

## РОЛЬ КОНОСАМЕНТА И КОММЕРЧЕСКОГО СЧЕТА ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ

**Коносамент (bill of lading)** - документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента. Коносамент является одним из основных документов, применяемых при таможенном оформлении и таможенном контроле товаров, перемещаемых морским транспортом.

Для стран-участниц коносаментные перевозки грузов регулируются Международной конвенцией по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов 1921 г. (Гаагские правила); Брюссельским протоколом 1968 г. по пересмотру Гаагских правил о коносаментах 1921 г. (Правила Гаага-Висби); Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая поглощает Гаагские правила и правила Гаага-Висби. Около 40 стран мира присоединились к Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г., но Россия не является её участницей.

В России правовое регулирование коносаментных перевозок осуществляется Кодексом торгового мореплавания СССР 1968 г. с последующими изменениями и дополнениями и Гражданским кодексом Российской Федерации.

С юридической точки зрения коносамент выполняет три основные функции:

- 1) Является официальной квитанцией судовладельца (перевозчика), подтверждающей, что товары, которые предположительно находятся в указанном виде, количестве и состоянии, отправлены в указанное место назначения на конкретном судне или, по крайней мере, получены под охрану судовладельца для цели отправки. Обязанность перевозчика выдать отправителю после приема груза коносамент установлена ст. 123 КТМ СССР.
- 2) Удостоверяет заключение договора морской перевозки, который фактически заключается до подписания коносамента, и повторяет в деталях его содержание. В соответствии со ст. 120 КТМ СССР наличие и содержание договора морской перевозки могут быть доказываемы среди прочих документов коносаментами. Согласно ст. 121 КТМ СССР правоотношения между перевозчиком и получателем груза определяются коносаментом.
- 3) Является товарораспорядительным документом на товары, позволяющим покупателю распорядиться ими путем передаточной надписи и предоставления коносамента. Таким образом, коносамент предоставляет право собственности на товары.

Согласно ст. 124 КТМ СССР в коносаменте указываются:

- 1) Наименование судна, если груз принят к перевозке на определенном судне;
- 2) Наименование перевозчика;
- 3) Место приема или погрузки судна;
- 4) Наименование отправителя;
- 5) Место назначения груза либо, при наличии чартера, место назначения или направление судна;
- 6) Наименование получателя (именной коносамент) или указание, что коносамент

выдан "приказу отправителя", либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан "приказу получателя" (ордерный коносамент), или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); если в ордерном коносаменте не указано, что он составлен "приказу получателя", то он считается составленным "приказу отправителя";

7) Наименование груза, имеющиеся на нем марки, число мест либо количество и (или) мера (вес, объем), а в необходимых случаях данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;

8) Фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в чартере или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен;

9) Время и место выдачи коносамента;

10) Число составленных экземпляров коносамента;

11) Подпись капитана или иного представителя перевозчика.

Обычно коносамент - это типографским способом отпечатанный бланк, в который на пишущей машинке или на принтере вносятся вышеуказанные сведения. На обороте коносамента приводятся условия договора морской перевозки. Крупные судоходные компании имеют свои фирменные бланки.

Поскольку коносамент является товарораспорядительным документом и обладание им согласно торговому обычаю во многих отношениях эквивалентно обладанию товарами, вручение коносамента обычно влечет те же последствия, что и вручение самих товаров.

Как правило, изготавливается три и более экземпляров коносамента с тем же содержанием и датой: для грузоотправителя или его экспедитора, для грузополучателя и для грузовладельца. Все экземпляры коносамента, составляющие так называемый полный комплект, являются оригиналами и на них ставится штамп "Оригинал". В некоторых случаях обозначается порядковый номер оригинала. Товарораспорядительным документом является обычно только один (первый) из оригиналов коносамента. Копии коносамента имеют штамп "Копия" или печатаются на бланках, отличного от оригинала цвета.

Если по одному из экземпляров коносамента товары выданы, то остальные теряют силу.

Только лицо, обладающее коносаментом, вправе претендовать на передачу ему товаров перевозчиком. Перевозчик не будет нести ответственности за неправильную доставку товаров, если вручит товары держателю первого оригинала коносамента, который ему представлен (при условии, что перевозчик не осведомлен о незаконности владения коносаментом). И даже истинный владелец не вправе претендовать на товары, если он не может предъявить коносамент.

По способу передачи права собственности на товары при помощи коносамента коносаменты различают на следующие виды.

- **Именной коносамент** (straight bill of lading) - выписанный на определенного получателя с указанием его наименования и адреса. Он может передаваться по именованным передаточным надписям или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования. По такому коносаменту груз в порту назначения выдается получателю, указанному в коносаменте, или

лицу, которому коносамент был передан в указанном порядке.

- **Ордерный коносамент** (to-order bill of lading) - содержащий указание "приказу отправителя" или "приказу получателя". Он предполагает, что отправитель или получатель могут передать свои права третьему лицу путем проставления на коносаменте передаточной надписи (индоссамента) и вручения его этому лицу. В порту назначения по ордерному коносаменту груз будет выдан отправителю или получателю в зависимости от того чьему приказу он выдан, а при наличии в нем передаточных надписей (bill of lading made out to order and endorsed in blank) - лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью. Коносамент на предъявителя (bearer bill of lading) - предполагает, что товар в порту назначения передается любому лицу - предъявителю коносамента. Такой коносамент передается путем простого вручения.

Коносаменты ордерные и на предъявителя являются оборотными (negotiable bill of lading). Благодаря оборотности они выполняют свою основную функцию - дают их держателю возможность распоряжаться товарами, пока они находятся в пути или заложить коносамент в банк до прибытия товара. Коносамент становится оборотным лишь в том случае, если он был таким оформлен.

Если грузоотправитель намеревается получить оборотный коносамент, он указывает в коносаменте: "приказу имярек". Грузоотправитель, который желает получить необоротный коносамент, термин "приказу" не вписывает, а в соответствующем поле коносамента указывает получателя груза.

Оборотные коносаменты предпочтительнее в некоторых видах международной торговли, т.к. благодаря тому, что коносамент является оборотным, груз тоже фактически становится оборотным. Обратная форма коносаментов обычно применяется при торговле зерном, нефтью и т.п. товаров, где коносаменты на товары в пути продаются и покупаются по цепочке договоров с оговоркой, по которым посредники не принимают товары и только последний покупатель физически получает товары с судна по его прибытии. Как уже сказано выше, оборотные коносаменты используются и в случаях, когда покупатель намеревается или предполагает заложить коносаменты как дополнительное обеспечение в банк до прибытия товаров.

Однако, на практике чаще применяются необоротные коносаменты (non-negotiable bill of lading), применение которых предполагает, что получатель сам примет товары по прибытии судна. Даже необоротный коносамент действует как товарораспорядительный документ, т.к. только указанный в нем получатель вправе требовать выдачи товаров судовладельцем (если предъявит коносамент).

В зависимости от наличия оговорок о наличии у перевозчика претензий к количеству и качеству принятого к перевозке груза или его упаковки различают коносаменты "чистые" (clean bill of lading) и "с оговорками" (claused).

"Чистые" коносаменты не содержат дополнительных оговорок или пометок, прямо констатирующих дефектное состояние товара и/или упаковки. Оговорка, не относящаяся к состоянию товаров при погрузке, но затрагивающая их дальнейшую судьбу и состояние при разгрузке, не делает коносамент коносаментом с оговорками.

Представление "чистого" коносамента является обязательным условием многих сделок в международной торговле. Банк может не принять коносамент с оговорками (пометками), если только в аккредитиве точно не указывается, какие из них допускаются.

В международной практике "чистый" коносамент часто выдается перевозчиком грузоотправителю в обмен на гарантийное письмо последнего. В международной практике различают также коносамента бортовые (shipped on board bill of lading) и на принятый для погрузки груз (received for shipment). Если товары не перевозятся в контейнерах, коносамента обычно являются бортовыми. На бортовых коносаментах указывается: "погружен в хорошем состоянии (кем) на борт теплохода (название)" ; на коносаментах для отгрузки: "получен в хорошем состоянии от (кого) для отгрузки на борт теплохода (название)". Когда судовладелец выдает бортовой коносамент, он подтверждает, что груз погружен на борт судна. Если же он выдает коносамент для погрузки на борт судна, он лишь подтверждает, что товары доставлены под его охрану. Коносамент такого типа обычно используется, если товары подготовлены к отправке в контейнерах на заводе, на складе экспортера или на контейнерном терминале вне порта (например, на железнодорожной станции).

Коносамента различаются также в зависимости от особенностей перевозки.

- **Рейсовый (линейный) коносамент** (liner bill of lading) - применяется при перевозках товаров на судах, совершающих рейсы по расписанию, для которых в порту назначения имеется зарезервированный причал. Это коносамент для линейных, а не трамповых перевозок, когда судно не имеет постоянного маршрута и расписания рейсов.
- **Чартерный (фрахтовый) коносамент** (chartered bill of lading) применяется в трамповых (нерегулярных) перевозках. Чартер или чартер-партия (charter, charter-party) - это договор на перевозку груза трамповым судном. Сторонами в чартерном договоре являются фрахтователь (грузоотправитель или его представитель) и фрахтовщик (перевозчик или его представитель).

Фрахтователь может заключить договор на перевозку товаров с третьим лицом. Коносамент, оформленный для такой перевозки, должен содержать указание "по чартер-партии", а договор на перевозку - ссылку на контракт о найме данного судна. Линейный коносамент содержит все существенные условия договора перевозки и третье лицо (например, индоссат или иной держатель коносамента) имеет возможность узнать о них из самого коносамента. В чартерном коносаменте инкорпорируются путем ссылки отдельные из условий чартер-партии с тем, чтобы они могли иметь эффект для грузополучателя или индоссата коносамента.

Главное различие между линейными и чартерными коносаментами состоит в том, что банки, как правило, если только не имеют противоположных инструкций, отказываются акцептовать чартерный коносамент как действительное предложение по аккредитиву. Т.е., если иное не предусмотрено в аккредитиве, банки отклоняют документ, в котором указано, что он выставлен на условиях чартер-партии.

Коносамента могут также быть прямыми и сквозными.

Прямые коносамента применяются при перевозках от порта до порта.

Сквозные коносамента (through bill of lading) используются, если морская перевозка составляет только часть общей перевозки и товары должны перевозиться разными наземными и морскими перевозчиками. В этом случае отправителю обычно удобнее

получить сквозной коносамент, чем заключать договоры с несколькими перевозчиками, которые должны перевозить груз на последующих стадиях перевозки. Сквозные коносаменты применяются также, когда сама морская перевозка разделена на отдельные стадии, которые осуществляют разные судовладельцы путем перегрузки. Сквозной коносамент типичен для современных контейнерных перевозок, когда товары перевозятся от места погрузки до места назначения в одних и тех же контейнерах, но на различных видах транспорта. Грузоотправитель заключает договор перевозки только с перевозчиком, который сквозной подписывает коносамент. Перевозчик (экспедитор) организует перегрузки с последующими перевозками. Товары считаются доставленными только последним из перевозчиков после передачи одной оригинальной части сквозного коносамента, которая подлежит передаче грузополучателю.

Если судоходная компания осуществляет комбинированные перевозки, она может выдать специальный контейнерный коносамент, который подпадает под действие правил Гаага-Висби. Все контейнерные коносаменты обычно являются не бортовыми (shipped on board), а погрузочными (received for shipment). Это связано с тем, что они зачастую принимаются к перевозке на контейнерных станциях вне порта. На обороте контейнерного коносамента указаны условия договора перевозки. Если коносамент включает в себя страховой полис, он является застрахованным коносаментом (insured bill of lading).

Другой важнейший внешнеторговый документ - счет-фактура относится к коммерческим документам, которые дают стоимостную, количественную и качественную характеристику товара. Такие документы оформляет на своем бланке продавец, а покупатель против них производит оплату.

Коммерческий счет является основным расчетным документом. Он содержит требование продавца об уплате указанной в нем суммы причитающегося платежа за поставленный товар. В нем, как правило, указываются:

1. реквизиты продавца и покупателя;
2. описание товара;
3. цена за единицу товара и общая сумма счета (платежа);
4. базисные условия поставки товара;
5. способ платежа и форма расчета;
6. наименование банка, где должен быть произведен платеж;
7. сведения об оплате стоимости перевозки;
8. сведения о страховании.

Счет выписывается в большом количестве экземпляров (иногда до 25-ти). Он активно используется при проведении таможенного и валютного контроля и производстве таможенного оформления. Согласно приказу ГТК России от 05.01.94 г. № 1 счета (счет-фактура, счет-проформа) должны представляться таможенному органу декларантом для подтверждения заявленных сведений по таможенной стоимости.

Счет-фактура (invoice) - документ, удостоверяющий фактическую поставку товара и (или) оказание услуг и их стоимость. Обычно выписывается продавцом покупателю после окончательной приемки товара последним.

Счет-фактура содержит наименование и адреса продавца и покупателя; дату и номер заказа покупателя; описание проданного товара; сведения об упаковке; точные

обозначения и номера, указанные на упаковке; цену товара; условия поставки и платежа. В нём рекомендуется указывать сведения о перевозке (например, наименование судна и маршрут следования). Фактурная цена указывается согласно условиям договора.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.07.96 № 914 "Об утверждении порядка ведения журналов учета счетов-фактур при расчетах по налогу на добавленную стоимость" с 01.01.97 г. каждая отгрузка товаров, в т.ч. на экспорт, оформляется составлением счета-фактуры. В этом же Постановлении приведены правила составления счета-фактуры и обязательные для него реквизиты.

Помимо своего основного назначения, счет-фактура может использоваться в качестве накладной, направляемой вместе с товаром, а также для удостоверения происхождения товара.

Нередко таможенные власти различных стран устанавливают определенные требования к форме и содержанию счета-фактуры.

Консульский счет-фактура (consular invoice) - это коммерческий счет-фактура, который выписывается на официальном бланке в стране экспортера и заверяется консульством страны покупателя. Назначение этого документа состоит в том, чтобы компетентные органы (таможня и др.) в стране покупателя могли контролировать таможенную стоимость импортируемых товаров, предотвращать демпинг товаров, осуществлять валютный контроль. Например, при экспорте товаров морским транспортом в порты Аргентины счет-фактура и манифест на груз должны иметь визу аргентинского консула или, если его резиденция находится на расстоянии свыше 30 км от порта, соответствующую оговорку таможни порта отгрузки на национальном и испанском языках.

В настоящее время консульские счета-фактуры почти повсеместно отменены.

Следует различать счет-фактуру, счет-проформу и предварительный счет. Счет-проформа (proforma invoice) содержит сведения о цене и стоимости товара, но не является расчетным документом, т.к. не содержит требования об уплате указанной в нем суммы. Поэтому, выполняя все остальные функции счета, он не выполняет главной функции счета как платежного документа. Счет-проформа может быть выписан на отгруженный, но еще не проданный товар и наоборот. Обычно он выписывается на при поставках товаров на консигнацию, на выставки, аукционы, поставках давальческого сырья по договорам на переработку, поставках товаров в качестве дара или безвозмездной помощи (в этом случае может выписываться только для целей таможенной оценки).

Предварительный счет (preliminary invoice) выписывается, когда приемка товара производится в стране назначения или при частичных (дробных) поставках товара. Он содержит сведения о количестве и стоимости партии товара и подлежит оплате. После приемки товара или поставки всей партии выписывается счет-фактура, по которому производится окончательный расчет.