сквозной доставки товаров для транзитов, начинающихся или завершающихся за пределами бывшего Советского Союза? Если нет, то каким образом страхуется часть перевозок, производимых за пределами бывшего СССР?
- Просьба указать подробности каких-либо проблем, регулярно возникающих в связи со страхованием обязанностей экспедитора, или же страхованием владельца груза. Каким образом, по Вашему мнению, можно преодолеть это?





Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 9

Статьи из украинского журнала “The Ukrainian Journal of Business Law”

Сертификат экспедиторов о получении: История одного обстоятельства¹

Сертификат экспедиторов о получении (СЭП) и опыт его использования на Украине

Авторы: Олег Ю. Алешин, Наталья Ю. Микольска

СЭП был разработан и представлен Международной Федерацией Ассоциации Грузовых Экспедиторов — FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) для пользования международными грузовыми экспедиторами в рамках организации. FIATA является крупнейшей международной неправительственной организацией в области транспортировки, созданной в 1926 г. в Вене, которая сегодня представляет отрасль, охватывающую приблизительно 40 000 экспедиторских и логистических фирм, где работают около 8 – 10 миллионов людей из 150 стран. Поскольку экспедирование грузов является одним из важнейших компонентов международной торговли, сертификат экспедитора предназначается для унификации и регулирования, в определенном смысле, отношений между грузоотправителем (владельцем груза) и грузовым экспедитором, которые обычно находятся в различной юрисдикции при заключении международного контракта о продаже.

В общем, юридическая суть СЭП такова: СЭП является документом, утверждающим принятие (отправление) партии груза(товара), который выдается грузовым экспедитором, действующим в качестве агента грузоотправителя или грузополучателя, и признающий владение экспедитором данной партией, а также его ответственностью над последним, вместе с безвозвратными инструкциями об отправке указанной партии. Другими словами, с предъявлением СЭП грузовой экспедитор подтверждает, что (1) он принял товар, указанный в СЭП, и что право распоряжения этим товаром передано исключительно ему, т.е. никто не вправе распоряжаться этим товаром, кроме лица, которому выдан СЭП; (2) товар находится в надлежащем состоянии; и (3) он принял безвозвратные инструкции по распоряжению товаром, например, для направления его покупателю или хранению товара до принятия дальнейших инструкций от лица, от имени которого и выдан настоящий СЭП. Ясно, что в настоящее время международная торговля не в состоянии выжить без участия банков, финансирующих международные торговые сделки. Международная продажа товаров, таких как зерновые и металлический лом, подлежат особому финансированию банками, называемому краткосрочной ссудой, т.е. ссудой, которую необходимо вернуть за короткое время от дохода, полученного от продажи товаров, купленных благодаря данному финансированию. Эти сделки могут быть также описаны так: “получение ссуды — покупка товара — продажа товара — возвращение ссуды”. Естественно, каждый банк, финансирующий такие сделки, делает все возможное для данного финансирования. Учитывая специфическую суть указанных сделок, а также короткий период сделок, стандартного механизма юридической безопасности, например, права удержания или залога может быть недостаточно. Для безопасности банк должен совершать некоторые формальности, установленные местным законодательством, например, нотариальное заверение, регистрацию и т.д. Если банк находится в Швейцарии или Нидерландах, а заемщик в третьей юрисдикции, и продавец, а также товар находятся на Украине, то для совершения указанных формальностей будет требоваться много времени, что может существенно осложнить совершение «быстрых» сделок по кратковременной ссуде.

Вышеуказанная ситуация приводит к разработке наиболее «быстрых» и «пригодных» юридических документов, выдаваемых банку, финансирование международных торговых сделок и выполнение обязательств заемщиков. СЭП в настоящее время является именно таким документом. Учитывая его вышеупомянутую юридическую суть, банки начали финансировать международные торговые сделки на

¹ Украинский Журнал по Бизнесному Праву, Том.3, №.8, Август 2005; стр. 14-16.





Проект финансируется
Европейским Союзом



основании СЭП, выданного банку грузовыми экспедиторами, в соответствии с инструкциями грузополучателей (владельцев). Указанный механизм безопасности пригоден для банка, поскольку (i) выдача СЭП не требует много времени; (ii) процедура основана на законной сути СЭП по правилам FIATA и международного опыта успешного бизнеса... Последнее очень важно для защиты банковских интересов, так как банк особенно вправе распоряжаться товаром на основании СЭП до возвращения ссуды.

Поэтому, мы считаем необходимым, предоставить читателям подробности о последнем случае, связанном с выполнением обязательств грузового экспедитора по выданному СЭП, учитываемому Украинским судом, в отношении которого авторы настоящей статьи представляют интерес международного банка.

СЭП: Украинский подход

План обстоятельств был следующим: Зарубежный банк ("Банк") финансировал нерезидентскую компанию ("Покупатель") для покупки зерновых на Украине. Украинская компания экспедирования грузов ("Грузовой экспедитор"), оказывающий услуги Покупателю согласно инструкциям последнего, выдал банку СЭП. Выданный банку СЭП содержал стандартную формулировку, использованную в подобных сделках: "Мы (Грузовой экспедитор) настоящим подтверждаем, что груз полностью принят нами в явно хорошем состоянии, и находится в безвозвратном распоряжении Банка... Мы также утверждаем, что мы не будем передвигать груз без инструкций Банка..."

Ссуда не была возвращена, и Банк, с целью осуществления собственных прав над грузом (товаром) на основании выданного СЭП, дал грузовому экспедитору соответствующие инструкции по распоряжению товаром. Однако, грузовой экспедитор не стал соблюдать инструкции. Таким образом, Банк имел все основания верить, что товар по выданному СЭП, который должен был быть «оставлен в безвозвратном распоряжении» Банка и который не мог «перемещаться без инструкций Банка», был просто использован, согласно инструкциям Покупателя (заемщика) независимо от СЭП, выданного Банку. В ответ на банковские инструкции грузовой экспедитор заявил, что выданный СЭП недействителен на Украине. Вопрос о действительности или недействительности СЭП на Украине был изначально рассмотрен Коммерческим Судом Одесского региона после выражения Банком желания, защитить свои интересы.

Было бы справедливо отметить, что требование, предъявленное суду, т.е. юридическая оценка СЭП сложна и многостороння, если учесть, что этот вопрос не регулируется ни национальным законодательством Украины, ни международными соглашениями, заключенными на Украине. СЭП является международным документом, разработанным в международной торговой практике. В любом случае, указанный тезис поддерживается профессором Яном Рамбергом¹, который считается одним из наиболее влиятельных экспертов в области международного экспедирования грузов. Особенно, он отметил, что "...существующий хаос (или юридическое регулирование экспедирования грузов) должен был быть устранен международным законодательством намного раньше. Поэтому, не кажется, что обязательное законодательство будет превосходить современную практику в ближайшем будущем."² Кроме того, профессор Рамберг особо подчеркнул опасность рассмотрения споров, связанных с международным экспедированием грузов, судами континентальной системы закона, в отсутствии основных местных положений, регулирующих указанные специфические отношения³. Следует также отметить, что это всего лишь один аспект "бесконечной проблемы", описанный профессором Покровским в 1896 г. На самом деле, в отличие от общественного права, гражданское право намного условней, и может по крайней мере подействовать в подобных ситуациях. Последнее может считаться сомнительным достижением гражданского права, так как конформизм обычно обозначает стабильность и постоянство. Одновременно, имеется также обратная сторона медали - отношения развиваются крайне быстро, чтобы регулироваться законом. В результате, суды стараются ограничивать новые отношения в рамках старых юридических концепций. А последнее, в свою очередь, не поддерживает обоснованное рассмотрение указанных обстоятельств. В этой ситуации закон может развиваться в двух направлениях: принять новые законодательные акты по данному вопросу сразу же, или истолковать эти отношения с учетом существующей успешной деловой практики.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Возвращаясь к нашему случаю, мы бы хотели подвести итог позиции истца (Банка). Согласно выданному СЭП, Банк имел право распоряжаться указанным в нем товаром, а грузовой экспедитор был обязан соблюдать инструкции Банка по отношению к товару. Данное обязательство грузового экспедитора основывалось на выданный им СЭП. Банк дал грузовому экспедитору инструкцию о передаче товаров согласно данному СЭП, а также документов, касающихся третьих сторон. Грузовой экспедитор не стал соблюдать эти инструкции и таким образом, нарушил собственные обязательства перед Банком. Банк (истец) попросил суд обязать грузового экспедитора передать товар согласно инструкциям Банка.

Необходимо отметить, что в действующем законодательстве Украины не имеется каких-либо положений о СЭП. В то же время, истец попросил суд истолковать права и обязательства сторон согласно выданному СЭП, применяемому в международных коммерческих целях и на практике успешного бизнеса. Письма от Торговой и Промышленной Палаты Украины и Ассоциации Международных Грузовых Экспедиторов Украины подтвердили позицию этого Банка.

Банк выдвигал свою позицию, ссылаясь на нижеследующее:

(а) Статья 11 Гражданского Кодекса Украины, которая гласит: “гражданские права и обязательства исходят из действий лиц, указанных гражданских законодательных актах, а также действий, не указанных в данном законодательстве, но по аналогии порождающие гражданские права и обязательства по аналогии”.

(b) Статья 4 Коммерческо-Процессуального Кодекса Украины, который гласит, что при отсутствии регулирующих отношений во время споров с участием зарубежного делового предприятия, коммерческий суд может применить международные торговые положения;

(с) Статья 7 Гражданского Кодекса Украины, согласно которой гражданские отношения могут регулироваться практикой, особенно практикой выгодного дела. Практикой выгодного дела являются правила руководства, не входящие в гражданские законодательные акты, но развивающиеся в отдельной сфере гражданских отношений. Последнее может быть обеспечено соответствующими документами, и вообще, не указываться в каком-либо документе. Верховный Коммерческий Суд Украины, в собственной Интерпретации от 31 мая 2004 г. еще раз подчеркнул возможность (которая фактически обозначает необходимость) применение Украинскими судами международной практики выгодного дела.

Коммерческий Суд Украины отказался применять международную практику выгодного дела и торговые положения, и отклонил иск Банка. Таким образом, этот суд фактически подтвердил позицию грузового экспедитора о том, что СЭП является недействительным на Украине. Это решение могло бы оказать отрицательное влияние на бизнес экспедирования грузов на Украине в целом. Хорошо известно, что игнорирование СЭП Украинским судом привело к наложению запрета со стороны FIATA к грузовым экспедиторам Украины выдавать СЭП на металлический лом.

В дальнейшем это дело было рассмотрено на апелляционной и кассационной инстанциях, и позиции обеих инстанций были противоречивы позициям вышеуказанного суда первой инстанции.

Апелляционный Коммерческий Суд Одессы отменил решение суда первой инстанции, указав, что “при принятии решения по делу... коммерческий суд не принял во внимание специфику отношений в международном экспедировании грузов, в том числе соблюдение стандартов FIATA.” По нашему мнению, апелляционный суд принял существенный шаг, защитив позицию Банка по применению международных коммерческих положений и практики выгодного дела. Подобный шаг суда, а также его готовность придерживаться обоснованной позиции, связанной с применением зарубежного закона, или международного опыта выгодного дела происходит на Украине крайне редко.

Верховный Коммерческий Суд Украины, подтвердив законность и применимость Постановления. Апелляционный Коммерческий Суд Одессы, заявил: “выдача грузовым экспедитором СЭП с указанием, что





Проект финансируется
Европейским Союзом



право безвозвратного распоряжения товаром возлагает на грузового экспедитора обязательство соблюдать все инструкции по распоряжению товаром, и дает право владельцу СЭП потребовать выполнение этих инструкций.”

Верховный Коммерческий Суд Украины также указал, что исходя из материалов по делу, а также “... учитывая практику выгодного дела, согласно Статье 7 Гражданского Кодекса Украины, поскольку практика использования сертификатов (СЭП) в международном экспедировании грузов подтверждена прилагаемым письмом Ассоциации Международных Грузовых Экспедиторов Украины... и сертификатом Торговой и Промышленной Палатой Украины..., апелляционный суд принял обоснованное решение удовлетворить иск...”

Ответчик обратился в Верховный Суд Украины со “вторым” кассационным иском, однако, суд счел необоснованным удовлетворение этой апелляции.

Выводы

Мы верим, что вышеуказанное дело положительно повлияет на бизнес экспедирования грузов на Украине в целом. По сути нашей работы, мы несколько раз имели дело с несправедливыми грузовыми экспедиторами, которые считали, что поскольку СЭП не предусматривается в «письменном» законодательстве Украины, то данный документ недействителен на Украине, и поэтому, права его владельца не могут быть защищены. Вышеуказанное дело свидетельствует обратное. Безусловно, применение и истолкование Украинскими судами практики выгодного дела, почти впервые в судебной практике Украины, может считаться положительным шагом к развитию судебной системы Украины. Более того, судебные решения по данному делу могут существенно улучшить влияние Украины в международных организациях (таких, как FIATA), и в юридической системе, которая признает общие правила, разработанные в международной торговле и бизнесе.

1 Заслуженный Профессор Частного Права, Стокгольмский Университет

2 Закон об экспедировании грузов, Я. Рамберг, 2002, FIATA, стр. 27

3 Закон об экспедировании грузов, Я. Рамберг, 2002, FIATA, стр. 18

4 О некоторых аспектах рассмотрения дел с участием зарубежных деловых предприятий и организаций.

Изложение Верховного Коммерческого Суда Украины от 31 мая 2002 г., № 04-5/608





Проект финансируется
Европейским Союзом



Конкурирующие законы и юрисдикции в юридической практике грузоперевозок Украины²

Автор: Микола Г. Сорочинский

Насколько больше вариантов грузоперевозок становятся доступными для средних покупателей и продавцов товаров, намеренных перевозить их на или из Украины, настолько велика сложность транспортных услуг, которая, в первую очередь, влияет на развитие закона и практики транспортировки.

Стандартные меры транспортировки через границу всегда привлекают грузоотправителей и грузополучателей, грузового экспедитора, перевозчика или даже нескольких перевозчиков, страховых компаний и перестраховщиков. Большинство из них могут быть из-за рубежа. Каждый из этих участников руководствуется при транспортировке собственными стандартными документами, международными конвенциями, а также местными актами Украины, регулирующими соответствующую сферу: перевозку, экспедирование и страхование грузов.

В настоящей статье мы постараемся рассмотреть методы, по которым юридические положения международных конвенций, а также саморегулирующиеся положения стандартных документов взаимодействуют друг с другом и местным законодательством Украины. Мы приведем примеры по экспедированию грузов и мультимодальным грузоперевозкам, а также дорожным, железнодорожным и морским перевозкам.

Экспедирование грузов и мультимодальные грузоперевозки

Грузовой экспедитор, традиционно занимающийся бизнесом по передачи экспортируемых и импортируемых отгрузок, объединяет мелкие отгрузки, осуществляет таможенную очистку и, в общем, принимает необходимые меры для экспедирования отгрузки в страну или из страны, являясь тем самым важнейшим элементом международной транспортировки. В настоящее время грузовой экспедитор все чаще берет на себя обязательства перевозчика и функционирует в качестве объединителя грузов, особенно при мультимодальных грузоперевозках контейнерами.

Традиционно, в законах Украины фактически не имеется положений, отдельно регулирующих экспедирование грузов. Однако, в 2004 г. в новые Гражданский и Коммерческий Кодексы, а также Акт о Деятельности по Грузоперевозкам и Экспедирования Грузов были внесены положения, специально посвященные законодательству по экспедированию грузов.

Но несмотря на это, многие аспекты стандартных документов по экспедированию грузов намного важнее, чем местный закон. Например, стандартные формы FIATA, наиболее необходимые среди FBL (Мультимодальные Накладные FIATA) и FCR (Сертификат о Получении Грузового Экспедитора), широко используемые на Украине при грузоперевозках через границу. На основании своих стандартных форм FIATA, или же Международная Федерация Ассоциаций Грузовых Экспедиторов, создает форму саморегулирования промышленности экспедирования грузов в 150 странах.

² Украинский Журнал по Бизнесному Праву, Том.3, №.8, Август 2005; стр. 30-31.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Например, FCR является документом, часто используемым не только в качестве документа по транспортировке, но и как необходимый документ для международных торговых сделок. FCR подтверждает, что грузовой экспедитор принял определенный груз, и, что инструкции, данные грузовому экспедитору, являются безвозвратными. Последнее обозначает, что лицо, передавшее товар грузовому экспедитору и получивший взамен FCR, не может поменять инструкции о грузе без предъявления оригинала FCR. В международной торговле продавец может передать FCR покупателю, удостоверяя, что товар фактически отгружен, и не может приниматься обратно продавцом. Поэтому, FCR является документом, часто требуемым в качестве доказательства отгрузки в условиях аккредитива.

Другой документ FIATA – FBL является «нетрадиционной» накладной, по которой грузовой экспедитор берет на себя ответственность за товар в качестве законного перевозчика при комплексных мультимодальных грузоперевозках.

Ассоциация Международных Грузовых Экспедиторов Украины, имеющая статус национальной ассоциации FIATA, несет ответственность за издание и распространение форм FIATA на Украине.

Как указано выше, функция грузовых экспедиторов особенно важна при мультимодальных грузоперевозках, с привлечением перевозок грузов различными средствами, в которых часто комбинируются морские, дорожные и железнодорожные грузоперевозки. Это наиболее часто относится к контейнерам. Большинство международных контейнерных линий на Украине действуют через представителей – собственных филиалов или независимых агентов. Они обычно используют свои стандартные накладные по контейнерной отгрузке. В данном случае накладная, будучи традиционным документом, для морских грузоперевозок, учитывает весь процесс контейнерной транспортировки. То же самое можно сказать и об отгрузках, охватываемых FBL. Однако, местный закон редко учитывает данную сложность, и склонен строго руководствоваться применением Актов об Автомобильном и Железнодорожном Транспорте, Воздушного Кодекса и Торгово-Отгрузочного Кодекса, хотя используются также общие положения Гражданского и Коммерческого Кодексов.

Стандартная контейнерная накладная, также как и все накладные, склонна вызвать споры, связанные с зарубежными законами и юрисдикцией зарубежных судов. Это создает проблемы, так как согласно Украинскому Акту о Решениях Зарубежных Судов, Украина может признать и подчиняться постановлениям только при наличии двухсторонних или многосторонних соглашений, предусматривающих признание и применение постановлений суда определенной страны на Украине. Положения по данному поводу, обычно, входят в соглашения о юридической взаимопомощи по гражданским вопросам. За редкими исключениями, Украина имеет подобные соглашения только со странами Восточной и Центральной Европы, а также странами бывшего советского блока.

Дорожные и железнодорожные перевозки

Конвенция по Контракту о Международных Дорожных Грузоперевозках (CMR) от 1956 г. Является важнейшим документом, регулирующим перевозку товаров на автомобилях. Она включает стандартную дорожную накладную CMR, а также подробные положения закона, регулирующие отношения сторон по контракту по отношению к дорожной накладной.

Несмотря на широкое применение данной Конвенции, некоторые юристы сомневаются в превосходстве данной Конвенции перед местными законами Украины по дорожной грузоперевозке, руководствуясь тем, что данная Конвенция не ратифицирована Парламентом Украины. Между прочим, то же самое происходит и с Конвенцией TIR, а также Соглашением о Железнодорожной Грузоперевозке.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Несомненно, это вызывает больше общих вопросов в международных документах, подписанных и / или ратифицированных в бывшем Советском Союзе. Этот вопрос часто возникает в юридической практике по грузоперевозкам, а также в других сферах закона, так как согласно Конституции Украины, только зарубежные соглашения, принятые Парламентом, могут считаться частью национального законодательства. По нашему мнению, Украина приняла соглашения СССР в качестве основы в качестве Правопреемного Акта Украины от 1991 г., подтвержденного вскоре после принятия Акта Независимости Украины. Принимая этот Акт, Парламент выразил согласие Украины вступать во все соглашения СССР. Это выражает также согласие государства вступить в Венскую Конвенцию по Закону о Соглашениях.

Наиболее важным законодательством, регулирующим железнодорожные грузоперевозки на Украине, является Закон о Железных Дорогах, утвержденный Кабинетом Министров. Общие положения Гражданского и Коммерческого Кодексов также не менее важны.

Среди международных документов, регулирующих железнодорожные грузоперевозки, наиболее важным для Украины считается Соглашение о Международных Железнодорожных Грузоперевозках, впервые подписанное в 1951 г., затем менявшееся очень часто. Это соглашение подписано между железнодорожными управлениями 22 стран бывшего СССР, стран Балтики, а также Монголии, Китая, Вьетнама и Северной Кореи. Оно включает большое количество стандартных форм, в том числе железнодорожных накладных.

Тем о железнодорожных грузоперевозках и споров о железных дорогах действительно много. На самом деле, иски о повреждениях, утере или задержке грузов при железнодорожных грузоперевозках издревле входят в одну из многочисленных и важнейших категорий случаев, реформированных независимой Украиной в арбитраж, а затем и современную систему коммерческого суда.

Морские грузоперевозки и морские иски

С целью большего понимания юридической структуры морских грузоперевозок на Украине, необходимо кратко подчеркнуть практические аспекты отгрузочного бизнеса, существующего на сегодняшний день.

Отгрузочная практика на Украине, а также во многих других странах, характеризуется превосходством так называемых “одиночных морских компаний”, которые действуют по одиночке, управляя одним судном, и “пригодных флагов”, являющихся флагами стран, с легкими и дешевыми регистрационными процедурами и, стандартов судовладельцев в условиях безопасности, защиты окружающей среды и прав экипажа.

Поэтому, типичное судно на Украинском порту, как говорится, принадлежит Компании Marshall Islands, контролируется Компанией Мальты, фрахтуется компанией Панамы и плывет под флагом Монголии. Но несмотря на это, благодаря, давнейшим торговым традициям, компании из всех указанных экзотических стран однозначно предпочитают законы Англии и руководствуются в своих контрактах именно на них.

Поэтому часто случается, что груз фактически находится на Украине, тогда как Украинские суды не имеют по ним никакой юрисдикции, и все контракты, регулирующие перевозки, могут быть оспорены только в Лондоне. Как ни иронично, но постановления судов Англии фактически недействительны на Украине, также как и постановления большинства вышеуказанных Восточных стран.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Фактически, закон Украины применяется редко, в качестве законов, регулирующих контракты о контроле грузоперевозок, морских перевозок и других морских вопросов. То же самое можно сказать и об арбитражных трибуналах Украины, занимающихся морскими исками. Морская Арбитражная Комиссия Торговой и Промышленной Палаты Украины рассматривает не более 10 дел в год.

Таким образом, нет необходимости объяснять, что специализированных знаний и опыта морского права явно недостаточно. Возможно, именно это создает основную проблему для юриста, имеющего практику морского права на Украине. Они вынуждены подчиняться законам Англии по обстоятельствам, возникшим на Украине.

Заключение

В заключение необходимо отметить, что в практике международных грузоперевозок, каждая отдельная сделка регулируется по крайней мере четырьмя различными правилами: стандартными документами, являющимися иногда результатом попыток саморегулирования различных отраслей промышленности, местными законами, международными соглашениями, и законами, как минимум одной зарубежной страны. Поскольку суды и законодательные органы Украины однозначно склонны к местным законам Украины в решении транспортных споров, основные обязательства при этом часто возлагаются на юриста. Надеемся, что настоящая статья поможет решить эту сложную задачу.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 10

Проект анкеты по оценке потребностей обучения

Анкета и вопросник об оценке учебных потребностей

Курсы обучения грузовых экспедиторов EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



1. Личные данные

Фамилия*: _____

Имя*: _____

Девичья фамилия (если имеется): _____

Пол: Жен. / Муж.

Место рождения*: _____

Дата рождения*: _____

Национальность*: _____

Паспорт №*: _____

Почтовый адрес: _____

Страна: _____

Электронный адрес: _____

Телефон: _____

Факс: _____

*** Просьба указать имена и данные с точностью по паспорту!**

2. Данные об образовании

Просьба указать собственные данные об образовании*:

Дата:	Учебное заведение:	Присужденная степень или диплом(ы):

Просьба указать, не проходили ли Вы раньше курсы обучения ЕС. Свидетельство профессиональной компетентности. Просьба также указать, не было ли пройденное Вами обучение от TRASECA.

*** Просьба при наличии предъявить копии дипломов и / или сертификатов.**



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



3. Знания языков

Язык	Разговорное			Чтение			Письменное		
	Высокий	Средний	Низкий	Высокий	Средний	Низкий	Высокий	Средний	Низкий
Английский									
Русский									

4. Данные о работе

Наименование организации, в которой Вы работаете и которая направила Вас для обучения :

Ваша должность:

Опишите Ваши задачи и обязанности:

5. Опыт работы

Имя каждого предыдущего работодателя и описание работы:

С ... по ...	Имя работодателя	Ваши задачи и обязанности





Проект финансируется
Европейским Союзом



6. Мотивация

Почему Вы хотите пройти курсы обучения?

Что Вы надеетесь достичь для Вашей организации благодаря этому обучению?

Каковы основные препятствия, возникающие перед Вами по отношению к темам занятий? Что бы Вы предпочли, чтобы устранить эти препятствия?

Опишите Ваши планы на период после возвращения в Вашу организацию. Каким образом Вы будете применять в работе новые умения и знания?

Будете ли Вы готовы провести 15-минутную презентацию по основной теме программы обучения во время тренинга?

- Да
- Нет





Проект финансируется
Европейским Союзом



7. Идентификация важности и знания программы подготовки экспедиторов.

Просьба оценить, насколько важна тема для вашей работы, и как вы оцениваете свои знания, касающиеся данной темы. Отметьте соответствующие уровни крестиком (X):

Тема	Важность			Знание		
	Высокая	Средняя	Низкая	Высокое	Среднее	Низкое
1. Международная торговля						
<input type="checkbox"/> Условия контракта продавца / покупателя						
<input type="checkbox"/> Условия поставки (Incoterms)						
<input type="checkbox"/> Документация по экспорту / импорту						
<input type="checkbox"/> Сертификат происхождения						
<input type="checkbox"/> Легализованные документы						
<input type="checkbox"/> Условия оплаты						
<input type="checkbox"/> Аккредитив						
<input type="checkbox"/> Наличные в обмен на документы						
<input type="checkbox"/> Освобождение от обязательств						
2. Международные организации по экспедированию и торговле						
<input type="checkbox"/> МТП, ЕЭК ООН, ВТО, МОС, ЮНКТАД, Всемирный банк						
<input type="checkbox"/> Функции FIATA						
<input type="checkbox"/> Функции и управление Национальной Ассоциации Грузовых Экспедиторов						
3. Организация Экспедиторской Компании						
<input type="checkbox"/> Система Управления Качества МОС 9001						
<input type="checkbox"/> Система Управления Окружающей Среды МОС 14000						
<input type="checkbox"/> Продажа услуг, маркетинг						
<input type="checkbox"/> Запросы и заказы						
<input type="checkbox"/> Выбор вида транспорта и заказ грузового трюма						
<input type="checkbox"/> Мониторинг товаров и товары по сделкам						
<input type="checkbox"/> Выставление инвойса и кредитный полис						
<input type="checkbox"/> Конверсия иностранной валюты						





Проект финансируется
Европейским Союзом



Тема	Важность			Знание		
	Высокая	Средняя	Низкая	Высокое	Среднее	Низкое
<input type="checkbox"/> Отчетность, Прибыль / Ущерб						
4. Документы и формы FIATA						
<input type="checkbox"/> Накладная по мультимодальным грузоперевозкам FBL FIATA						
<input type="checkbox"/> Транспортная накладная по мультимодальным грузоперевозкам FWB FIATA						
<input type="checkbox"/> Сертификат приема экспедиторов FCR FIATA						
<input type="checkbox"/> Транспортный сертификат экспедиторов FCT FIATA						
<input type="checkbox"/> Складская квитанция FWR FIATA						
<input type="checkbox"/> Экспедиторские инструкции FFI FIATA						
<input type="checkbox"/> Декларация грузоотправителя об опасных грузах						
<input type="checkbox"/> Смешанная весовая сертификация грузоотправителей						
5. Специальные транспортные услуги						
<input type="checkbox"/> Консолидационные, групповые услуги (наземные, морские, железнодорожные, воздушные)						
<input type="checkbox"/> Перевозка тяжелых грузов						
<input type="checkbox"/> Классифицированные товары						
<input type="checkbox"/> Продукты питания (жидкие и твердые)						
<input type="checkbox"/> Груз с контролируемой температурой						
<input type="checkbox"/> Цветы и растения						
<input type="checkbox"/> Крупный рогатый скот						
6. Упаковочные требования						
<input type="checkbox"/> Маркировка, Взвешивание, Измерение, Эtiquетирование						
7. Морской транспорт						
<input type="checkbox"/> Виды транспорта						
<input type="checkbox"/> Гаагские / Гамбургские положения						
<input type="checkbox"/> Фрахтование при лайнерной отгрузке (заказ, контракты, лайнерные условия)						





Проект финансируется
Европейским Союзом



Тема	Важность			Знание		
	Высокая	Средняя	Низкая	Высокое	Среднее	Низкое
<input type="checkbox"/> Фрахтование при чартерной отгрузке (контракты, чартерные условия)						
<input type="checkbox"/> Накладная						
<input type="checkbox"/> Калькуляция цен в морских фрахта (тарифы и пени)						
<input type="checkbox"/> География морского транспорта						
8. Мультимодальные грузоперевозки особенно в контейнерах						
<input type="checkbox"/> Контракты и обязательства по мультимодальным грузоперевозкам						
<input type="checkbox"/> Оборудование смешанной передачи						
<input type="checkbox"/> Аренда контейнера						
<input type="checkbox"/> Виды и спецификация контейнеров						
<input type="checkbox"/> Калькуляция цен внутреннего и морского фрахта						
9. Воздушные грузоперевозки						
<input type="checkbox"/> Ответственность за воздушные грузоперевозки (Варшавская конвенция, Гаагский протокол, Монреальское соглашение)						
<input type="checkbox"/> Регулирование опасных грузов Международной ассоциацией воздушного транспорта						
<input type="checkbox"/> Виды воздушных судов						
<input type="checkbox"/> Воздушная дорожная накладная						
<input type="checkbox"/> Калькуляция воздушного фрахта						
<input type="checkbox"/> География воздушных грузоперевозок						
10. Дорожные грузоперевозки						
<input type="checkbox"/> Юридические требования (CMR, ADR)						
<input type="checkbox"/> Виды дорожного транспорта						
<input type="checkbox"/> Дорожные накладные и TIR Carnet						
<input type="checkbox"/> Калькуляция стоимости и цен						
<input type="checkbox"/> География дорожных грузоперевозок						
11. Железнодорожные грузоперевозки						





Проект финансируется
Европейским Союзом



Тема	Важность			Знание		
	Высокая	Средняя	Низкая	Высокое	Среднее	Низкое
<input type="checkbox"/> Юридические требования (UIC, COTIF, SMGS, RID)						
<input type="checkbox"/> Виды фургонов и габариты груза						
<input type="checkbox"/> Дорожные накладные и сопроводительные документы						
<input type="checkbox"/> Тарифы						
<input type="checkbox"/> География железнодорожных грузоперевозок						
12. Перевозка на внутренних водах						
<input type="checkbox"/> Юридические требования (конвенции, условия перевозки)						
<input type="checkbox"/> Сеть внутренних водных путей						
<input type="checkbox"/> Виды кораблей и барж						
<input type="checkbox"/> Дорожные накладные и сопроводительные документы						
<input type="checkbox"/> Определение фрахтовых расходов						
<input type="checkbox"/> География внутренних водных путей						
13. Таможенные процедуры						
<input type="checkbox"/> Права и обязанности таможенной администрации и грузового экспедитора в качестве клирингового агента						
<input type="checkbox"/> Структура национальных таможенных тарифов						
<input type="checkbox"/> Калькуляция таможенных пошлин						
<input type="checkbox"/> Местные таможенные процедуры (импорт, экспорт, временное принятие, транзит по долговому обязательству)						
<input type="checkbox"/> Обязанность грузового экспедитора (в таможенном контексте)						
<input type="checkbox"/> Конвенция Киото						
<input type="checkbox"/> Гармонизированная система						
<input type="checkbox"/> Общее Соглашение о Тарифах и Торговле						
<input type="checkbox"/> Конвенция АТА						
<input type="checkbox"/> Конвенция TIR						
14. Логистика						
<input type="checkbox"/> Логистика поставки						



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Проект финансируется
Европейским Союзом



Тема	Важность			Знание		
	Высокая	Средняя	Низкая	Высокое	Среднее	Низкое
<input type="checkbox"/> Логистика производства						
<input type="checkbox"/> Логистика распространения						
<input type="checkbox"/> Управление цепи поставки						
<input type="checkbox"/> Услуги с добавленной стоимостью						
<input type="checkbox"/> Концепции /Проекты обучения и логистики						
<input type="checkbox"/> Соглашения об уровне услуг и основные показатели его выполнения						
15. Складирование, хранение и распространение						
<input type="checkbox"/> Ответственность складского оператора и владельца груза						
<input type="checkbox"/> Виды складов (частный, общественный, таможенный)						
<input type="checkbox"/> Складские документы						
<input type="checkbox"/> Строительство, планирование и безопасность						
<input type="checkbox"/> Складские расходы						
16. Страхование						
<input type="checkbox"/> Обязательства экспедиторов и перевозчиков						
<input type="checkbox"/> Страхования обязательств, покрываемый риск и ограничения						
<input type="checkbox"/> Транспортное страхование, виды страховок						
<input type="checkbox"/> Обязанности грузового экспедитора в случае повреждения						
<input type="checkbox"/> Общая авария (при отгрузке)						
17. Безопасность и Опасные товары						
<input type="checkbox"/> Правила безопасности при складировании и транспортировке						
<input type="checkbox"/> Безопасность при отгрузке						
<input type="checkbox"/> Требования фрахтовой безопасности на складах (TAPA FSR)						
<input type="checkbox"/> Ответственности грузоотправителя, экспедитора и перевозчика за перевозку опасного товара						
<input type="checkbox"/> IATA-DGR, ICAO-TI (воздушный)						
<input type="checkbox"/> IMDG Code (морской)						





Проект финансируется
Европейским Союзом



Тема	Важность			Знание		
	Высокая	Средняя	Низкая	Высокое	Среднее	Низкое
<input type="checkbox"/> ADR (дорожный)						
<input type="checkbox"/> RID (железнодорожный)						
<input type="checkbox"/> EN 12798						
<input type="checkbox"/> Классификация и этикетирование опасных товаров						
18. Информационно-Коммуникационные Технологии (ИКТ) при Экспедировании						
<input type="checkbox"/> Системы обработки заказов						
<input type="checkbox"/> Взаимообмен Электронными Данными (ВЭД) и Сети Дополнительной Стоимости (СДС)						
<input type="checkbox"/> Системы администрации складирования						
<input type="checkbox"/> Штрих-код и RFID						
<input type="checkbox"/> Применение электронной коммерции (например, заказ фрахта)						
<input type="checkbox"/> Применения интернета (например, пользование услугой провайдера)						
<input type="checkbox"/> Электронное Перечисление Денег (ЭПД) и электронные платежи						
<input type="checkbox"/> Охрана в ICT						

Заметки:





Проект финансируется
Европейским Союзом



8. Декларация и подпись

Свидетельствую достоверность, полноту и точность ответов, и если кандидат будет приглашен для участия на курсах Обучения и Развития, то моя будет соблюдать и выполнять все формальные обязанности и обязательства.

Дата: _____

Имя участника: _____

Наименование организации: _____

Имя связующего лица: _____

Должность: _____

Подпись и официальный штамп:





Проект финансируется
Европейским Союзом



Перечень для оценки учебных потребностей

Законодательная и организационная структура для Курсов Обучения Грузовых Экспедиторов (См. также общий в general questionnaire

- Какие организации (общественные / частные) в настоящее время проводит обучение экспедиторов?
- Укажите подробности о дипломах и других всевозможных квалификациях
- Укажите подробности о программах по действующим экзаменационным курсам
- Укажите подробности об экзаменационной системе и экзаменационных вопросах / процессах
- Имеется ли система сертификации, аккредитации или утверждения занятий или тренеров? Если да, то просьба описать детали.
- Имеются ли вступительные условия для участников?
- Имеются ли курсы, предложенные в стране, ратифицированные FIATA?
- Если да, то какие опыты имеются? (количество участников, результаты, препятствия, дидактические методы, получение диплома в промышленности)?

Рыночные сведения

- Предоставьте информацию о типичных грузовых потоках из страны, в страну и на территории страны, по возможности по статистике (предметы потребления, тоннаж, вид транспорта)
- Укажите подробности о структуре и объеме экспедиторского рынка в стране (дорожный транспорт, а также железнодорожные, морские, воздушные, складские грузоперевозки, экспресс услуги, объемы товарооборота компании /\$/ , передачи в тоннах и работники), а при недоступности данных просьба указать наилучшую оценку.
- Какую роль играет смешанный транспорт? (например, контейнером МОС или другим видом транспорта)
- Сколько людей работают в экспедиторской промышленности?
- Укажите возможное число участников курсов по диплому FIATA
- Просьба указать адреса и имена генеральных директоров основных экспедиторских компаний в стране.





Проект финансируется
Европейским Союзом



Начальный отчет. Курсы по
обучению грузовых экспедиторов
сентябрь 2005 - ноябрь 2005

ноябрь 2005



Опубликовано в ноябре 2005 г.

...ия была подготовлена с помощью Ев...
...ия является исключительной ответс...
...RC/ Hulla & Co. Human Dynamics/
...разом не может отражать точку зр...

...на
...на
...на