ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТАВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Дисциплина: «МПГ»
Преподаватель: доцент кафедры МЭО, к.э.н., Журова А.В.

Литература по МПГ в библиотеке РТА и в интернете

1. Кретов И.И. **Логистика во внешнеторговой деятельности: учеб. пособие** / И.И. Кретов, К.В. Садченко. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дело и Сервис, 2011. - 272 с.
2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: **[Электронный ресурс]: электрон. учебник**

Информационные ресурсы в Интернете

- www.mintrans.ru Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации
- www.seanews.ru Морские новости
- www.loginfo.ru Логинфо - журнал информационных технологий в логистике
- www.transrussia.net Морские Перевозки России: Порты России, документация, фрахт и тарифы на обработку грузов в портах, справочники транспортных компаний, портов мира. Статистика грузопотоков в портах России СНГ Балтии.

Вопросы лекции

1. Формы организации движения судов и тарифы, применяемые при морских перевозках внешнеторговых грузов
2. Виды договоров морской перевозки и типовые формы чартера и их применение при международной перевозке грузов
3. Коммерческие условия рейсового чартера
4. Виды коносаментов при морской перевозке грузов

Формы организации движения морских судов

На морском транспорте различают две формы организации движения судов — регулярное и нерегулярное (или трамповое) судоходство. К регулярной форме относятся *линейное судоходство* и *работа последовательными рейсами.*

Линейное судоходство — это такая форма организации работы флота, при которой обеспечивается движение судов по объявленному расписанию между заранее установленными портами. Морское сообщение между определенными портами, поддерживаемое судоходным предприятием, называется *линией.*

Нерегулярное (трамповое) судоходство — это работа грузовых судов, не связанная с какими-либо постоянными районами плавания, портами погрузки/выгрузки, определенными видами грузов

Работа судов последовательными рейсами

- Применяется преимущественно для транспортировки потоков массовых (насыпных, навалочных) грузов.
- На направлении грузопотока закрепляется определенный тоннаж, но в данном случае он действует только от порта погрузки до порта назначения, без промежуточных заходов для дозагрузки.
- Движение судов согласуется с клиентурой, а перевозки осуществляются по специальному графику.
- Такая работа организуется для выполнения внешнеторговых контрактов на покупку или продажу больших партий однородного груза, поставляемого по длительным контрактам.

Тарифы при морской перевозке грузов

- ***фрахт*** (цена морской перевозки в трамповом судоходстве)
- ***линейный тариф*** (условия применения тарифов и тарифные ставки).
- Ставки устанавливаются в зависимости от кубатуры, массы или ценности груза чаще всего за единицу массы или за объем.

Основным принципом расчета тарифа является право перевозчика на выбор весовой или объемной ставки в зависимости от того, что более выгодно для судна. С учетом базы расчета ставки против каждой позиции в номенклатуре грузов указываются буквы ***W (weight* — вес), *M (measurement* — объем) или *w/m* (вес/объем).**

В тарифах против каждой позиции указывается цифровой или буквенный символ, соответствующий классу данного груза, по которому определяется тарифная ставка. Поскольку в тарифах невозможно предусмотреть все грузы, то устанавливается ставка для непоименованных грузов *(goods N.O.S. — not otherwise specified* или *N.O.E. — not otherwise enumerated),* которая соответствует самому высокому уровню ставок.

"Линейные" сокращения

В коммерческой практике приняты следующие основные сокращения для линейных транспортировок между различными портами:

- **FIOS – Free in/out** (погрузка и выгрузка за счет отправителя);
- **FILO – Free in/Liner o**ut (погрузка за счет отправителя, выгрузка за счет линии);
- **LIFO – Liner in/Free out** (погрузка за счет линии, выгрузка за счет отправителя);
- **LILO – Liner in/out** (погрузка и выгрузка за счет линии – полные линейные условия).

В зависимости от практики линии или конкретного порта к ставке могут добавляться различные надбавки:

- **CAF (Currency Adjustment Factor)** – индексация курсовой разницы валют;
- **BAF (Bunker Adjustment Factor)** – индексация изменения цен на топливо;
- **Wharfage** – портовая пошлина;
- **CUC (Chassis Using Charge)** – сбор за пользование шасси;
- **Documentation Fee** – сбор за оформление документов и ряд других.

Кроме порта контейнер может быть доставлен **до контейнерного терминала (container yard)** вблизи порта или в глубине страны в зависимости от активности линии на данной территории. И, конечно же, он может быть доставлен непосредственно до "двери" клиента. С учетом этого к основным линейным условиям могут добавляться следующие:

- **FICY – Free in/Container yard (без погрузки в порту – до контейнерного терминала);**
- **LI-Door – Liner in / Door (погрузка в порту за счет линии – "дверь" клиента).**

При этом следует учитывать, что даже при перевозке Door–Door, то есть "дверь"/"дверь", линия только подает контейнер по указанному адресу, но практически никогда не осуществляет затаривание/растаривание контейнера (stuffing/unstuffing). Этот вопрос грузоотправитель решает своими силами либо с помощью экспедитора.

USD 3400/40'ST FIOS SHA-KTK

или USD 3400/40'DV from Free in SHA to Free out KTK.

То есть $3400 за один стандартный 40-футовый контейнер из порта Шанхай до порта Котка на условиях "free in and out" (без расходов по погрузке и выгрузке).

Виды договоров морской перевозки

- *Договор перевозки грузов* (ч. 2, ст. 785 ГК РФ)
- *Договор фрахтования* (ч. 2, ст. 787 ГК РФ).

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

- ***Коносамент (Bill of Lading - B/L)*** применяется в качестве договора морской перевозки обычно в линейном судоходстве при доставке мелких партий груза.
- ***Рейсовый чартер (voyage c/p)*** применяется в регулярном и трамповом судоходстве при перевозке массовых грузов.

Виды фрахтования судов по рейсовому чартеру:

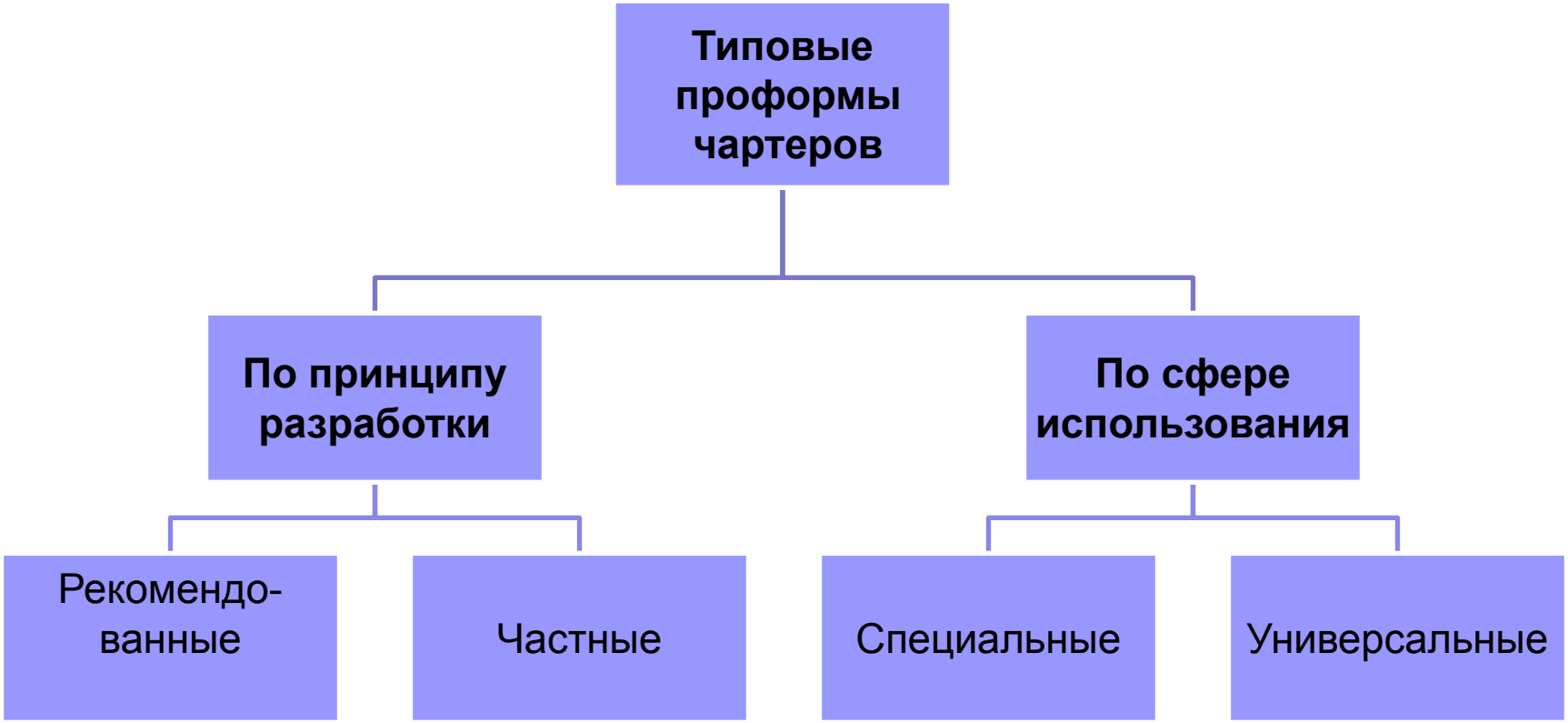
- фрахтование на один рейс (one voyage c/p);
- фрахтование судна на несколько последовательных рейсов (consecutive voyage c/p).
- фрахтовый контракт (contract of affreightment) - соглашение о перевозке регулярными рейсами определенного количества груза данного фрахтователя в течение оговоренного календарного периода (3-12 месяцев).

Краткие формы договоров

Букинг-нот (booking note) - предварительная заявка грузовладельца с целью забронировать на судне место для определенной партии груза.

Бэрс-нот (berth note) - договор на перевозку попутных массовых грузов.

Типовые формы чартера и их применение при международной перевозке грузов



Структура чартера

Раздел 1. ***Преамбула*** (стороны, место и дата заключения договора)

Раздел 2. ***Переменные коммерческие условия*** (судно, груз, дата готовности судна, расчет сталии, оплата фрахта и др.)

Раздел 3. ***Стандартные статьи правового характера*** (об Общей Аварии, о взаимной ответственности при столкновении судов и т.д.)

Addendum или rider - вновь сформулированные или дополнительные статьи договора

(полное описание судна; условия оплаты фрахта; распределение расходов по грузовым работам; расчет сталии; проверка готовности трюмов инспекцией фрахтователя; распределение расходов по оплате сборов и пошлин с груза, фрахта и судна; оплата экстрастраховки; взаимоотношения сторон в случае нанесения ущерба судну стивидорами фрахтователя и др.)

Начиная с 30-х годов в России были разработаны специальные проформы чартеров, которые определяют условия перевозки всех массовых экспортных грузов страны.

Sovietwood - перевозка пиломатериалов из портов Севера и Северо-Запада;

Blacksea-wood - перевозка пиломатериалов из портов Черного и Азовского морей;

Sovconround - перевозка круглого леса;

Sovietore - перевозка руды;

Sovcoal - перевозка угля;

Murmapatit - перевозка апатитов из Мурманска

Коммерческие условия рейсового чартера

1. **Условие о мореходности**
2. **Особенности определения даты готовности судна к погрузке**
3. **Указание о грузе**
4. **Порты погрузки и выгрузки**
5. **Сталийное время**
6. **Оплата диспача/демереджа**
7. **Оплата грузовых работ**
8. **Фрахт**
9. **Прочие условия рейсового чартера:**

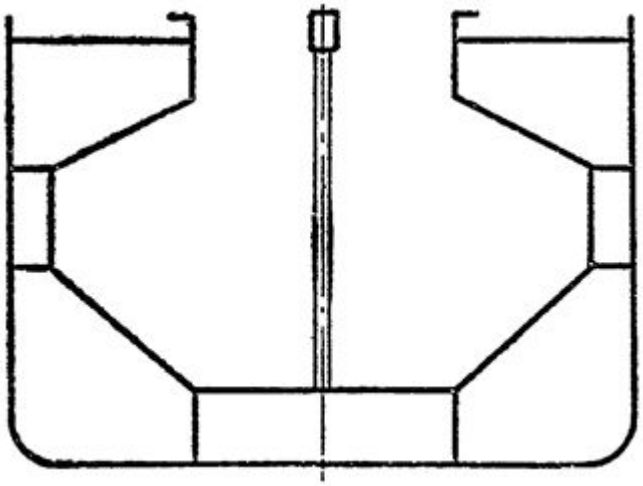
-Агенты, обслуживающие судно в портах погрузки и выгрузки
-Налоги и сборы
-Брокерская комиссия
-Ответственность судовладельцев
-Девиация
-Залоговое право
-О взаимной ответственности при столкновении
-Военные риски
-Право и арбитраж

Условие о мореходности

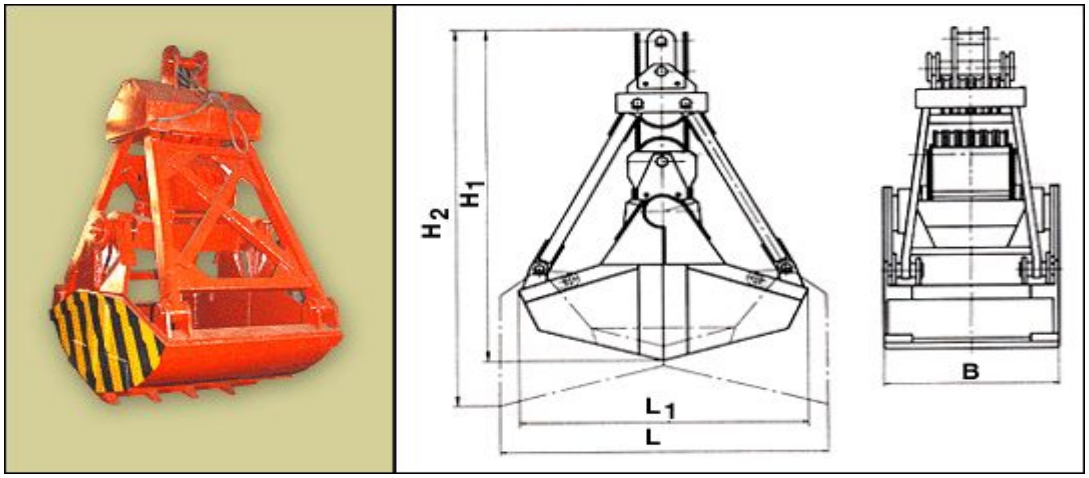
- **Мореходное состояние -** судно, его машины и механизмы, снабжение и снаряжение, численность и квалификация экипажа, сорт и количество топлива должны обеспечить сохранную и без задержек доставку согласованного груза при обычных условиях плавания в данном районе и в данное время года.
- Судно должно быть прочным, водонепроницаемым и во всех отношениях снаряженным для предстоящего рейса.
- судно должно иметь действующие документы Регистра о безопасности и сертификаты ISM (International Safety Managment) и ITF (Международной Федерации транспортных рабочих).

Условие о мореходности

- При перевозке навалочных грузов указываются: количество палуб; является ли судно самоштивирующимся; размеры люков; наличие грузовых средств, приспособленность для грейферной выгрузки (ковшовыми приспособлениями) иногда с указанием объема грейфера.



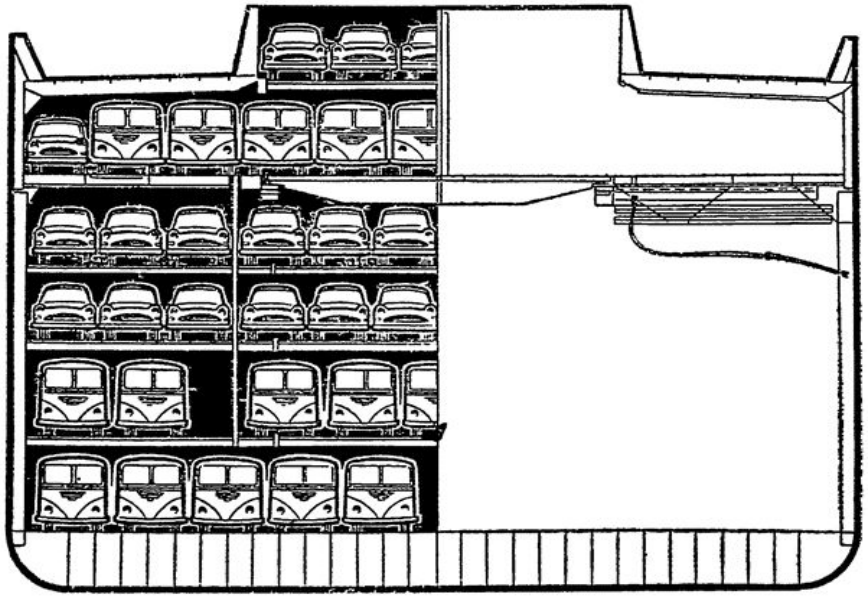
Поперечное сечение трюма рудовоза и углевоза



Грейферы - это грузозахватные устройства

Условие о мореходности

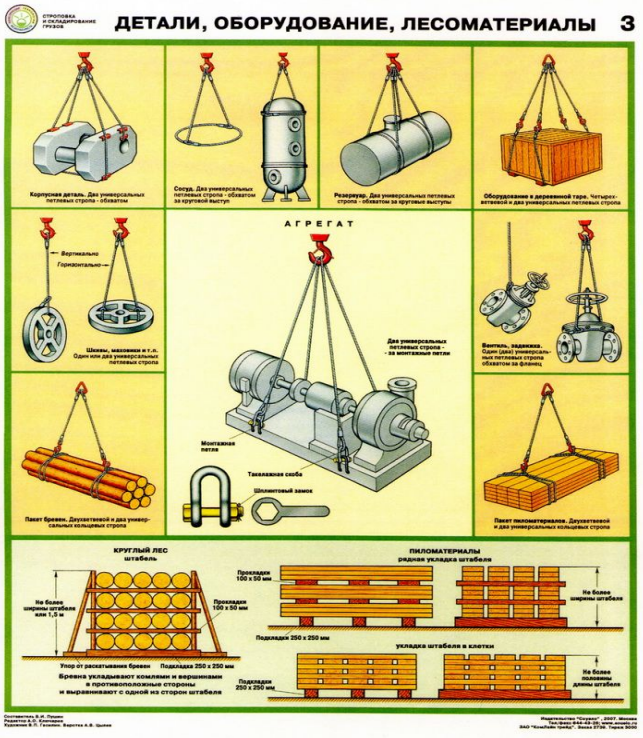
- При перевозке штучных грузов указываются: размеры люков; распределение вместимости по трюмам; наличие грузовых средств. Особо указывается, что трюмы имеют ящичную форму (box tipe), а люки обеспечивают полное раскрытие трюмов (full open).

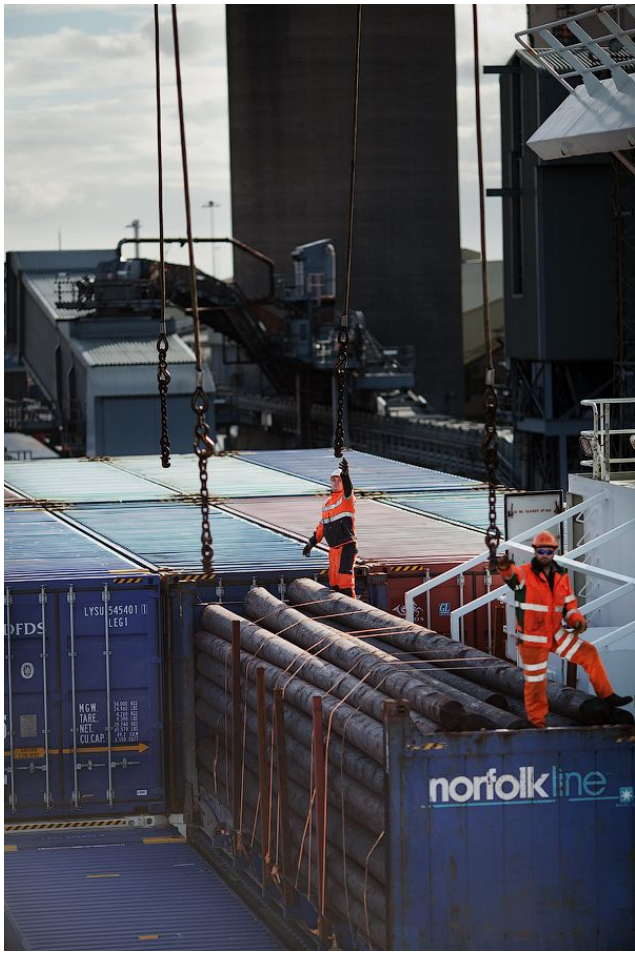


Поперечное сечение судна для навалочных грузов и автомобилей

Условие о мореходности

- При перевозке леса в пакетах оговаривается наличие на судне комплекта стропов (слингов) для их погрузки/выгрузки.





Строп - грузозахватное приспособление для штучных грузов, навешиваемое на гак грузоподъемной машины. Строп представляет собой отрезок каната или троса с петлями или с захватными гаками на обоих концах.

Условие о мореходности

- По наливным грузам - подача насосов и диаметр трубопровода; рабочее давление в трубопроводе; возможность перевозки нескольких различных сортов одновременно; обязательство судовладельца подогреть груз перед выгрузкой до определенной температуры либо поддерживать нужную температуру; наличие шлангоподъемников определенной грузоподъемности; наличие двойных бортов и двойного дна.
- *В последние годы вводится оговорка, что судно должно отвечать требованиям местных профсоюзов по обеспечению безопасности работы докеров.*

Условие о мореходности

- Для специфических грузов устанавливаются некоторые дополнительные требования, например, повышенная прочность второго дна для перевозки руды, приспособленность для работы в трюмах и/или в твиндеках погрузчиков.

Твиндек

***Происхождение**: от английского tween – сокращенное от between - между и deck - палуба*

пространство внутри корпуса судна между 2 палубами или между палубой и платформой.

Сверху твиндек закрыт так называемыми "крышками трюмов". Открытие этих крышек обеспечивает возможность загрузки в твиндек контейнеров береговым краном

Твиндек

верхний "этаж"- это твиндек, а нижний - трюм

Чтобы поместить контейнеры в твиндек, необходимо открыть крышки грузового отсека. Крышки, с помощью гидравлики, становятся "домиком" и открывается доступ в твиндек. После чего береговой кран может опускать туда контейнер.

Особенности определения даты готовности судна к погрузке

- **laydays** Полный текст в проформе чартера: «laydays no commenced before...»
- **cancelling date** (т.е. дата разрыва договора)
- **laydays** начинаются с начала официальных рабочих часов порта (например, с 8 часов), а **cancelling da**te истекает с окончанием официальных рабочих часов порта (например, с 16 часов).
- В процессе переговоров по заключению чартера весь интервал называется **laycan (L/c)** и задается как единое целое (например, 5-15.06.2012).
- *На практике при заблаговременном фрахтовании судов laycan обычно составляет 10-15 суток, а при срочном фрахтовании, когда зафрахтованное судно готово немедленно двигаться в порт погрузки (или заканчивает выгрузку в этом порту), — не более 3-5 суток.*

Указание о грузе

Транспортные характеристики и количество груза:

способ перевозки и вид упаковки

При перевозке кубатурных грузов (удельный погрузочный объем - УПО более 1,3 м3/т) в чартере необходимо указать расчетное значение УПО;

при перевозке круглого леса - его длину и диаметр; окоренные бревна или нет;

при перевозках пиломатериалов в пакетах - тип пакета (торцованный или так называемый тракпакет); с прокладками между каждым рядом досок (на стиксах) или нет; размер и массу пакета.

УПО (УДЕЛЬНО ПОГРУЗОЧНЫЙ ОБЪЕМ) - STOWAGE FACTOR

удельная погрузочная кубатура, укладочная кубатура груза, отношение объема, занимаемого определенным грузом в судовом грузовом помещении, к массе этого груза. УПО зависит от плотности груза, его упаковки и особенностей укладки в грузовом помещении (размеров пустот между отдельными грузовыми местами и между грузом и элементами набора корпуса).

Указание о грузе

Транспортные характеристики и количество груза:
способ перевозки и вид упаковки

при перевозках металла и других штучных грузов указывают тип (пакеты, рулоны, связки, кипы, мешки), размеры и массу одного места;

по сыпучим грузам - УПО, угол допустимого естественного откоса, процент влажности;

по тяжеловесам и длинномерам - способ перевозки (в ящиках или нет), размеры и массу каждого места, допустимость перевозки на верхней палубе.

В соответствии с Нормами Регистра РФ к сыпучим грузам, опасным с сточки зрения перемещения в трюме, относятся все зерновые грузы, а также другие сыпучие грузы, угол естественного откоса которых 35° и менее.

Указание о грузе

- **маржин** (margin) - допустимое отклонение от базисного количества груза, согласованного между судовладельцем и фрахтователем на данный рейс. Величина маржина составляет ±5-10%. Он может быть установлен либо в процентах, либо по абсолютной величине (например, 9500±500 т), либо в чартере указывается минимальное и максимальное количество груза (min 9000т, max 10000т).
- **«full and complete cargo (f+c)» -** оговорка о обязательстве принять столько груза, сколько допустимо исходя из грузоподъемности или грузовместимости судна.
- **«min ... mt up to full & complete cargo SHOPT»** - оговорка о гарантированной отправке определенного количества груза,
- **«full complete cargo but no more ... mt»** - оговорка при условии, если фрахтователь располагает только определенным количеством груза,
- **«dead freight»** - мертвый фрахт (возмещаемый судовладельцу фрахтователем убыток за недогруз судна по чартеру против полного груза).

Порты погрузки и выгрузки

- ***Direct ports*** - конкретные порты.
- ***Option of the port****:* в чартере перечисляются несколько возможных портов погрузки/выгрузки, и при выполнении рейса фрахтователь имеет право направить судно в любой из них.
- ***Range****,* в чартере указываются участок морского побережья, ограниченный двумя портами или морской бассейн. При выполнении рейса фрахтователь имеет право направить судно в любой порт этого участка, включая оба ограничивающие порта. Например: **Гавр - Антверпен или Дюнкерк**
- ***Broad dp*** (широкий чартер): опцион ренджей. В чартере указывается несколько ренджей, и при выполнении рейсов фрахтователь может направить судно в любой порт любого из этих ренджей. Например, «перевозка зерна из портов Балтики или Черного моря».

Сталийное время

- ***СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ* (LAYTIME)** - это время, которое в соответствии с условиями чартера предоставляется фрахтователю для выполнения стивидорных операций в портах погрузки-выгрузки, за которые судовладелец не получает никакого дополнительного вознаграждения, кроме согласованной ставки фрахта.
- **Стивидорные расходы** - при морских перевозках расходы, связанные с погрузо-разгрузочными работами. К ним относятся расходы по погрузке/выгрузке, по укладке, обмеру, счету груза и т. п. В стивидорные расходы входит также причальный сбор.

- ***ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ НОТИСЫ* (PRELIMINARY NOTICE).**

  Для того чтобы отсчет сталии начался в соответствии с чартером, капитан обязан подать в порт погрузки (выгрузки) по адресам, указанным в чартере, предварительные нотисы об ожидаемой дате прибытия судна в порт.

  Количество и сроки подачи этих нотисов оговариваются в договоре. Наиболее часто предусматривается подача 2-3 нотисов, например за 15, 10 и 5 суток, в этом случае последний из них называется окончательным (final notice или definite notice).

Оплата диспача/демереджа

- ***Демередж (demurrage)*** - доплата к согласованному фрахту за задержку судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного сталийного времени (*контрсталийное* время) - фрахтователь уплачивает судовладельцу

  Размер демереджа - определенная сумма за судно в сутки или ставка на 1 т брутто регистровой вместимости, уплачивается за каждый день простоя и пропорционально за часть дня.

- ***Диспач (Despatch money***) - вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание погрузки или разгрузки судна ранее истечения оговоренного чартером сталийного времени, т. е., за так называемое «спасенное время».

Оплата грузовых работ

1. Судовладелец несет расходы по оплате грузовых работ и в порту погрузки и в порту выгрузки (gross terms).
2. Судовладелец свободен от оплаты погрузки, но несет расходы по укладке (штивке) груза и по его выгрузке (free in).
3. Судовладелец свободен от оплаты погрузки и укладки (штивки) груза, но несет расходы по выгрузке (free in and stowed).
4. Судовладелец свободен от оплаты выгрузки, но оплачивает погрузку и укладку груза (free out).
5. Судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза, но оплачивает его укладку free in and out (fio).
6. Судовладелец свободен от оплаты погрузки, выгрузки и укладки груза - free in and out and stowed (fios).

Дополнительные варианты:

«выгрузка производится получателями без какого-либо риска и расходов для судна» (free of all risk and expense to the vessel)

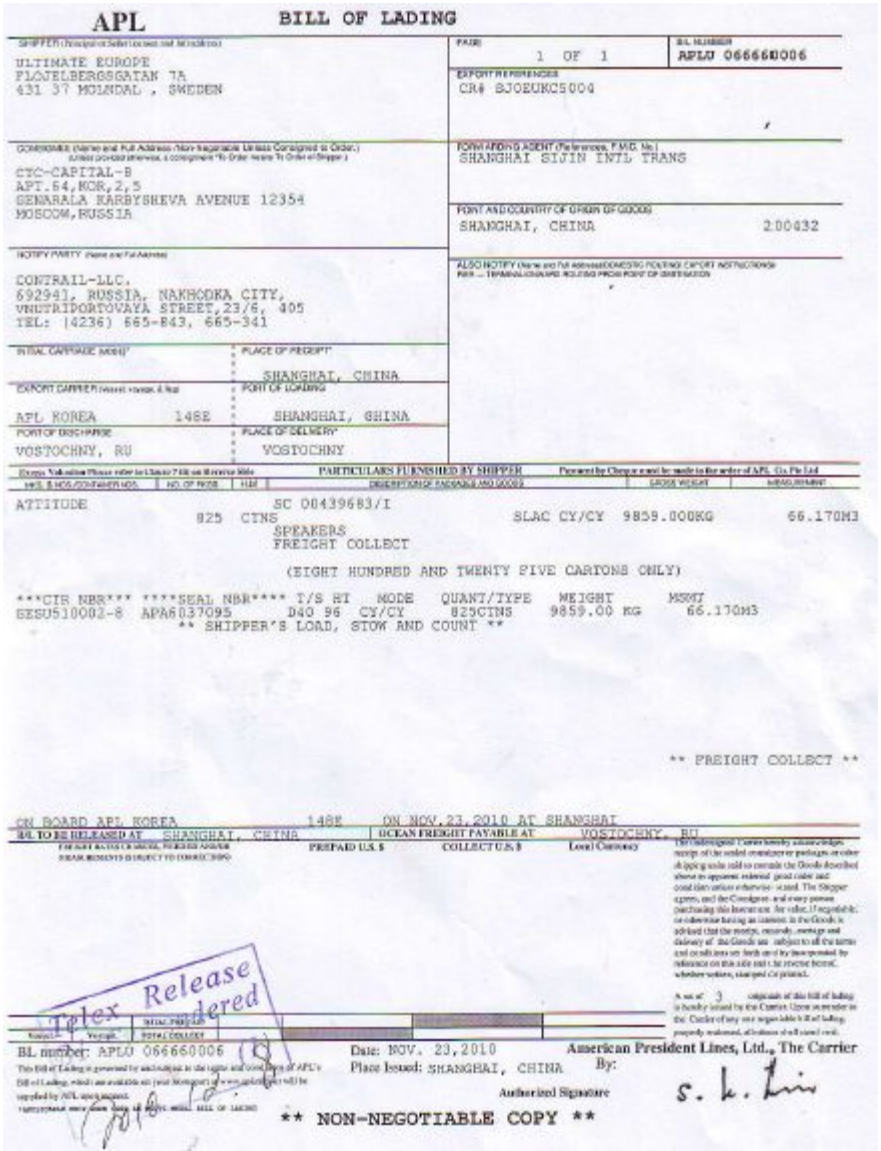
Фрахт

- При рейсовом фрахтовании провозная плата устанавливается соглашением сторон чаще всего в виде фрахтовой ставки (rate of freight) за единицу груза.
- Расчетными фрахтовыми единицами (freight unit) обычно являются единицы массы, объема или штука груза.
- В линейном судоходстве при перевозке особо ценных грузов применяется также исчисление фрахта в процентах от стоимости груза (ad valorem).
- за какое количество груза оплачивается фрахт: за погруженное (intaken), т. е. за коносаментное количество груза, или за выгруженное (delivered) в порту назначения.
- Скидка с фрахта (in lien of weighing) в размере 1-2%.
- «люмпсум» (lumpsum) - обща сумма за рейс . При фрахтовании на условии люмпсум судовладелец гарантирует в чартере грузоподъемность и грузовместимость судна, а расходы по погрузке и выгрузке принимает на себя фрахтователь

Виды коносаментов

- ***Бортовой коносамент*** – On Board Bill of Lading (Board B/L) – удостоверяющий, что принятые к перевозке грузы реально погружены на судно.
- ***Долевой коносамент*** – Delivery order – товарораспорядительный документ, выдаваемый перевозчиком или грузополучателем с подтверждением капитаном судна.
- ***Застрахованный коносамент*** – Insured Bill of Lading – представляет собой сочетание транспортного документа со страховым полисом и служит доказательством как приема груза к перевозке, так и его страхования, применяется при перевозке грузов в контейнерах.
- ***Именной коносамент*** – Straight Bill of Lading (Straight B/L) – составленный на имя определенного грузополучателя.
- ***Коносамент на предъявителя*** – передается в обмен на груз путем простого вручения.
- ***Коносамент на груз, принятый для погрузки*** – Received for shipment Bill of Lading (Received for shipment B/L) – коносамент на груз, принятый для погрузки в порту в ожидании еще не прибывшего судна.
- ***Линейный коносамент*** – Liner bill of Lading (Liner B/L) – коносамент, выдаваемый судоходной компанией или от ее имени и покрывающий перевозку на судах, курсирующих по регулярным маршрутам в соответствии с установленным и опубликованным расписанием.

BILL OF LADING



APL BILL OF LADING

SHIPPER (Principal or Seller Location and Mailing Address)
ULTIMATE EUROPE
FLOJELBERGSGATAN 7A
431 37 MOLNDAL , SWEDEN

PAGE 1 OF 1
B/L NUMBER APLU 066660006

EXPORT REFERENCES
CR# SJOEUKC5004

CONSIGNEE (Name and Full Address (Non-Negotiable Unless Consigned to Order.) Unless provided otherwise, a consignment "To Order Means To Order of Shipper.)
CTC-CAPITAL-B
APT.64,KOR,2,5
SENARALA KARBYSHEVA AVENUE 12354
MOSCOW,RUSSIA

FORWARDING AGENT (References, F.M.C. No.)
SHANGHAI SIJIN INTL TRANS

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS
SHANGHAI, CHINA 200432

NOTIFY PARTY (Name and Full Address)
CONTRAIL-LLC.
692941, RUSSIA, NAKHODKA CITY,
VNUTRIPORTOVAYA STREET,23/6, 405
TEL: (4236) 665-843, 665-341

ALSO NOTIFY (Name and Full Address)DOMESTIC ROUTING/ EXPORT INSTRUCTIONS/ PAR — TERMINAL/CHANGE ROUTING PRIOR POINT OF DESTINATION

INITIAL CARRIAGE (Mode)*
PLACE OF RECEIPT*
SHANGHAI, CHINA

EXPORT CARRIER (Vessel, Voyage, & Flag)
APL KOREA 148E
PORT OF LOADING
SHANGHAI, CHINA

PORT OF DISCHARGE
VOSTOCHNY, RU
PLACE OF DELIVERY*
VOSTOCHNY

Express Valuation Please refer to Clause 7 (B) on Reverse Side — PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER — Payment by Cheque must be made to the order of APL Co. Pte Ltd

MKS. & NOS./CONTAINER NOS.	NO. OF PKGS.	H.M.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
ATTITUDE	825	CTNS	SC 00439683/I SPEAKERS FREIGHT COLLECT	SLAC CY/CY 9859.000KG	66.170M3

(EIGHT HUNDRED AND TWENTY FIVE CARTONS ONLY)

CTR NBR	****SEAL NBR****	T/S HT	MODE	QUANT/TYPE	WEIGHT	MSMT
GESU510002-8	APA6037095	D40 96	CY/CY	825CTNS	9859.00 KG	66.170M3

** SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT **

** FREIGHT COLLECT **

ON BOARD APL KOREA 148E ON NOV.23,2010 AT SHANGHAI

B/L TO BE RELEASED AT SHANGHAI, CHINA — OCEAN FREIGHT PAYABLE AT VOSTOCHNY, RU

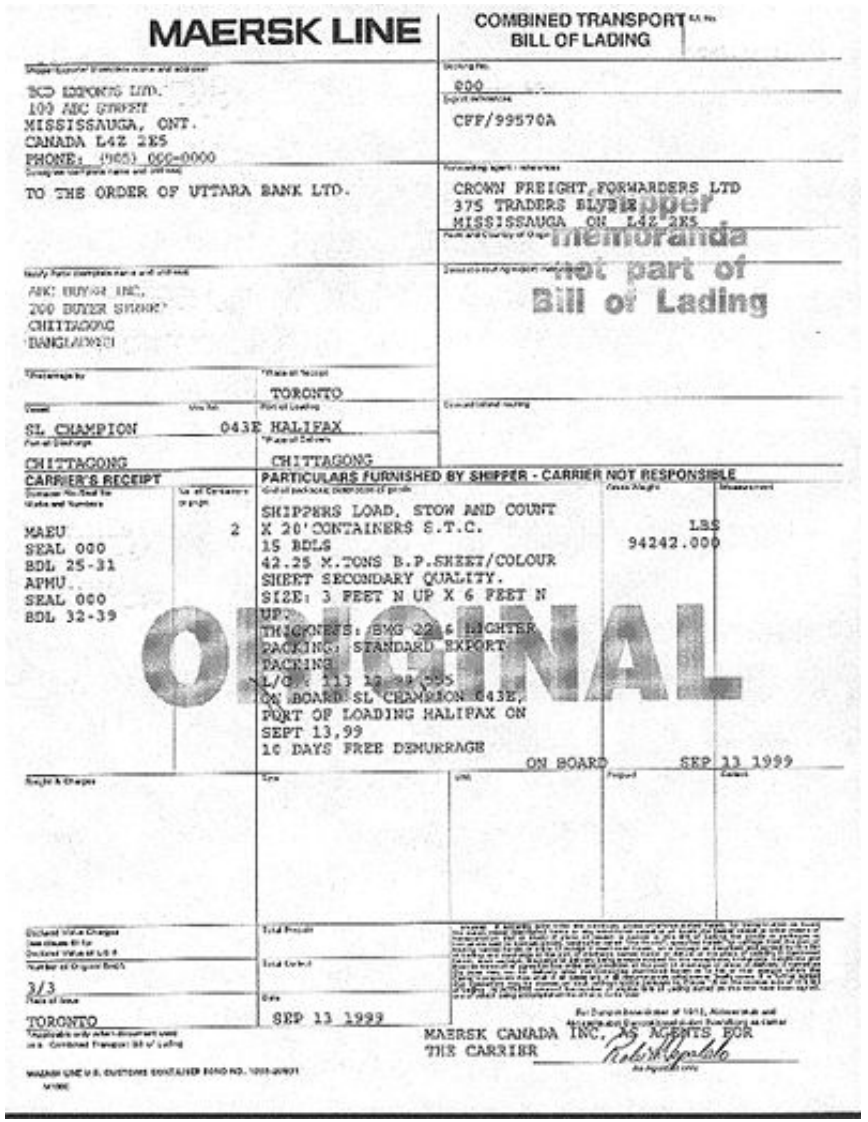
PREPAID U.S.$ — COLLECT U.S.$ — Local Currency

Telex Release Rendered

BL number: APLU 066660006 — Date: NOV. 23,2010 — Place Issued: SHANGHAI, CHINA

American President Lines, Ltd., The Carrier
By:
Authorized Signature

** NON-NEGOTIABLE COPY **



MAERSK LINE — COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

Shipper (Exporter of Combine name and address)
BCD EXPORTS LTD.
100 ABC STREET
MISSISSAUGA, ONT.
CANADA L4Z 2E5
PHONE: (905) 000-0000

Booking No.
000

Export References
CFF/99570A

Consignee (Complete name and address)
TO THE ORDER OF UTTARA BANK LTD.

Forwarding agent / references
CROWN FREIGHT FORWARDERS LTD
375 TRADERS BLVD E
MISSISSAUGA ON L4Z 2E5

Shipper memoranda not part of Bill of Lading

Notify Party (complete name and address)
ABC BUYER INC.
200 BUYER STREET
CHITTAGONG
BANGLADESH

Place of Receipt
TORONTO

Vessel
SL CHAMPION 043E
Port of Loading
HALIFAX

Port of Discharge
CHITTAGONG
Place of Delivery
CHITTAGONG

CARRIER'S RECEIPT — PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE

Container No./Seal No. Marks and Numbers	No. of Containers or pkgs.	Kind of packages; description of goods	Gross Weight	Measurement
MAEU SEAL 000 BDL 25-31 APMU SEAL 000 BDL 32-39	2	SHIPPERS LOAD, STOW AND COUNT X 20'CONTAINERS S.T.C. 15 BDLS 42.25 M.TONS B.P.SHEET/COLOUR SHEET SECONDARY QUALITY. SIZE: 3 FEET N UP X 6 FEET N UP. THICKNESS: BWG 22 & LIGHTER PACKING: STANDARD EXPORT PACKING L/C : 113 12 99 555 ON BOARD SL CHAMPION 043E, PORT OF LOADING HALIFAX ON SEPT 13,99 10 DAYS FREE DEMURRAGE	LBS 94242.000	

ORIGINAL

ON BOARD SEP 13 1999

Freight & Charges — Time — Unit — Prepaid — Collect

Declared Value Charges
Declared Value of U.S.$

Number of Original Bills
3/3

Place of Issue
TORONTO

Date
SEP 13 1999

MAERSK CANADA INC. AS AGENTS FOR THE CARRIER

Виды коносаментов

- ***Коносамент с оговорками*** ("нечистый" коносамент, "грязный" коносамент) – Claused bill of Lading (Claused B/L; Unclean bill of lading) – коносамент, в котором сделаны отметки о повреждении груза и/или упаковки.
- ***Местный коносамент*** – Local bill of Lading – со ссылкой на сквозной коносамент, по которому груз принят к перевозке. Местные коносаменты имеют служебное значение для отчетности линии, порта и не являются товарораспорядительными документами.
- ***Ордерный коносамент или оборотный коносамент*** – Order bill of lading; Negotiable bill of landing (Negotiable B/L) – по которому груз передается либо "приказу" грузоотправителя, либо "приказу" грузополучателя, либо "приказу" банка, либо по передаточной надписи того, чьему "приказу" он составлен.
- ***Прямой коносамент*** – Direct bill of lading – коносамент, покрывающий отгрузку между непосредственными портами погрузки и выгрузки на одном и том же судне.
- ***Сборный коносамент или групповой коносамент*** – Combined (Collapsible) bill of lading – на несколько грузов, предназначенных для различных грузополучателей.
- ***Сквозной коносамент*** – Through Bill of Lading (Through B/L, TBL) – предусматривающий перевалку груза на другое судно в промежуточном пункте и покрывающий всю перевозку груза от порта погрузки до места конечного назначения.