

Відправлення вантажів морем

Морська транспортна документація

Загальні вимоги та види документації, що використовуються для морських перевезень, залишаються незмінними для більшості вантажів ([коносамент](#), [пакувальний лист](#), [проформа тощо](#)). Однак існують документи, специфічні для морських перевезень. Вони можуть включати:

Коносамент (BOL) - Коносамент - це транспортна накладна на морську вантажну партію. Концептуально, коносамент є однією з найстаріших взаємно визнаних форм відстеження вантажів; традиційно морська торгівля була одним з небагатьох способів, яким країни здійснювали офіційну торгівлю. У коносаменті зазначено, кому і на яких умовах товар має бути доставлений в пункт призначення. Це один з найважливіших документів, що використовуються в міжнародній торгівлі, оскільки він гарантує, що вантажовідправник отримає свій платіж, а вантажоодержувач - свій вантаж, а без офіційного коносамента товар не буде випущений. Сучасні коносаменти є високо стандартизованими, і коносаменти, створені різними судноплавними компаніями, виглядатимуть майже ідентично. Багато судноплавних компаній вимагають коносамент, навіть якщо судно не рухається між двома різними країнами - коносамент також є договором між власником судна і власником товару, що перевозиться.

Існує три типи договорів коносаменту, які можуть використовуватися:

- **Оригінал коносамента** - вантажоодержувач повинен передати всі три комплекти оригіналів коносамента своєму митному агенту в пункті призначення, щоб випустити вантаж. З оригінальними коносаментами володіння товаром визначається володінням коносаментом - той, хто володіє оригінальним коносаментом, має право вимагати від перевізника передати йому товар. Відправлення з використанням оригіналів коносаментів можуть бути затримані, якщо документи втрачені або відсутні на руках на момент оформлення.
- **Морський коносамент** – оригінал коносамента не потрібен і вантаж може бути виданий безпосередньо одержувачу його митним агентом. Морські коносаменти корисні тим, що фізичний документ не потрібен, і одержувач може почати митне оформлення відразу після прибуття вантажу. Багато банків не приймають морські коносаменти, якщо потрібен акредитив.
- **Телексний коносамент** – у телексних коносаментах постачальник передає оригінал коносамента своєму експортному/експедиторському агенту в місці відправлення і передає його по телексу безпосередньо в митницю в місці призначення на вимогу про видачу вантажу вантажоодержувачу.

Коносаменти зазвичай видаються в комплекті з трьох оригіналів і декількох необмінних копій. Коносамент підписується від імені судновласника особою, яка командує судном, або морським агентом, що підтверджує прийняття на борт судна певного вантажу для перевезення. Він передбачає оплату фрахту і доставку вантажу в зазначеному місці названому в ньому одержувачу.

Коносамент є основним товаросупровідним документом і виконує три ролі:

- Він підтверджує договір перевезення та встановлює його умови. Він є підтвердженням договору між вантажовідправником і судноплавною лінією, а на звороті детально описує умови перевезення.
- Це розписка перевізника про морське перевезення вантажу, яка підписується

капітаном або іншою належним чином уповноваженою особою від імені судновласника, що підтверджує отримання на борт судна певного визначеного вантажу, який він зобов'язується доставити в зазначене місце.

- Володіння оригіналом коносаменту дає право власності на товар, що перевозиться. Вважається належною практикою для вантажовідправника забезпечити своєчасне надходження хоча б одного оригіналу коносаменту до вантажоодержувача, оскільки вантажоодержувач отримає товар тільки за умови пред'явлення хоча б одного оригіналу коносаменту.

Умови застосування коносаменту:

У полі під заголовком «одержувач» можливі три різні записи:

- На пред'явника: це означає, що будь-яка особа, яка володіє коносаментом, може забрати товар; така особа не зобов'язана розкривати свою особу або пояснювати, як вона отримала коносамент. Достатньо лише того факту, що вони володіють та пред'являють коносамент. Видача коносаменту на пред'явника не є поширеною практикою і несе значні ризики.
- На замовлення: це форма коносаменту, яка найчастіше використовується в комерційних операціях. Поки вантажовідправник, який володіє коносаментом, не підтвердив його, він має право розпоряджатися товаром. Індосуючи його, він передає свої права індосату, тобто особі, якій передається коносамент за індосаментом. Таким чином, право власності на товар переходить до нового власника коносаменту, який, у свою чергу, може передати його за допомогою індосаменту комусь іншому.
- На визначену особу (прямий коносамент): на відміну від коносаменту «на замовлення», прямий коносамент - той, в якому зазначено, що товар відправляється визначеній особі, - не дає права вантажовідправнику розпоряджатися товаром. Це право належить виключно одержувачу, який має право забрати товар після пред'явлення коносаменту і документа, що посвідчує його особу. Найпоширенішою та найбезпечнішою формою іменованих одержувачів є іменовані сторони.

Інші часто використовувані терміни коносаменту:

- **Прямий коносамент** - передається за допомогою письмового документа, що підтверджує передачу, який правонаступник повинен пред'явити капітану судна разом з оригіналом коносаменту при отриманні вантажу. На прямому коносаменті термін «на замовлення», надрукований на стандартному коносаменті, повинен бути закреслений, а викреслення завізовано як вантажовідправником, так і капітаном.
- **Чистий коносамент** - декларує відсутність пошкодження або втрати вантажу в дорозі. Іноді товари можуть бути «отримані паралельно», що може призвести до затримки перед фізичним завантаженням товару на судно.
- **Нечистий коносамент** - містить позначку про те, що товар, отриманий перевізником, був дефектним або пошкодженим.
- **Наскрізний коносамент** - видається, коли вантажовідправник бажає, щоб перевізник або судноплавна лінія організували перевезення до місця призначення за межами порту вивантаження. Наскрізний коносамент, на додаток до угоди про перевезення товарів з порту в порт, включає подальшу подорож (морем або сушею) від порту призначення судна до віддаленого місця (наприклад, внутрішнього пункту призначення замість порту).
- **Коносамент експедитора або Домашній коносамент (HBL)** - внутрішній документ, створений експедитором або брокером для надання відповідної інформації клієнту. Домашній коносамент не завжди може бути представлений як офіційна

- **Лінійний коносамент (MBL)** – офіційний коносамент, який генерує судноплавна лінія або оператор судна. Лінійний коносамент, як правило, містить найбільш точну інформацію, і багато митних органів будуть використовувати лише його для цілей митного оформлення.

XXXXXX LINER SERVICES		MASTER BILL OF LADING Conocimiento de Embarque	
(2) SHIPPER (Complete Name, Address & Zip Code) Embarcador Shipper's Name Mailing Address Including City, State and Zip Code		(1) BOOKING NO. Reserva No. CAI - XXXXXX (3b) DATE Fecha (4) EXPORT REFERENCES Referencias de Exportación	(3a) BILL OF LADING NO. Conocimiento de Embarque CAMN FWRD REF. NO.
(5) CONSIGNEE (Complete Name, Address, & Zip Code) Consignado a: Not Negotiable unless consigned "To Order" Consignee's Name Complete Mailing Address Including City, State and Zip Code		(6) FORWARDING AGENT Agente Embarcador-Referencias FMC NO. CHB NO.	
(7) NOTIFY PARTY (Complete Name, Address, & Zip Code) Dirigir Notificación de Llegada a: Contact Information for Person to be notified at Destination include Full Name, Phone Number and/or E-mail Address		(8) ALSO NOTIFY - ROUTING & INSTRUCTIONS También Notificar - Ruta Doméstica/Instrucciones de Exportación	
(9) VESSEL Nave VOYAGE Viaje FLAG Bandera	(10) PLACE OF RECEIPT *Carga Recibida en: (13) PORT OF LOADING Puerto de Carga Enter Port Delivered to	(11) RELAY POINT Punto de Conexión (14) LOADING PIER / TERMINAL Muelle	(12) POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS Lugar y País de Origen
(16) PORT OF DISCHARGE Puerto de Descarga Enter Final Destination	(17) PLACE OF DELIVERY *Lugar de Entrega de la Carga	(18) ORIGINALS TO BE RELEASED AT Originales para Entregarse en Enter Releasing Instructions for Original Bills of Lading	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
(19) MARKS & NOS/CONTAINER NOS. Marcas y Numeros	(20) NO. OF TILTS, CONTS., UNITS, NO. OF ORIGINALS/BILLS	(21) HMT** (22)	DESCRIPTION OF CARGO Contenido Según Embarcador
(23) WEIGHT Libras/Kilos		(24) MEASUREMENT Medidas	
(25) ** HAZARDOUS DECLARATION - THIS IS TO CERTIFY THAT THE ABOVE NAMED MATERIALS ARE PROPERLY PACKED, LOADED, CLASSIFIED, DESCRIBED, MARKED, LABELLED, PLACARDED, DESIGNATED AND ARE IN PROPER CONDITION FOR TRANSPORTATION ACCORDING TO ALL APPLICABLE REGULATIONS AS SPECIFIED IN CLAUSE 26. PROVIDE SHIPPER'S EMERGENCY RESPONSE CONTACT'S NAME AND TELEPHONE NUMBER INCLUDING AREA CODE IN THE SPACE PROVIDED. CONTACT: TEL. NO.			
FREIGHT CHARGES Flete	RATED AS Flete Básico	PER	RATE Tarifa
TO BE PREPAID IN US DOLLARS Prepagado en Dolares U.S.		TO BE COLLECTED IN US DOLLARS A Cobrar en Dolares U.S.	
FOREIGN CURRENCY Moneda Local		SIGNATURE	
TOTALS			
THIS BILL OF LADING CONSISTS OF CONDITIONS AND INFORMATION APPEARING ON THE FRONT AND BACK OF THE DOCUMENT. SUBJECT TO SECTION 7 OF CONDITIONS, IF THE SHIPMENT IS TO BE DELIVERED TO THE CONSIGNEE WITHOUT RECOURSE ON THE SHIPPER, THE SHIPPER SHALL SIGN THE FOLLOWING STATEMENT "THE CARRIER SHALL NOT MAKE DELIVERY OF THIS SHIPMENT WITHOUT PAYMENT OF FREIGHT AND ALL OTHER LAWFUL CHARGES."			
SIGNATURE OF SHIPPER _____			
LIABILITY LIMITED UNLESS INCREASED VALUE DECLARED BELOW, ALL AS SPECIFIED IN SECTION 16:			
DECLARED VALUE _____			
* APPLICABLE ONLY WHEN USED AS A THROUGH TRANSPORTATION BILL OF LADING. ** INDICATE WHETHER ANY OF THE CARGO IS HAZARDOUS MATERIAL UNDER DOT, IBCO OR OTHER REGULATIONS AND INDICATE THE CORRECT COMMODITY NUMBER IN DESCRIPTION OF CARGO ABOVE.			
IN WITNESS WHEREOF THE CARRIER HAS SIGNED _____ ORIGINAL BILLS OF LADING, ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS STAND VOID.			
BY _____ CARRIER: LINER SERVICES			
BY _____ FOR SHIPPER			

Нетрадиційне переміщення – можуть бути випадки, коли вантаж переміщується

морським судном, в якому коносамент не використовується. Такий випадок може бути, коли вантаж переміщується за допомогою океанських водних шляхів без переміщення між двома країнами, коли морський перевізник або власник судна недостатньо великий, щоб брати участь у регулярних морських перевезеннях, і коли стихійні лиха або конфлікти виключають звичайні процедури, пов'язані з морськими перевезеннями. У таких випадках фізичні особи або організації все ще повинні намагатися використовувати стандартні найкращі практики доставки, такі як використання пакувального листа та накладної, щоб запобігти втраті або крадіжці на цьому шляху.