

Перевозчик, не владеющий тоннажем

Термин NVOCC (NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIER) — перевозчик, не владеющий тоннажем, все активнее используется в лексиконе логистов на рынке Украины.

Если, например, украинскому импортеру необходимо доставить товар из Китая в Киев, то ему понадобится, в зависимости от условий контракта, организовать: страхование груза на всем протяжении перевозки; приемку на складе отправителя, погрузку и доставку груза ж/д или автотранспортом до китайского порта; таможенное оформление экспорта на складе или в порту отправления; погрузку на судно в порту и морскую перевозку в украинский порт; разгрузку и получение груза в украинском порту; погрузку на ж/д или автотранспорт; доставку и приемку груза автотранспортом до склада в Киеве; таможенное оформление импорта груза в Украине и прочее.

И весь этот немалый комплекс услуг может быть переложено «на плечи» NVOCC, агенты которого в Украине и Китае организуют весь комплекс услуг для грузовладельца. При этом в расчетах между сторонами сделки (в том числе с применением аккредитива) может быть использован сквозной (домашний) коносамент NVOCC, оформленный в соответствии с требованиями сторон (соответствующего банка).

При подобной организации перевозки клиент, контролируя процесс перевозки путем контакта с местным агентом NVOCC, получит одну цену на всю перевозку, которая будет включать транспортные и иные расходы на территории Китая и Украины, портовые сборы, морской фрахт, экспедиторские услуги и прочее.

Основной риск NVOCC или его агентов связан с тем, что последние фигурируют в основных транспортных документах в качестве сторон перевозки, соответственно, все претензии любых из участников перевозки и третьих лиц, связанные с такой перевозкой, могут быть предъявлены именно к NVOCC.



Наталья МИРОШНИЧЕНКО,
Международной юридической службы



Артём СКОРОБОГАТОВ,
старший юрист, адвокат Международной юридической службы

Для действительного грузоотправителя NVOCC (его агент в стране отправителя) является исполнителем, который несет ответственность за весь процесс перевозки и всех привлеченных в процессе такой перевозки лиц.

Для перевозчиков, стивидоров и экспедиторов и прочих субподрядчиков, получающих информацию о перевозке из транспортных документов, соответствующие агенты NVOCC являются грузовладельцем, отправителем и получателем груза. Следовательно, несут ответственность за обязательства, связанные с грузом: его свойства, количество, упаковку, маркировку (если таковые входят в обязанности отправителя), а также сроки предоставления груза соответствующему субподрядчику.

Одним из рисков является также возможное привлечение агентов NVOCC государственными контролирующими органами, в том числе таможней, к юридической ответственности в связи с недостоверным или ошибочным указанием сведений о грузах в транспортных документах при пересечении границ.

Риски можно существенно снизить путем перераспределения ответственности между участниками перевозки при оформлении отношений с последними.

Для этого, в первую очередь, необходимо подготовить соответствующую договорную базу, на которой основан бизнес NVOCC.

Для вновь созданного NVOCC в такую базу могут входить: стандартные правила экспедирования грузов; домашний коносамент; соглашение (или соглашения) между агентами; базовые договоры с клиентами; основные договоры с субподрядчиками и другие документы.

В случае выхода NVOCC на новый локальный рынок (создание собственной компании-агента в Украине или оформление договорных отношений с местным агентом) требуется анализ и адаптация существующего документального обеспечения NVOCC под требования законодательства Украины.

Снижению рисков NVOCC также способствует организация и/или привлечение профессиональной консультационной поддержки NVOCC во всех регионах ее деятельности.

Простой пример. При разгрузке судна ро-ро в украинском порту было обнаружено, что часть груза повреждена.

Поскольку оперативно установить виновную сторону не представлялось возможным, NVOCC пришлось оперативно принимать решение о задержании судна.

Зерновые радости

За 4 месяца 2009—2010 маркетингового года (МГ) Украина экспортировала 10,6 млн тонн зерновых грузов, в том числе 9 млн тонн зерна, 1,1 млн тонн масличных культур, а также свыше 500 тыс. тонн продуктов переработки зерна. Такие данные обнародовала Украинская аграрная конфедерация (УАК).

В структуре экспорта зерна из Украины 4,8 млн тонн составляет пшеница (+200 тыс. тонн к 2008—2009 МГ), 3 млн тонн — ячмень (–600 тыс. тонн), около 800 тыс. тонн — кукуруза (+300 тыс. тонн).

Экспорт осуществлялся в 50 стран мира. Среди крупнейших стран-покупателей не только наименее развитые, развивающиеся и страны третьего мира — Бангладеш (до 1 млн тонн), Египет (0,5 млн тонн), Иран (0,4 млн тонн), Сирия (0,3 млн тонн), и др.

Такие возможности для Украины обеспечивает развитая портовая инфраструктура общей мощностью 30 млн тонн в год, созданная в последние годы усилиями и за счет инвестиций в основном ведущих мировых зерноторговых компаний. Наибольшее количество зерна перевалили терминалы, размещенные в Ильичевском МТП — свыше 2 млн тонн, в МТП Южный — около 2 млн тонн, в Одесском МТП — 1,7 млн тонн, в Николаевском МТП — свыше 1,5 млн тонн, в Севастополе — около 1 млн тонн.

центра внутри сети и отсутствием бумажного оформления обосновать наличие задолженности по конкретной операции как поручений, так и взаиморасчетов между агентами может быть достаточно проблематичным.

Соответственно, перед подготовкой исков и уплатой соответствующих пошлин рекомендуется осуществлять профессиональную оценку судебных перспектив того или иного дела и принятие окончательного решения в зависимости от ее результатов.

Несмотря на указанные и иные риски, учитывая ужесточение конкуренции на рынке транспортных услуг и соответствующую необходимость повышения их качества, в ближайшие годы можно прогнозировать значительный рост количества NVOCC, как приходящих работать в Украину, так и организованных участниками украинского транспортного рынка. ■

Применительно к Украине нередкими являются случаи, когда доля нерезидента в украинской компании, хотя и позволяла формально принимать необходимые для смены менеджмента решения (51—60 %), однако невозможность собрать кворум (>60 %) приводила к полной потере контроля над компанией. Более того, в настоящее время отсутствие кворума при принятии решений собственниками украинских компаний, независимо от причин, признано неразрешимой проблемой на уровне высших судебных органов Украины.

Эффективным способом снижения рисков NVOCC являются также различные страховые продукты.

В первую очередь, это страхование грузов. При этом NVOCC может, как самостоятельно застраховать груз, так и позаботиться о том, чтобы груз был застрахован непосредственными исполнителями перевозки. Особого внимания требует наличие страхового покрытия во время стыковки различных видов транспорта, так как наибольшее количество процедур с грузом происходит именно в эти периоды.

Кроме случаев, связанных непосредственно с грузом, страхование позволяет NVOCC избежать рисков, связанных с ответственностью перевозчика NVOCC, как по договорным обязательствам с клиентами и подрядчиками, так и перед третьими лицами.

Следует в очередной раз отметить, что Украина не присоединилась к ряду базовых конвенций, регулирующих отношения и ответственность перевозчиков и экспедиторов, что делает особенно актуальным использование страховых продуктов связанных со страхованием ответственности лиц, оказывающих транспортные услуги.

Стоит также упомянуть о рисках NVOCC, связанных со сложностью разрешения в Украине споров в отношении задолженностей и убытков участников транспортного процесса.

Несмотря на распространенную в сфере транспортного бизнеса практику безбумажного документооборота, в случае возникновения необходимости взыскания задолженности с недобросовестного контрагента в Украине, от NVOCC потребуется оперативное предоставление доказательств, необходимых для подтверждения исковых требований.

Стоит отметить, что в случае наличия значительной сети агентов NVOCC с существованием единого расчетного

Учитывая вечер пятницы, наличие на борту имущества третьей стороны и прочие обстоятельства, неверное решение могло повлечь существенные риски предъявления претензий фрахтователя в отношении убытков, связанных с простым судна.

NVOCC при помощи местных советников удалось до окончания отгрузки мотивировать возможность и реальность ареста судна и убедить фрахтователя выдать письменную гарантию рейтингового страховщика компенсировать убытки NVOCC в случае определения вины фрахтователя.

Это оперативное и эффективное решение позволило отпустить судно и спокойно разобраться в причинах происшествия, определить виновное лицо и получить гарантии компенсации убытков без привлечения грузовладельца.

Значительные риски NVOCC связаны также с возможностью неправомерного удержания транспортных документов (коносаментов) агентами или субподрядчиками.

Позиция морских перевозчиков, за редким исключением, однообразна: нет оригинала коносамента — нет выдачи груза. В результате NVOCC, указав в океанских (линейных) коносаментах получателем груза местного агента и передав ему полный комплект коносаментов, может стать заложником недобросовестного поведения агента, если последний по какой-либо причине откажется забрать груз и отправить его получателю.

При этом даже если доказать, что соответствующие коносамента агенту переданы (что редко возможно), и получить решение суда об истребовании коносаментов как имущества, то принудительное исполнение в Украине такого решения маловероятно.

Избегать и своевременно разрешать подобные ситуации необходимо на уровне анализа и разработки базовой документации, регламентирующей порядок оформления взаимоотношений между агентами NVOCC.

Избегать рисков, связанных с недобросовестным поведением, можно также путем полного или частично контроля NVOCC над компанией-агентом. Для этого можно либо создать дочернюю компанию в требуемой стране, либо приобрести долю корпоративных прав существующей компанией в объеме, достаточном для ее контроля.