

StopLoss

Невостребованные грузы

Как избежать проблем



TT CLUB
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER



Содержание

1. Введение *стр. 06*
 2. Почему грузы оказываются невостребованными? *стр. 08*
 3. Когда груз считается невостребованным? *стр. 11*
 4. Снижение рисков *стр. 12*
 5. Рекомендации ТТ Клуба *стр. 13*
 6. Алгоритм действий *стр. 14*
 7. Платежи за сверхнормативное использование контейнеров (демередж и детеншен) *стр. 16*
- Чек-лист *стр. 17*

Серия StopLoss

Брошюры StopLoss охватывают широкий круг проблемных для транспорта и логистики тем. Цель брошюр – предоставить доступный обзор конкретной темы, основные рекомендации по передовой практике и возможные источники дополнительной информации. Полная серия брошюр и дополнительные сведения доступны на сайте www.ttclub.com/lossprevention, а печатные копии можно получить в региональных офисах ТТ Клуба.

Отказ от ответственности

Информация, содержащаяся в настоящей брошюре, была собрана из различных источников. ТТ Клуб, его Управляющие и другие лица, участвовавшие в её составлении, не несут ответственности за убытки или ущерб, которые могут возникнуть в результате использования содержащейся в ней информации.

© Through Transport Mutual Services (UK) Ltd, 2020. Все права защищены. Пользователи этой брошюры могут воспроизводить или передавать её только дословно. Любое другое использование, включая производные руководства, основанные на этой брошюре, в любой форме и любыми средствами, требует предварительного письменного разрешения от компании Through Transport Mutual Services (UK) Ltd.

Перевод на русский язык: Владимир Шмелев, 2021



Как избежать проблем, связанных с невостробованными грузами

Невостробованные грузы – распространённая проблема в цепочке поставок. С ней связаны не только значительные расходы на хранение, складские услуги, обработку, демередж и утилизацию, но и повышенный риск нарушения различных нормативных требований, в том числе к безопасности перевозок. Кроме того, инциденты с невостробованными грузами могут отрицательно влиять на коммерческие отношения сторон перевозки, а для их разрешения требуется значительный управленческий ресурс.

Данная брошюра содержит практические рекомендации для тех участников цепочки поставок, для которых случаи с невостробованными грузами связаны с наиболее серьёзными последствиями.

Информация в этой брошюре будет полезна, если вы:

- Экспедитор
- Логистический оператор
- Перевозчик-несудовладелец (NVOС)
- Оператор терминала
- Грузовладелец

1

Введение

В этом разделе:

- Кто подвергается наибольшему риску
- Обеспечение безопасности
- Важность управленческого контроля и профилактики

Проблема невостребованных грузов – не новая для транспортной отрасли. Особенно часто расходы, связанные с брошенным грузом, вынуждены нести NVOC-операторы, которые выпускают домашние коносаменты («house bills of lading»), фактически принимая на себя роль перевозчика. Хотя ответственность в соответствии с положениями морского коносамента, касающимися владельца груза («Merchant»), может быть возложена и на экспедитора, даже если он не был указан на лицевой стороне коносамента.

Контейнерный терминал, владелец или арендодатель контейнера также подвержены рискам, связанным с невостребованным грузом. Система управления терминалом обычно размещает прибывающий груз с учётом ограниченности места и таким образом, чтобы облегчить к нему доступ при отправке. Невостребованные грузы снижают эффективность работы терминала, ухудшая его пропускную способность и качество сервиса.

Хранение бесхозного груза напрямую связано с обеспечением безопасности. Необходимо знать тип груза и его состояние, состояние грузовой транспортной единицы (ГТЕ), в также понимать, может ли груз вступить в нежелательную реакцию с соседними грузами, и как нужно с ним обращаться в случае аварийной ситуации.

Кроме того, невостребованные грузы могут привлечь внимание местных органов власти: таможни, органов по надзору за производственной безопасностью и по борьбе с преступностью, фитосанитарного контроля. Проверки и мероприятия по устранению последствий в случае происшествий неизбежно приводят к росту расходов на обслуживание брошенного груза.

Полностью избежать случаев невостребованного груза не просто. Тем не менее, управленческий контроль и продуманная стратегия минимизации убытков помогут снизить частоту и негативный эффект таких случаев. Необходимо на раннем этапе выявлять поставки с повышенным риском и иметь полномочия на урегулирование возможных последствий. Профилактика проблемы брошенного груза всегда будет лучшим решением. Для предотвращения инцидентов наиболее эффективны управленческие процедуры, позволяющие выявлять поставки, которые требуют особого контроля, и/или принимать меры уклонения от излишнего риска, в том числе, отказываться от перевозки в случае подозрений на возможные проблемы с грузом.



Внедряйте управленческие процедуры для раннего выявления поставок, которые требуют особого контроля





2

Почему грузы оказываются не востребо- ванными?

В этом разделе:

- Виды грузов, представляющие наибольший риск
- Надёжность грузоотправителя
- Маршруты перевозки
- Договор купли-продажи и состояние рынка
- Проблема санкций

Груз может оказаться невостребованным по множеству причин. В этом разделе будут рассмотрены ситуации, связанные с наибольшим риском.

Товары обычно оказываются брошенными в порту назначения. Как правило, это малоценные грузы, такие как отходы и материалы для переработки. Для выявления проблемных категорий товаров, маршрутов и пунктов назначения необходим управленческий контроль. Если грузоотправителем выступает физическое лицо с небольшими финансовыми средствами, или продажа груза не завершена на момент отгрузки (отправка по оборотному коносаменту – «shipped to the order of»), это также может быть фактором высокого риска. В таких случаях необходимо проявлять бдительность и при необходимости принимать обоснованное коммерческое решение об отказе от перевозки или особом контроле.

Виды грузов, представляющие наибольший риск

Некоторые категории грузов особенно часто остаются невостребованными, поэтому важно определить их на этапе букинга. Несмотря на региональные различия, к грузам высокого риска относятся следующие группы товаров:

- Отходы (все виды, включая ткань, бумагу и дерево)

- Брак и лом (металл, пластик, дерево)
- Грузы, предназначенные для вторичной переработки (зачастую это те же отходы, но заявленные под другим именем)
- Сырьё и материалы, ценность которых зависит от рыночной конъюнктуры (например, древесина или зерновые)
- Бывшее в употреблении компьютерное оборудование
- Бывшие в употреблении автомобильные шины
- Скоропортящиеся дешёвые продукты питания (например, куриное мясо)
- Личные вещи

Указанные товары могут быть оставлены по разным причинам. Однако все они представляют собой грузы относительно небольшой стоимости, перевозимые большими объёмами и часто не новые.

Всем участникам транспортной цепочки следует не только знать и соблюдать требования Базельской конвенции⁽¹⁾, но и проявлять особую бдительность при перевозках грузов, которые могут рассматриваться как отходы. Многие страны вводят все более строгие меры в этой области, включая запреты и квоты на ввоз, а также обязательную аутентификацию.



Часто невостребованными оказываются отходы, брак и лом

⁽¹⁾ Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (с изменениями)

Также компании должны помнить об опасности, связанной с контрафактными, не соответствующими установленным нормам и запрещёнными товарами. Зачастую сложно выявить такие грузы и мошенников, которые пытаются придать их перевозке законный вид. При декларировании таких товаров обычно подаётся недостоверная информация с целью сокрытия незаконности продажи груза, его характера или потенциальных рисков, которые он представляет. Для предотвращения возможных убытков необходимо иметь статистические и аналитические данные о рисках, связанных с конкретными местами происхождения или назначения товаров, а также получать соответствующую информацию от правительственных и торговых организаций.

Надежность грузоотправителя

Для предотвращения инцидентов с не востребованными грузами важно соблюдать осмотрительность. Чтобы определить повышенный риск, необходимо знать своего грузоотправителя. Далеко не всегда грузоотправитель намеренно пытается вас обмануть, однако при изучении степени риска транспортному оператору следует получить ответы на основные вопросы:

- Является ли грузоотправитель физическим лицом (а не компанией)?
- Надёжен ли грузоотправитель?
- Если в качестве грузоотправителя заявлена компания, существует ли она в действительности?
- Насколько компания финансово устойчива?
- Есть ли у компании веб-сайт?
- Подтверждает ли интернет-поиск, что грузоотправитель торгует данным товаром?

Определение типа и характера грузоотправителя поможет выявить дополнительные индикаторы риска. Например, работа с физическим лицом не обязательно означает высокую степень риска, но такой отправитель с меньшей вероятностью сможет покрыть расходы, если груз будет брошен. Важно учитывать, насколько грузоотправитель надёжен – работали ли вы с ним ранее, были ли опасения по поводу получения груза, задержек или причитающихся платежей? Изменял ли грузоотправитель имя компании или контактные данные?

С учетом большого объёма данных в открытых источниках даже базовые процедуры проверки помогают эффективно защитить ваш бизнес.

Маршруты перевозки

Учитывайте предполагаемый маршрут перевозки груза. Собирайте и анализируйте информацию о типичных маршрутах перевозки определенных товаров. Расхождения в декларации груза или характеристиках вашего контрагента должны вас насторожить. Например, насколько вероятно, что партия груза, обозначенная как «игрушки», отправляется из Франции в Мьянму? Имейте в виду, что при незаконной торговле грузоотправитель часто пытается скрыть происхождение груза или маршрут перевозки и для этого отправляет его через третью страну, которая вызывает меньше подозрений. Насколько велика вероятность того, что партия игрушек перевозится из Омана в Ирландию? Обращайте внимание на:

- Место погрузки и место назначения
- Традиционные маршруты поставок
- Опыт предыдущих перевозок
- Действующие правила/ограничения на перевозки и торговлю



Имейте в виду, работа с физическим лицом не обязательно означает высокую степень риска, но такой отправитель с меньшей вероятностью сможет покрыть расходы, если груз будет брошен.

2

Почему грузы оказываются не востребо- ванными?

Невозможно знать всё о глобальных торговых маршрутах, но важно обращать внимание на явные сигналы. Опирайтесь на личный опыт и опыт специалистов отрасли. Например, за последнее десятилетие ряд стран ввели ограничения на ввоз отходов. Если вы поддерживаете тесные отношения с местными агентами, национальными экспедиторскими ассоциациями и коллегами, регулярно читаете отраслевые издания, то будете в курсе подобных изменений. Тогда получение заказа на доставку партии «материала на переработку» в страну, где, как вам известно, действуют ограничения на ввоз отходов сразу станет для вас тревожным сигналом.

Договор купли-продажи и состояние рынка

Хотя перевозчик обычно не имеет доступа к тексту договора о купле-продаже перевозимого груза, отдельные условия договора могут быть известны транспортному оператору и стать поводом для отказа от перевозки. Анализ этих условий может дать представление о существующих договорных отношениях между продавцом и покупателем и позволит избежать связанных с этим проблем. Примите во внимание:

- Завершена ли продажа груза, или он отправляется на предъявителя («to order»)
- Текущее состояние рынка и национальной экономики (например, состояние рецессии)

- Особенности доступа к рынку (известно ли о каких-либо проблемах в стране назначения, которые могут повлиять на доставку)
- Возможное отсутствие рынка сбыта (нет ли информации, что реализация данного товара невозможна или затруднена в стране назначения)

Базовая проверка организации, указанной в качестве грузополучателя, также необходима, чтобы убедиться, что она действительно занимается реализацией перевозимого вида товара.

Проблема санкций

Участники глобального логистического рынка знают о дополнительных проверках, которые неизбежны и необходимы из-за экономических санкций, применяемых странами или организациями к конкретным государствам, группам и отдельным лицам. Важно установить надёжные процедуры для контроля и соблюдения санкционных требований и ограничений. С целью предупреждения проблемы не востребовавшихся грузов следует проверять, не применяются ли санкции к вашим контрагентам.



Остерегайтесь стран, где применяются ввозные санкции и ограничения.

Заключен ли договор купли-продажи на момент отправки груза?

3

Когда груз считается невостребованным?

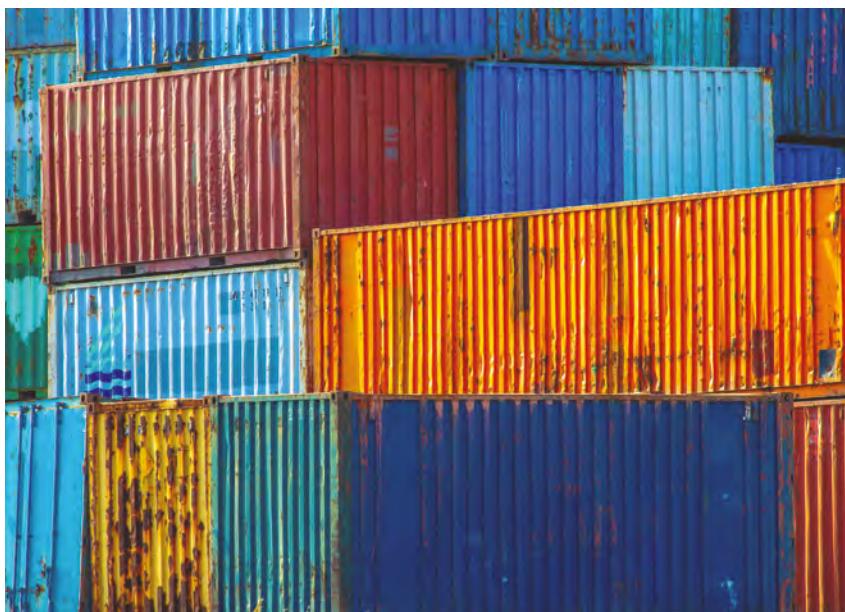
В этом разделе:

- Определение невостребованного груза
- Как проблема становится очевидной
- Роль контролирующих органов

Груз считается невостребованным, если грузополучатель своими действиями или бездействием продемонстрировал, что у него нет намерения принять поставку в разумный срок – обычно в течение согласованного «условно бесплатного» периода. Это часто является первым признаком того, что груз останется незабранным, и подчёркивает важность раннего выявления рисков и принятия упреждающих мер. По истечении «условно бесплатного» периода хранения судоходная линия и оператор контейнеров начинают

нести издержки, сумма которых может расти в геометрической прогрессии. Эти расходы ложатся на контрагентов в виде платы за сверхнормативное использование контейнера (демередж и детеншен).

Кроме того, брошенный груз может привлечь внимание властей и контролирующих органов: организаций, отвечающих за производственную безопасность и реагирование на чрезвычайные ситуации, фитосанитарного контроля, таможни, органов безопасности и правопорядка.



4

Снижение рисков

В этом разделе:

- Мониторинг ключевых этапов
- Важность управленческого контроля
- Взаимодействие с местными агентами

Надёжный управленческий контроль всех поставок помогает выявлять проблемные грузы на ранней стадии. Мы рекомендуем разработать систему отчётности и реагирования в соответствии с ключевыми этапами процесса перевозки. В том числе следует отслеживать и письменно фиксировать прохождение следующих этапов:

- Фактическая дата доставки груза
- Уведомления о статусе доставки (если применимо)
- Таможенная очистка
- Предъявление коносамента
- Окончание согласованного «условно бесплатного» периода хранения

Необходимо незамедлительно реагировать на тревожные сигналы на любом из установленных этапов.

Важнейшее значение имеют добросовестное ведение документации и административный контроль в процессе перевозки. Все заинтересованные стороны должны применять электронные системы для контроля дат доставки и соответствующих «условно бесплатных» периодов. Может использоваться информационная система управления («Management Information») для визуализации статуса ключевых этапов, таких как передача коносаментов, в качестве основных индикаторов потенциальных проблем.

Убедитесь, что ваши региональные агенты понимают и учитывают риск невостробованного груза и следят за прибытием грузов по вашему поручению. Агент по отправке может играть важную роль в раннем выявлении проблемы, сигнализируя о необходимости принять меры. Поддерживайте связь с вашим агентом и чётко донесите до него свои требования и ожидания.

Национальные законодательства и международные конвенции не предусматривают возмещение расходов экспедитора или NVOC-оператора, понесённые в связи с невостробованным грузом, таких как демередж, плата за хранение в порту или штрафы. Вы сможете получить возмещение только в том случае, если это оговорено в вашем контракте с клиентом (будь то агентский договор, договор экспедирования или коносамент).



Отслеживайте соблюдение всех ключевых этапов процесса перевозки

5

Рекомендуемые действия

В этом разделе:

- Немедленное реагирование
- Важность прозрачности и настойчивости

Если становится очевидно, что груз может оказаться невостребованным, следует незамедлительно принять меры, чтобы снизить потенциальные издержки. Возможные действия:

- Определить все вовлечённые стороны
- Проверить число «условно бесплатных» дней и тарифы, действующие по их истечении
- Изучить применимые договорные условия. Оценить, от какой стороны или сторон вы можете рассчитывать на возмещение своих расходов
- Обратиться к грузоотправителю и грузополучателю с просьбой оплатить все возникшие платежи и произвести таможенную очистку груза
- Сохранять переписку со всеми участниками
- Указать сторонам на их договорные обязательства и права перевозчика
- Не доверять ложным обещаниям растаможить и реализовать товар. Привлеките юристов для решения вопроса о возмещении потенциальных убытков с вашего заказчика

В случае отсутствия действий со стороны грузоотправителя и грузополучателя снова свяжитесь с ними и потребуйте немедленных указаний либо о смене грузополучателя или пункта назначения, либо о возврате груза, либо об официальном отказе от него. Правильным будет постоянно держать заинтересованные стороны в курсе невыплаченных или новых формирующихся платежей. Убедитесь, что задействованные в ситуации местные агенты и филиалы ведут полный учёт всех расходов, понесённых в связи с невостребованным грузом, и полноценно информируют о них грузоотправителя и грузополучателя.



Остерегайтесь ложных заверений – никогда не доверяйте голословным обещаниям

6

Алгоритм действий

В этом разделе:

- Процесс урегулирования
- Юрисдикционные различия
- Информационное взаимодействие

К сожалению, не существует единой для всех юрисдикций практики решения подобных ситуаций. Это усложняет задачу их урегулирования, особенно для грузового оператора, не зарегистрированного в стране, в которой груз был брошен. Например, оператор может не иметь права удержания груза за долги. Кроме того, законодательство разных стран устанавливает различные правила в отношении процедуры такого удержания. Так, в США существует специальная процедура временного хранения под названием «General Order», которая облегчает продажу бесхозных товаров. Из-за подобных юрисдикционных особенностей большое значение имеет сотрудничество с вашим местным агентом.

Пока ситуация не разрешена, постарайтесь насколько возможно снизить затраты на простой и хранение. Обсудите возможные варианты с перевозчиком или региональным агентом. Возможно, вы сможете договориться о более экономичном альтернативном хранении. Следует внимательно отслеживать любые реакции и изменения в разрешении проблемы и при необходимости направить второе официальное уведомление не позднее чем через 45 дней после даты выгрузки.

Окончательное уведомление должно быть оформлено в течение трёх месяцев с даты выгрузки (в некоторых юрисдикциях этот срок может достигать до шести месяцев). Если перевозчик не использовал право удержания в отношении данного груза, чётко обозначьте, что бездействие грузополучателя и грузоотправителя вынуждают NVOC-оператора уведомить

администрацию порта о необходимости принять соответствующие меры, включая продажу или утилизацию груза, и что любые возникшие в этой связи расходы будут отнесены на счет грузополучателя и/или грузоотправителя.

В некоторых юрисдикциях NVOC-оператор по истечении 30 дней обязан уведомить власти, что заинтересованные стороны не забрали и вряд ли заберут груз.

После отправки окончательного уведомления, как правило, необходимо направить властям «Письмо об отказе от груза» от имени грузоотправителя и/или грузополучателя с просьбой назначить дату утилизации груза или продажи его с аукциона.

Не следует продавать или уничтожать невостребованный груз без предварительного согласия грузоотправителя и/или грузополучателя. По этому вопросу всегда консультируйтесь со своим страховщиком ответственности. Если грузоотправитель и/или грузополучатель готовы отказаться от невостребованных грузов, убедитесь, что это намерение оформлено в письменной форме, с ясно сформулированным согласием предоставить вам полную компенсацию по гарантийному письму, и что вам возвращён оригинал коносамента.

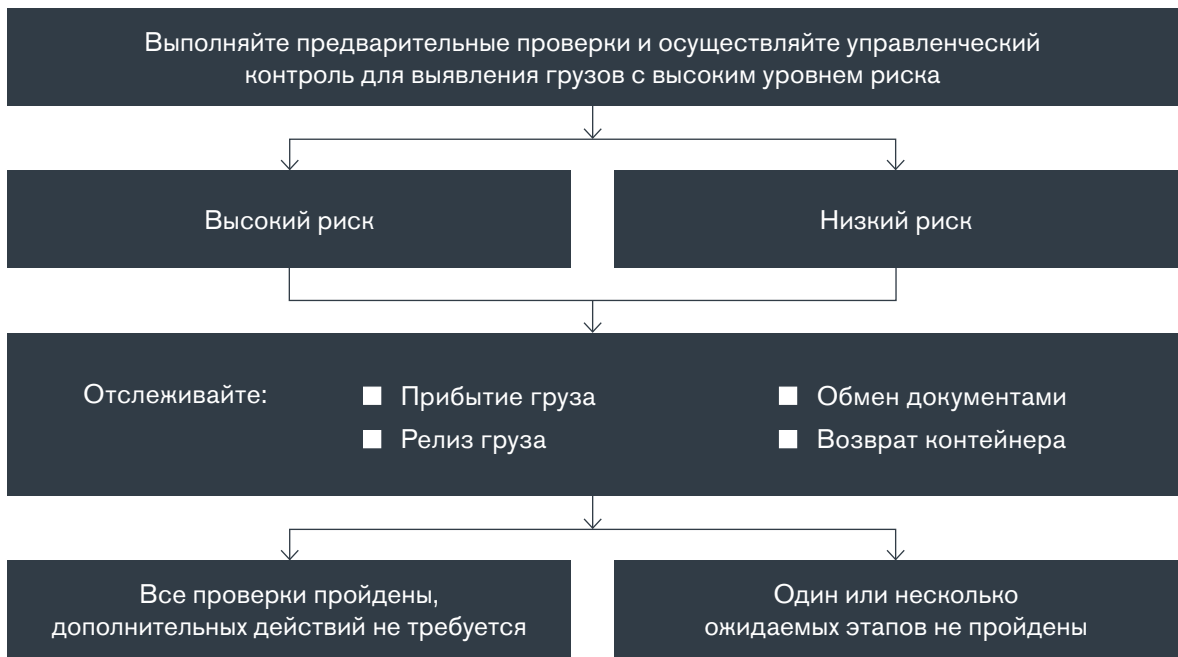
При урегулировании подобных случаев могут возникать затруднения в связи с особенностями местного законодательства. Прежде чем действовать, рекомендуется получить консультацию квалифицированного юриста.



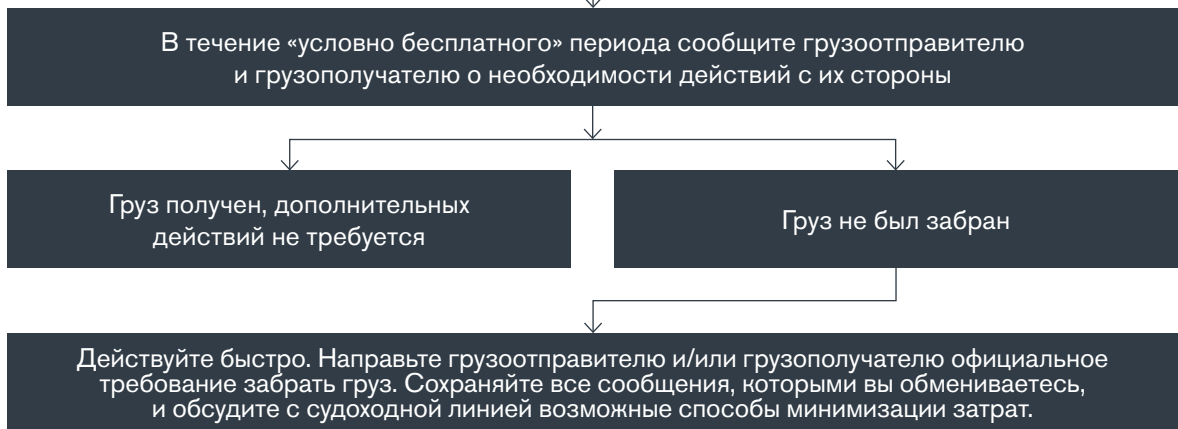
Важно без задержек принимать все необходимые меры



Низкий



Средний



Высокий



7

Платежи за сверхнормативное использование контейнеров

В этом разделе:

- Объяснение терминов
- Особенности договорных условий
- Минимизация рисков

Обычным и неизбежным последствием ситуации невостробованного груза являются расходы за сверхнормативное использование контейнеров, известные как демередж и детеншен. Эти платежи выполняют две основные функции. Во-первых, это собственно плата за пользование контейнером. Во-вторых, это способ мотивировать лицо, использующее контейнер, обеспечить его своевременный возврат. Своевременный возврат контейнеров обеспечивает эффективность и рентабельность работы контейнерного оператора. Уровень сборов, взимаемых в зависимости от местоположения контейнеров, определяется их различной доступностью – в портах, пользующихся большим спросом, но где предложение ограничено, эти платежи обычно выше.

Плата за пользование контейнером сверх установленного договором бесплатного периода на территории контейнерного терминала называется демередж. Например, в случае импортного груза демередж взимается за период от момента, когда контейнер снимается с судна, до момента, когда он покидает контейнерный терминал.

Плата за пользование контейнером сверх договорного бесплатного периода за пределами терминала носит название детеншен. В том же примере с импортным грузом детеншен будет начисляться за время между выходом контейнера из контейнерного терминала и зафиксированным моментом, когда он будет возвращён пустым.

Условия пользования контейнером меняются в зависимости от конкретного договора и

контейнерного оператора. Различия возможны также в зависимости от порта, маршрута перевозки и направления (ввоз или вывоз). За основу обычно берётся согласованный «условно бесплатный» период, по истечении которого начисляются ежедневные платежи, причем ставки таких платежей на определенных этапах в дальнейшем могут увеличиваться. В случае невостробованных грузов общая сумма платежей за сверхнормативное использование контейнера нередко нарастает очень быстро и легко может превысить стоимость груза, что создаёт дополнительные сложности в разрешении ситуации.

Учитывая, что демередж и детеншен отличаются в разных портах и у разных контейнерных операторов, заинтересованные стороны должны обращать внимание на то, какие договорные ставки определены для данной перевозки. Эту информацию следует учитывать на этапе бронирования для оценки риска того, что груз останется невостробованным.

Кроме того, если такая проблема всё же возникла, может быть полезным обсудить вопрос платежей с контейнерным оператором и портом или терминалом (в том числе с помощью вашего местного агента). Рассмотрите более дешёвые варианты хранения, но ни в коем случае не противоречащие вашим договорным обязательствам и обеспечивающие безопасность и сохранность груза. Постарайтесь избежать неограниченной эскалации расходов путем своевременных и конструктивных переговоров с линией и с терминалом.

Чек-лист

Невостребованные грузы

-
- Разработайте и применяйте процедуры предварительной проверки для выявления грузов, потенциально находящихся в группе риска
-
- Осуществляйте управленческий контроль для отслеживания прибытия, принятия груза и соответствующих «условно бесплатных» периодов
-
- Если очевидно, что груз не будет востребован, примите немедленные меры
-
- Сообщите грузоотправителю/грузополучателю о ситуации с грузом
-
- По возможности работайте с грузоотправителем/грузополучателем для обеспечения таможенного оформления груза
-
- Узнайте, доступны ли более дешёвые варианты хранения
-
- Добейтесь письменных указаний об отказе от груза, его продаже или уничтожении
-
- При получении таких указаний получите от грузоотправителя/грузополучателя также гарантийное письмо о покрытии всех возникших издержек
-
- Информировуйте своего страховщика ответственности и получите консультацию о возможном страховом покрытии
-
- При необходимости получите рекомендацию юриста о необходимых в данной ситуации действиях
-

Дополнительную информацию

Вы можете получить по электронной почте **riskmanagement@ttclub.com** или на сайтах **ttclub.com** и **panditrans.com**

ТТ Клуб

TT Club is the established market-leading independent provider of mutual insurance and related risk management services to the international transport and logistics industry. TT Club's primary objective is to help make the industry safer and more secure. Founded in 1968, the Club has more than 1100 Members, spanning container owners and operators, ports and terminals, and logistics companies, working across maritime, road, rail, and air. TT Club is renowned for its high-quality service, in-depth industry knowledge and enduring Member loyalty. It retains more than 93% of its Members with a third of its entire membership having chosen to insure with the Club for 20 years or more.

ttclub.com

Thomas Miller

ТТ Клуб управляется группой Thomas Miller, независимым международным поставщиком лучших на рынке страховых услуг. Большинство предприятий, которыми группа в настоящее время владеет или управляет, являются признанными лидерами на выбранном ими рынке. В портфель группы входят организации взаимного страхования, а также – в последнее время в большей степени – специализированные страховые компании.

thomasmiller.com

ttclub.com