



СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ

ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

❖ **ВТТ / ТТ (от ВНУТРЕННИЙ ТАМОЖЕННЫЙ ТРАНЗИТ)** – таможенная процедура, при которой иностранные товары перевозятся между складами временного хранения (СВХ) и таможенными складами на территории РФ без уплаты таможенных пошлин и налогов. Как правило, ВТТ применяется при перевозке товаров из места их прибытия (морского порта) до места нахождения таможенного органа назначения, с целью их дальнейшей растаможки. Перевозка товаров в режиме ВТТ может осуществляться только таможенным перевозчиком.

❖ **ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АКТ / ГЕН. АКТ** – документ, составляемый терминалом порта НМТП, в день окончания разгрузки контейнеров с судна. Дата Ген. Акта является первым днем хранения контейнера в порту НМТП и началом периода демереджа (для контейнерных линий, работающих в НМТП)

❖ **ГТД / ТД (от ГРУЗОВАЯ ТАМОЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ)** – документ, оформляемый при перемещении товаров через таможенную границу государства (экспорт, импорт). ГТД оформляется распорядителем груза и заверяется таможенным инспектором, в дальнейшем служит основанием для пропуска через границу. В декларации содержатся сведения о грузе и его таможенной стоимости, транспортном средстве, осуществляющем доставку, отправителе и получателе. Термин ГТД также применяется в отношении режима перевозки груза по территории РФ являющегося растаможенным к моменту начала перевозки.

❖ **ДЕМЕРЕДЖ (DEMURRAGE)** – использование грузовладельцем контейнера линии с момента выгрузки контейнера с борта судна и до момента возврата порожнего контейнера агенту линии (исключение – линия «Maersk», у которой период демереджа заканчивается датой вывоза контейнера из порта, после чего начинается период Детеншена). Бесплатный период и метод расчета демереджа остается на усмотрении контейнерной линии и, как правило, считается с даты открытия ДУ/ДО (в НУТЭП, НЛЭ) и с даты Генерального Акта (в НМТП). Период бесплатного демереджа для сухих, неопасных, габаритных грузов колеблется в диапазоне 5 – 30 дней.



❖ **ДЕТЕНШН (DETENTION)** – использование грузовладельцем контейнера линии «Maersk» за пределами порта. Считается с момента вывоза контейнера из порта и до момента возврата порожнего контейнера в сток линии.

❖ **ДУ И ДО / ДОКУМЕНТ УЧЕТА И ДОКУМЕНТ ОТЧЕТНОСТИ** – документ, открываемый терминалом порта (стивидорной компанией) при принятии коносаментной партии груза на хранение в порту. В большинстве случаев дата открытия ДУ является первым днем хранения контейнера в порту и началом периода демереджа. Исключение - порт НМТП, считающий первым днем хранения дату Генерального Акта (см. Ген. Акт)

❖ **ETA (от ESTIMATED TIME OF ARRIVAL)** – Дата ориентировочного прихода судна/груза в порт назначения

❖ **ETS / ETD (от ESTIMATED TIME OF SAILING/DEPARTURE)** – Дата ориентировочного убытия судна/груза из пункта погрузки.

❖ **КОНОСАМЕНТ / К/С (BILL OF LADING / B/L)** – документ выдаваемый грузовладельцу перевозчиком (агентом линии) в порту погрузки. Удостоверяет право собственности на отгруженный товар и сдается получателем груза перевозчику (агенту линии) в порту выгрузки, для получения груза. Исключением из правил является упрощенная процедура, не требующая выпуска и сдачи оригиналов к/с (см. Телекс Релиз)

❖ **ЛИНИЯ / КОНТЕЙНЕРНАЯ ЛИНИЯ** – перевозчик, осуществляющий морскую перевозку контейнеров (фрахт) и предоставляющая услуги в портах через своих **агентов**. (Примеры линий: ARKAS, CMA-CGM, MAERSK, MSC, NORASIA, ZIM. Пример агентов линии: Аркас Раша, Зим Раша, Совмортранс, Эконому Шиппинг)

❖ **ЛОКАЛЬНЫЕ (МЕСТНЫЕ) СБОРЫ** – не являющиеся составляющими морского фрахта, сборы контейнерной линии за выполнением услуг связанные с перевалкой контейнеров в порту Новороссийск. К ним относятся: Терминальная обработка, документационный сбор, выставление контейнера на досмотр/взвешивание/МИДК, хранение контейнера в порту, демередж, детеншен.

❖ **МИДК (от Мобильный Инспекционно-Досмотровый Комплекс)** – Форма таможенного досмотра, проводимая без вскрытия контейнера и привлечения экспедитора посредством рентгеновского просвечивания контейнера с целью выявления незадекларированных товаров.



❖ **ПАСПОРТ БЕЗОПАСНОСТИ ВЕЩЕСТВА (MATERIAL SAFETY DATA SHEET / MSDS)** – документ, выпускаемый производителем вещества и содержащий информацию о его свойствах, компонентах, физических характеристиках, токсичности, влиянии на здоровье, условиях хранения и транспортировки. Графа 14 содержит информацию об условиях транспортировки вещества и его принадлежности к опасному или неопасному грузу (DG или non-DG cargo) в соответствии с кодексом МОПОГ (IMDG Code).

❖ **POD (OT PORT OF DISCHARGE)** – Порт выгрузки/назначения

❖ **POL (OT PORT OF LOADING)** – Порт погрузки

❖ **ТЕЛЕКС РЕЛИЗ (РАЗГ. «ТЕЛЕКС»)** – поручение агента в порту погрузки даваемое агенту в порту выгрузки на выдачу груза получателю без предоставления оригиналов коносаментов (см. к/с). Эта упрощенная форма выпуска груза линией применима лишь в случае, если оригиналы к/с не выпускались в порту погрузки или были возвращены отправителем обратно в линию.

❖ **ТЕРМИНАЛЬНАЯ ОБРАБОТКА (РАЗГ. «ТЕРМИНАЛКА»)** – комплекс услуг, предоставляемый терминалом порта (стивидорной компанией) по выгрузке контейнера с борта судна, принятию его на ответственное хранение и его дальнейшей погрузке на автомобильное или Ж/Д транспортное средство (при импорте) или комплекс услуг по выгрузке контейнера с автомобильного или Ж/Д транспортного средства в порту и его дальнейшая погрузка на борта судна (при экспорте).

❖ **TEU / TEU (от TWENTY-FEET EQUIVALENT UNIT)** – условная единица измерения в контейнерных перевозках эквивалентная размерам ISO-контейнера длиной 20 футов. (6,1 м). Также используется сорокафутовый эквивалент (FEU), основанный на размерах 40- футового контейнера и равный 2 TEU.

❖ **ТРАНЗИТНОЕ ВРЕМЯ (TRANSIT TIME)** – Время доставки груза из порта А в порт В. Считается с момента убытия судна из порта погрузки до момента прибытия в порт назначения.

❖ **ТРАНСШИПМЕНТ** – процесс перегрузки контейнеров в порту на пути следования с борта одного судна на борт другого судна. Является распространенным явлением в случае если у контейнерной линии отсутствует сервис, напрямую связывающий порт погрузки с портом выгрузки. (пример: Груз,



ГЛОБАЛКАСТОМ

Безупречная таможенная логистика

www.globalcustom.by

следующий в Новороссийск, выходит из порта Шанхай на океанском судне, не имеющем судозахода в Новороссийск. В порту Стамбул груз перегружается на другое (фидерное) судно, имеющее судозаход в Новороссийск в своем расписании. Порт Стамбул в данном случае является портом Траншипмента.)

❖ **ТТН / ТОВАРОТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ** – документ, составляемый грузоотправителем при перевозке груза автомобильным транспортом. Документ в 3х экземплярах выдается водителю и сопровождает груз до прибытия к грузополучателю. Предназначен для учета движения груза (ТМЦ), а также для оплаты за перевозку груза (ТМЦ).

❖ **ТНС (ОТ TERMINAL HANDLING CHARGE)** – сбор взимаемый контейнерной линией за Терминальную обработку (см. Терминальная обработка). ОТНС

❖ **ХРАНЕНИЕ В ПОРТУ (STORAGE)** – при импорте, это период нахождения контейнера линии с момента выгрузки контейнера с борта судна и до момента вывоза грузовладельцем контейнера из порта (или вывоза груза, находящегося в контейнере). Первым днем хранения считается дата открытия ДУ (в НУТЭП), ДО (в НЛЭ), или дата Генерального Акта (в НМТП). Период бесплатного демереджа для сухих, неопасных, габаритных грузов составляет 7 дней.



УСЛОВИЯ ФРАХТА:

- ❖ **PRE-PAID** – фрахт оплачивается отправителем. Применительно к условиям поставки CFR, CIF, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP.
- ❖ **COLLECT** – фрахт оплачивается получателем. Применительно к условиям FOB, FAS, FCA, EXW
- ❖ **FIFO (от FREE IN / FREE OUT)** – ставка фрахта не включающая ни стоимость погрузки на судно ни стоимость выгрузки с судна (терминальной обработки в портах погрузки/выгрузки).
- ❖ **FILO (от FREE IN / LINER OUT)** – ставка фрахта включает стоимость выгрузки с судна (терминальной обработки в порту выгрузки). Т.е. FILO = FIFO + DTHC
- ❖ **LIFO (от LINER IN / FREE OUT)** – ставка фрахта включает стоимость погрузки на судно (терминальной обработки в порту погрузки). Т.е. FILO = FIFO + OTHC
- ❖ **LILO (от LINER IN / LINER OUT)** – ставка фрахта включает стоимость и погрузки на судно и выгрузки с судна (терминальной обработки в портах погрузки/выгрузки). Т.е. FILO = FIFO + OTHC + DTHC.

СОСТАВЛЯЮЩИЕ СТАВКИ ФРАХТА:

- ❖ **ALL-IN** – ставка включающая в себя все нижеуказанные надбавки.
- ❖ **BAF (BUNKER ADJUSTMENT FACTOR)** – индексация изменения цен на топливо
- ❖ **CAF (CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR)** – индексация курсовой разницы валют
- ❖ **CONGESTION SURCHARGE** – надбавка которая взимается для компенсации затрат, связанных с задержкой судов в перегруженных портах.



- ❖ **EBS (EMERGENCY BUNKER SURCHARGE)** – временная надбавка связанная с увеличением цены на топливо
- ❖ **DTHC (от DESTINATION TERMINAL HANDLING CHARGE)** – сбор взимаемый контейнерной линией за Терминальную обработку в порту выгрузки (см. Терминальная обработка).
- ❖ **GRI (GENERAL RATE SURCHARGE)** – общее увеличение ставки применяемое линией по сравнению к предыдущему периоду.
- ❖ **GAC (GULF OF ADEN SURCHARGE)** – надбавка при транспортировке по маршруту, пролегающему через Аденский Залив
- ❖ **HWS (HEAVY-WEIGHT SURCHARGE)** – надбавка за перевес груза свыше определенной установленной значения (аналог OWS)
- ❖ **IMO SURCHARGE** – надбавка при перевозке опасного груза
- ❖ **OTHC (от ORIGIN TERMINAL HANDLING CHARGE)** – сбор взимаемый контейнерной линией за Терминальную обработку в порту погрузки (см. Терминальная обработка).
- ❖ **OWS (OVER-WEIGHT SURCHARGE)** – надбавка за перевес груза свыше определенной установленной значения (аналог HWS)
- ❖ **PCS (PANAMA CHANNEL SURCHARGE)** – сбор за проход Панамского канала
- ❖ **PSS (PEAK SEASON SURCHARGE)** – сезонные надбавки



- ❖ **SCS (SUEZ CHANNEL SURCHARGE)** – сбор за проход Суэцкого канала
- ❖ **WAR RISK SURCHARGE** – применяется при заходе судна в порты стран ведущих военные действия
- ❖ **WS (WINTER SURCHARGE)** – надбавка в зимнее время