

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(Национальный исследовательский университет)»
Институт открытого и дистанционного образования
Кафедра «Управление и право»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент

доцент ОД УМВД России по ЗАТО
г.Озерск Челябинская область, капитан
полиции

_____ Ю.Ю. Макарова
_____ 2018 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой

_____ А.А. Демин
_____ 2018 г.

Договор морской перевозки

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 40.03.01.2018.51406. ВКР

Руководитель работы

к.ю.н., доцент кафедры УиП

_____ А.В. Майоров
_____ 2018 г.

Автор работы

студент группы ДО–450

_____ Е.А. Евстафьев
_____ 2018 г.

Нормоконтролер

ст. преподаватель кафедры УиП

_____ Е.Н. Бородина
_____ 2018 г.

Челябинск 2018

АННОТАЦИЯ

Евстафьев Е.А. Договор морской перевозки. – Челябинск: ЮУрГУ, 2018, ДО – 450, 64 с., библиогр. список – 12 наим., 3 илл., 23 л. плаката ф. А4

Объектом этой работы будет договор о морской перевозке грузов.

Целью работы будет рассмотрение вопросов правового регулирования морского транспорта с точки зрения современного российского законодательства.

Поэтому основные задачи будут включать:

- определение правового режима морской транспортной среды;
- описание типов и методов правового регулирования перевозки морских грузов;
- рассмотрение ответственности сторон в договоре морской перевозки грузов;
- узнать как регулируются международные морские перевозки в законодательстве Российской Федерации.

В ходе этой работы будут использоваться специальные методы, такие как метод сравнительного права, исторический, статистический, это позволит изучить проблему в ее развитии.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА	
1.1 Форма и предмет договора морской перевозки груза.....	8
1.2 Общие обязательства из договора морской перевозки груза.....	10
1.3 Изменение и прекращение договора морской перевозки груза.....	11
2 ВИДЫ ДОГОВОРОВ И ПЕРЕВОЗОК	
2.1 Договор морской перевозки груза с использованием коносамента.....	12
2.2 Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер).....	16
2.3 Мировой фрахтовый рынок. Линейные и трамповые перевозки грузов	19
3 МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.....	33
3.1 Гаагские правила.....	33
3.2 Правила Висби.	36
3.3 Гамбургские правила.....	37
3.4 Международные коммерческие термины (Инкотермс).....	38
3.5 Йорк - Антверпенские правила.....	42
4 КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВЫЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ В РФ	
4.1 Договор морской перевозки по КТМ РФ.....	47
4.2 Технология морской перевозки.....	51
4.3 Ответственность по договору морской перевозки груза.....	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	63
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	65

ВВЕДЕНИЕ

С древних времен человечество начало использовать морские и другие акватории для транспортных целей. Поскольку вода может ускориться и нести больше груза, чем по суше. Но к началу XVIII века резко возросла необходимость особо тщательной регистрации всех отношений между владельцем груза и владельцем судна, который осуществляет перевозку груза, поскольку эти отношения осложнялись привлечением «иностранный элемент».

Морское судоходство всегда играло ведущую роль в мировой экономике, занимая центральное место в формирующейся единой системе крупногабаритного транспорта. Морской транспорт уникален тем, что по своей природе он является «международной» отраслью: он является основой обеспечения внешнеторговых отношений между государствами.

Тема работы: «Договор морской перевозки» в настоящее время актуальна, поскольку на международных перевозках приходится более 90% мирового флота; более 80% мировой внешней торговли осуществляется морем. В наше время доминирующая роль морского транспорта полностью сохраняется.

Предметом выбранной темы будет правовое регулирование отношений, вытекающих из договора морской перевозки грузов. Это означает, что перевозчик осуществляет перевозку грузов морем из порта отправления в порт назначения.

Объектом этой работы будет договор о морской перевозке грузов.

Целью работы будет рассмотрение вопросов правового регулирования морского транспорта с точки зрения современного российского законодательства.

Поэтому основные задачи будут включать:

- определение правового режима морской транспортной среды.
- описание типов и методов правового регулирования перевозки морских грузов.
- рассмотрение ответственности сторон в договоре морской перевозки грузов.
- узнать как регулируются международные морские перевозки в законодательстве Российской Федерации.

В ходе этой работы будут использоваться специальные методы, такие как метод сравнительного права, исторический, статистический, это позволит изучить проблему в ее развитии.

В структуру данного исследования входит: введение, четыре главы, заключение, и список используемых источников и литературы.

1 ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

1.1 Форма и предмет договора морской перевозки груза

Согласно статье 118 Кодекса торгового мореплавания, по договору на перевозку грузов морским транспортом перевозчик обязуется перевезти груз, вверенный ему отправителем в порт назначения, и передать его лицу, уполномоченному на получение груза, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить фиксированную плату (фрахт) за перевозку. Предметом договора морской перевозки грузов является доставка морских грузов в порт назначения. Груз означает любые предметы, перемещенные в морской транспорт для перевозки и доставки в порт назначения [11, с.56].

Договор заключается между двумя сторонами. Одной из сторон является перевозчик, который принимает на себя обязательства по перевозке грузов. Согласно статье 4 КТМ в России перевозчиком могут быть судоходные компании, морские порты, а также по смыслу статьи 118 Кодекса и иностранные судоходные компании. Однако практика показывает, что в настоящее время существует тенденция к расширению круга юридических лиц, которые могут выступать в качестве перевозчика.

Второй стороной договора является отправитель (или фрахтователь), то есть лицо, от имени которого товары доставляются для перевозки, и который указан в качестве отправителя в отгрузочных документах. Присутствие отправителя является обязательным для договора перевозки. Термин «грузополучатель» означает лицо, которому по указанию грузоотправителя доставляется груз в порт назначения. Грузоотправитель также может быть грузополучателем, но чаще всего это другое лицо, которое, не являясь участником перевозки, приобретает определенное право и имеет обязательства по договору.

Плата за морские перевозки грузов может определяться либо на основе тарифа, либо по соглашению сторон. Размер оплаты устанавливается Федеральной службой ВМФ Минтранса России только в случае каботажной перевозки (прайс-лист 13-01-03). В других случаях стороны руководствуются текущими ставками на мировом рынке в целом и для каждого региона отдельно.

Если мы рассмотрим договор перевозки морских грузов в качестве транспортного договора, то, безусловно, можно отметить, что он имеет все черты, характерные для всех контрактов группы, включая договоры перевозки и договоры перевозки груза.

Определить концепцию контрактной сделки возможно, сославшись на статью 420 Гражданского кодекса, она заявляет, что таким будет признано соглашением двух или более лиц в отношении установления, изменения или прекращения гражданских прав и обязанностей.

В соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации (статья 785 Гражданского кодекса) «договор перевозки грузов является соглашением, в силу которого перевозчик обязуется доставить отправленный ему отправителем груз до пункта назначения и выдать его лицу (получателю), уполномоченному на

получение товара, и отправитель обязуется уплатить установленную плату за перевозку грузов» [8].

Статья 115 в главе VIII КТМ РФ определяет следующие правоотношения, вытекающие из договора морской перевозки грузов: «по договору морской перевозки грузов перевозчик обязуется доставить товар, который отправил отправитель, или переведет в порт назначения и выдаст его лицу (получателю), уполномоченному на получение товара, отправитель или фрахтователь обязуется уплатить установленный сбор (фрахт) за перевозку грузов » [9].

Проанализировав эти определения, можно сделать вывод о том, что предметом настоящего контракта будет деятельность, связанная с перемещением товаров морем из одного места в другое. Однако следует отметить, что отправитель или фрахтователь будут интересоваться не только эффектом такой деятельности, т. е. фактом наличия товаров в пункте назначения, но также процессом осуществления этой деятельности.

Согласно Гражданскому кодексу, «договоры делятся на устные и письменные. Письменные договоры могут заключаться как в простой, так и в нотариальной форме. Но для договора перевозки морских грузов законодатель предоставил только письменную форму» [7].

Договор морской перевозки груза срочный. В морских перевозках груза «условия поставки определяются соглашением сторон, а при отсутствии соглашения – периодом, который разумно требовать от заботливого перевозчика, с учетом конкретных обстоятельств (статья 152 КТМ РФ)» [9]. Срок договора перевозки морских грузов будет определяться моментом совершения обязательства по перевозке.

В связи с тем, что морской транспорт имеет повышенный риск эксплуатации, эта причина не позволяет заключить договор перевозки грузов морем ограничившись кратким изложением всех его основных условий.

Поэтому так называемые проформы договоров и транспортные документы широко используются в коммерческих перевозках. Эти проформы в основном разрабатываются международными организациями, основными импортерами и экспортерами, и зачастую самими перевозчиками.

По своему правовому характеру проформа представляет собой приблизительные условия договора. Они объясняют, что стороны имеют право выбирать любые проформы для перевозки грузов морем. Возможность изменения его терминов обсуждается отдельно, это связано с тем, что условия приближенного договора носят диспозитивный характер.

Использование проформы возможно путем прямого воспроизведения в тексте договора или путем ссылки на его условия (следует обратить внимание, что необходимо указать не только точное кодовое имя, но и год публикации проформы).

1.2 Общие обязательства из договора морской перевозки груза

В этой главе вкратце рассмотрены общие обязательства по договору морской перевозки грузов.

Приведение судна в мореходное состояние является самой важной обязанностью перевозчика, независимо от типа договора. Статья 124 КТМ РФ заявляет, что перевозчик обязан довести судно до мореходности до начала рейса. Согласно этой статье, в которой четко указано, что «подразумевается под морской плавучестью судна, а именно:

- техническая пригодность судна для судоходства;
- правильное оснащение судна;
- пилотируемый экипаж, который должен быть оснащен всем необходимым» [9].

Также в эту концепцию входит мореходность и предоставление надлежащих условий для надлежащего безопасного приема и транспортировки товаров.

Разумная забота о товарах также является одним из основных обязательств перевозчика. В соответствии со статьей 150 КТМ Российской Федерации, «первозчик с момента принятия товара на перевозку и до его выдачи должным образом и усердно должен отгружать, обрабатывать, складировать, транспортировать, хранить, заботиться о нем и выгружать его» [9].

Разумная забота о грузе является, безусловно, самой важной обязанностью перевозчика, она не может быть устранена по соглашению сторон в силу императивного характера соответствующих положений Международных правил и КТМ Российской Федерации.

Фрахт – это плата, взимаемая морским перевозчиком за доставку товаров в порт назначения. Оплату фрахта несет лицо, с которым перевозчик напрямую заключил договор, то есть отправитель или фрахтователь. Следует отметить, что это обязательство налагается на грузополучателя только в том случае, если оно предусмотрено сторонами договора о морской перевозке грузов.

Следует отметить, что в случае потери товара во время транспортировки, груз не взимается, и если он уже был оплачен заранее, он возвращается. В случае, если груз впоследствии будет спасен, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, пройденному судном.

Удержание груза по кодексу торгового мореплавания регулируется статьей 160: «Можно хранить товар на борту судна или на складе, непосредственно принадлежащем перевозчику. Когда товары помещаются на склад, принадлежащий другому лицу, перевозчик обязан незамедлительно уведомить владельца склада о своем праве на хранение товара, в противном случае перевозчик теряет это право» [9].

Согласно этой статье, «первозчик может сохранить товар до тех пор, пока получатель не выполнит следующие денежные обязательства:

- возмещение затрат; оплата фрахта и оплата простоя;
- оплата простоя судна в порту выгрузки;
- экстренный платеж в случае общей аварии»[9].

1.3 Изменение и прекращение договора морской перевозки груза

Любой договор может быть прекращен путем его расторжения в соответствии со статьей 450 Гражданского кодекса. В этой статье «определен ряд юридических фактов, которые впоследствии приведут к расторжению договора, а именно:

- согласие сторон;
- решение суда, принятое по требованию одной из сторон договора при наличии оснований, указанных в гражданском кодексе, других законах или договорах;
- односторонний отказ от исполнения контракта, если это разрешено законом или договором» [7].

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в пункте 5 главы 8 устанавливает основания для полного прекращения договора морской перевозки грузов. Существуют также такие случаи, как: если перевозчик до рейса судна отказывается выполнять договор, если стоимость товара не распространяется на фрахт, или груз не был предоплачен. В этом случае перевозчик имеет право потребовать оплату половины фрахта, простоя и других расходов.

Статья 156 КТМ Российской Федерации дает «перечень оснований, предоставляющих право любой из сторон договора морской перевозки фрахта отказаться от его исполнения:

- военные или другие действия, которые угрожают захватить судно или груз;
- блокада места отправления или назначения;
- задержание судна по приказу соответствующих органов по причинам, не зависящим от сторон договора о морской перевозке грузов;
- привлечение судна для государственных нужд;
- запрет соответствующими органами вывоза товаров, предназначенных для перевозки, с места отправления до места назначения» [9].

В случае отказа от выполнения настоящего соглашения по этим основаниям стороны не вправе требовать возмещения ущерба друг от друга.

Если такой отказ возникает во время полета, перевозчик возмещает все расходы на товары, а также за груз, уплаченный в размере, пропорциональном фактическому пройденному расстоянию.

Следует особо отметить обстоятельства, за которые не несет ответственности ни одна из сторон. КТМ Российской Федерации за такие обстоятельства будет принимать следующие причины:

- смерть или насильственное изъятие судна;
- признание судна непригодным для плавания;
- смерть индивидуально определенных товаров;
- смерть товара, определяемая родовыми характеристиками, после его поставки, при условии, что отправитель не успевает доставить другой груз для погрузки.

Выводы по разделу 1

Договор о морской перевозке грузов является одним из уникальных и сложных видов транспортного контракта, отражающим особенности и обычаи отношений, связанных с морским судоходством.

В соответствии с договором перевозки морских грузов одна сторона (судоходная компания) обязуется доставить товар, который отправитель отправил или переведет в порт назначения, и передать его лицу, уполномоченному на получение груза, и отправитель или фрахтователь обязуется уплатить установленную плату (фрахт) за перевозку.

Слова «передал или передаст» означают, что договор может быть как реальным, так и согласованным. Слова «отправитель или фрахтователь» означают, что морскому праву известно о двух видах договора о морской перевозке: коносамент и чартер.

«Существование, содержание и письменная форма договора перевозки морских грузов подтверждаются как чартером, так и коносаментом» (статья 117 КТМ) [9]. Последний выполняет следующие функции:

- доказательство договора перевозки морских грузов и его содержимого;
- квитанции, подтверждающие приемку груза перевозчиком;
- документ о праве собственности на товар, то есть документ, распоряжение которым означает распоряжение товарами самостоятельно.

Существование двух документов, чартера и коносамента подлежит различным условиям, в соответствии с которыми они подготовлены. Итак, если чартер используется для навигации по трамповому судоходству, коносамент – для линейного.

Товары могут перевозиться на судне, зафрахтованном в течение определенного времени, и по специальному контракту – временный чартер, который также является типом транспортного договора.

При наличии постоянных и стабильных экономических отношений между перевозчиком и грузоотправителем (грузовым владельцем) заключен долгосрочный контракт на организацию морских перевозок грузов (статья 118 КТМ). Однако заключение такого договора не освобождает стороны от заключения договора перевозки конкретной партии. При наличии возможных несоответствий в содержании этих контрактов применяются следующие правила: условия перевозки, согласованные в договоре перевозки, воспроизводятся в договоре перевозки, если стороны не договорились об ином; если условия договора перевозки грузов морем противоречат условиям долгосрочного договора, условиям договора перевозки товаров.

Следовательно, договор перевозки как основного транспортного договора имеет приоритет перед другими транспортными контрактами.

Правовые отношения между сторонами договора о морской перевозке грузов регулируются не только определенными нормами права или соглашением сторон, но и торговыми обычаями. Однако обычное право морской перевозки не должно иметь приоритета перед законом или договором.

Обычное право при перевозке морских грузов было дополнительно развито при создании так называемого формулярного права. Это способствовало разработке конкретных правил торговли, которые являются неофициальной кодификацией общепринятых торговых обычаев, используемых в морских контрактах. Такие правила фиксируются в виде стандартных символов, таких как FOB, FAS, CIF, CAF. Эти обозначения взяты из комбинации начальных букв некоторых английских слов. Например, термин «FOB» представляет собой комбинацию начальных букв английских слов «free on board», что означает «бесплатно на борту». Условие «FOB-порт отгрузки» означает, что все расходы на перевозку, включая фрахт судна, несет грузополучатель (покупатель), а грузоотправитель (продавец) только доставляет товар в порт за свой счет и загружает их на корабле. Риск случайной потери или повреждения товара переходит к покупателю во время передачи товара (груза) через поручни судна, т. е. здесь воспроизводится общий гражданский принцип, закрепленный в статье 211 Гражданского кодекса.

2 ВИДЫ ДОГОВОРОВ И ПЕРЕВОЗОК

2.1 Договор морской перевозки груза с использованием коносамента

Одной из организационных форм морских перевозок является линейное судоходство. Его главным преимуществом является регулярность перевозок, способность планировать транспортную деятельность, высокую эффективность всех частей производственного процесса.

Для обеспечения скоростной и безопасной доставки небольших партий необходима перевозка груза. Также возможно транспортировать большое количество партий, направляемых на адрес разных получателей на судне.

Именно в этой области был расширен договор на перевозку грузов морем без предоставления всего судна, его части или некоторых судовых помещений.

Этот контракт часто упоминается как «договор перевозки морем по коносаменту», но это было бы неправильно, потому что:

- договор о морской перевозке грузов, который не является чартером, может быть заключен без использования коносамента (выдается другой документ)
- регистрация сторон в их отношениях в форме чартера не исключает выдачи коносамента. Многие проформы чартера допускают одновременное использование коносамента.

Следовательно, коносамент не может быть необходимым и достаточным, поэтому следует указать, что это не будет индивидуализирующим признаком договора на перевозку грузов морем без использования всего судна, его части или определенных судовых помещений.

По мнению многих авторов, коносамент имеет трехкратный юридический характер, а именно:

- это расписка, подтверждающая прием груза перевозчиком;
- имеет право собственности на товары, то есть является ценной бумагой;
- является доказательством существования и содержания договора перевозки.

Последняя функция вызвала многочисленные дискуссии, поскольку есть две основные точки зрения на юридическую значимость коносамента. Согласно одному из них, коносамент не является договором перевозки, а только его доказательством. Другая точка зрения заключается в том, что коносамент является не только доказательным, но и законным, то есть договором морской перевозки.

Для определения юридического значения коносамента следует рассмотреть процесс заключения договора на морские перевозки грузов.

В соответствии со статьей 142 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации «отправитель должен подготовить для своей подписи документ, содержащий следующую информацию:

- имя отправителя и его местоположение;
- название порта разгрузки;
- имя получателя;

- название груза, его основной марки, количество мест или объектов, вес, характер и особые свойства;
- внешнее состояние груза и упаковки;
- фрахт» [9].

В отношениях между организациями этот документ упоминается как погрузочный ордер. Во время принятия товара на склад или на борт запись производится на полях погрузочного ордера – штурманская расписка.

По завершении получения товара перевозчик должен подписать и выдать отправителю коносамент, который составлен на основании заказа на погрузку (статья 142 КТМ РФ). В соответствии со ст. 144 КТМ, при подписании коносамента капитан является представителем перевозчика.

В случае если коносамент полностью включает положения погрузочного ордера и не содержит других условий, он будет представлять собой письменное согласие на предложение отправителя. Соответственно, договор перевозки грузов морем осуществляется сторонами путем обмена письменными документами, которые, согласно ст. 434 Гражданского кодекса, являются одним из способов заключения договора в письменной форме.

Проанализировав все вышесказанное, можно сделать вывод, что совокупность погрузочного ордера и коносамента будет заключаться в договоре морской перевозки грузов в письменной форме.

Также необходимо указать, какие типы коносаментов существуют в настоящий момент. Классификация коносаментов возможна по различным критериям, а именно:

- в зависимости от того, осуществляется ли перевозка на основе чартера или нет, существуют чартерные и линейные коносаменты.
- коносамент может быть выдан на товар, принятый перевозчиком или уже загруженный на судно (бортовой коносамент).

Поскольку коносамент является ценной бумагой, метод идентификации владельца груза должен различать: именные, ордерные и предъявительские коносаменты.

Затем следует рассмотреть описание товаров в коносаменте и какие есть оговорки. Описание груза в коносаменте осуществляется в трех положениях, а именно:

1. Идентификация товара – также необходимо указать название товара, указание опасного характера или специальных свойств товара, где это необходимо.

2. Качественные характеристики товара – категория договора купли-продажи, в которой она подробно описана.

3. Количественное описание – в коносаменте для характеристики предмета перевозки могут использоваться такие показатели, как количество мест, предметов, вес (масса), объем.

Кроме того, будут рассмотрены оговорки, предусмотренные в коносаменте. Оговорки являются конструкцией, отличной от договорных условий. Последние составляют содержание договора-сделки на основе согласованной воли сторон.

Однако оговорка была результатом одностороннего выражения воли после заключения договора.

Считается, что оговорки не всегда могут использоваться в коммерческой практике, но только в случаях, которые прямо предусмотрены законом. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации содержит соответствующее положение в статье 145. В этой статье допускаются оговорки, касающиеся основных марок и количества товаров, и касающиеся внешнего состояния товаров.

Оговорка может быть внесена в коносамент в двух случаях [12, с.48].

1. Если перевозчик знает или имеет разумные основания полагать, что заявленные данные не соответствуют фактически полученным или загруженным товарам.

2. Если у перевозчика не было разумной возможности проверить данные.

Оговорка в коносаменте относительно количества, свойств или состояния товара не освобождает перевозчика от ответственности. Это только переносит бремя доказывания с перевозчика на владельца груза.

Можно сделать вывод, что оговорка не приводит к потере работоспособности коносамента. Однако по договорам, отличным от перевозки, использование такого транспортного документа может быть сопряжено с существенными трудностями. В современных торговых отношениях коносамент широко используется в качестве документа о праве собственности. Большинство сделок купли-продажи содержат условие, согласно которому продавец является отправителем, который для оплаты по аккредитиву, должен предоставить банку «чистый» коносамент.

На практике часто бывает, что отправитель, проявляющий интерес к вопросу о чистом коносаменте, просит перевозчика не делать оговорки к нему. В ответ отправитель предлагает гарантийное письмо – обязательство возместить перевозчику ущерб, который он может понести в результате включения в коносамент неточных данных.

Российское законодательство не содержит прямых указаний в отношении гарантийных писем. Но если обратиться к статье 145 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, мы можем заключить, что в любом случае перевозчик не сможет использовать гарантийные письма в отношениях с лицами, не являющимися грузоотправителем.

2.2 Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер)

Во-первых, мы должны сказать, когда используется чартер. Из-за значительных колебаний на товарных рынках из-за экономических, географических, политических и других факторов он показывает, что в коммерческом судоходстве преобладают нерегулярные перевозки (трамповые). Соответственно, форма договора, которая используется в этих перевозках, является чартером.

В российском законодательстве положения о рейсовом чартере, содержатся в главе 8 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, кроме того, определение чартера дается статьей 787 Гражданского кодекса: «по договору фрахтования (чартера) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа» [8].

В отличие от этого определения, кодекс торгового мореплавания предоставляет в статье 115 свое определение чартера. Гражданский кодекс использует концепцию «чартера» в качестве синонима соглашения о чартере, а глава 8 КТМ избегает термина «договор фрахтования» применительно к рейсовому чартеру, поскольку КТМ не указывает перевозчика в договоре чартера как «фрахтователь».

Возможно, это связано с желанием провести четкое различие между рейсовым чартером и договорами аренды (тайм-чартер, бербоут-чартер).

Порядок заключения договора регулируется главой 28 Гражданского кодекса. В соответствии со статьей 432 «договор считается заключенным, если между сторонами в надлежащей форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора».

Но поскольку в чартере предусмотрено положение о использовании при перевозке всего судна, его части или некоторых судовых помещений, в дополнение к условиям предмета, также должны содержаться данные для идентификации судна.

Учитывая, что предметом договора морской перевозки является перемещение товаров из одного порта в другой, можно сделать вывод о том, что условия предмета будут считаться согласованными только в том случае, если стороны определяют род и вид груза, порты отправления и назначения.

Статья 120 кодекса торгового мореплавания содержит перечень всей информации и условий, которые должны быть включены в чартер: имена сторон, название судна, указание рода и вида груза, размер груза, название места погрузки, название пункта назначения или направление судна.

Следует отметить, что статья 120 КТМ требует, чтобы чартер являлся письменным документом, а не как сделка. Это подразумевает необходимость включения наименования сторон.

Согласно ст. 117 КТМ, договор перевозки грузов морем (включая чартер) должен быть заключен только в письменной форме.

На практике заключению чартера обычно предшествует подписание фиксчюрнота. Это документ, который фиксирует намерение сторон заключить договор фрахтования и содержит основные условия такого договора.

Но в большинстве случаев договор чартера заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами. В практике торгового судоходства такой документ обозначается как чартер-партия.

В случаях, когда перевозка партионного (частичного) груза не обеспечивает полную загрузку всего судна, может использоваться берс-нот (причальная

запись). Но в тоже время заключение сторонами чартера не препятствует выдаче коносамента в процессе его исполнения для груза, принятого перевозчиком.

Следует отметить, что ссылка на коносамент в чартере обычно делается только для того, чтобы избежать ответственности перед держателем коносамента, если она выше, чем в чартере. Существуют также различные формулировки такого условия (ссылки), но по большей части они сводятся к тому, что коносамент должен быть подписан без ущерба для чартера. Но перевозчик не освобождается от ответственности перед получателем, он только приобретает право на получение компенсации от фрахтователя.

Правила российского кодекса торгового мореплавания, которые в большинстве случаев посвящены договору морской перевозки грузов, носят диспозитивный характер, а это означает, что они могут быть исключены по соглашению сторон. Проформы уставов, содержащие, как правило, очень подробные и развернутые условия, часто не оставляют места для нормативного регулирования. Таким образом, в трамповых перевозках в первую очередь договор выдается как инструмент для упорядочения связей с общественностью.

Необходимо дать краткий обзор некоторых довольно общих условий проформ чартера.

1. Судна в рейсовых чартерах описывается менее подробно, чем, например, в тайм-чартере. Часто имя, тип двигателя, валовая и сетевая пропускная способность и т. д. обозначаются как индивидуализирующая особенность судна.

2. Груз. В соответствии со ст. 120 КТМ, род и вид груза должны быть указаны в чартере. Количество или масса товара обычно нечетко регистрируются, как правило, указываются границы, в пределах которых они определяются. В чартере могут быть перечислены несколько видов грузов, они дают право фрахтователю выбирать один или несколько из них для перевозки.

3. Подача судна. Ст. 126 КТМ Российской Федерации обязывает перевозчика представлять судно в порт погрузки, указанный в чартере, или в порт, указанный фрахтователем, в соответствии с условиями чартера.

4. Нотис о готовности – уведомление, отправленное фрахтователю или отправителю (обычно в письменной форме), что судно готово или будет готово в определенное время для погрузки груза.

5. Сталийное время – оно определяется статьей 130 КТМ Российской Федерации как период, в течение которого перевозчик предоставляет судно и держит его под погрузкой без дополнительных фрахтовых платежей.

6. Контрсталийное время – оно считается дополнительным временем ожидания после истечения сталийного времени. Этот дополнительный период согласовывается сторонами для завершения грузовых работ, начатых во время укладки.

7. Сверхконтрсталийное время. Таковым считается время простоя судна после окончания контрсталийного времени.

2.3 Мировой фрахтовый рынок. Линейные и трамповые перевозки грузов

Морская транспортная продукция продается и покупается на фрахтовом рынке. Под мировым фрахтовым рынком (рыночный тоннаж) понимается рынок морской транспортной продукции. С одной стороны, на мировом фрахтовом рынке покупатели – фрахтователи тоннажа или грузовые владельцы, с другой – судовладельцы или перевозчики. Особенность этого рынка заключается в том, что грузоотправители и грузополучатели одновременно выступают в качестве продавцов и покупателей товаров (или заменяют их, если мы говорим, например, об агентах), и перевозчики, таким образом, служат промежуточным звеном между покупателем и продавцом, без которого сделка продажи не может быть выполнена.

Объем международной торговли за последние полтора десятилетия демонстрирует стабильный рост. Мировой экспорт за это время увеличился в два с половиной раза. Мировой импорт рос тем же темпом.

Грузовой рынок считается профессиональным рынком тоннажа, деля его на рынок сухих грузовых судов и рынка тоннажа танкеров. Эта характеристика основана на типе (тоннаже) судов, который зависит от перевозимого груза.

Следуя основному подразделению, рынки фрахта далее подразделяются на более конкретные типы судов и их размеры. Соответственно, принято различать грузовой рынок танкеров, сухих грузовых судов традиционного типа, обычных танкеров, танкеров-газовозов и т. д. Товарное деление рынка различает фрахтовый рынок нефти, фрахтовый рынок зерна, сжиженных газов и других. Разделение судоходства по типам сообщений (линейное, трамповое) отличает фрахтовые рынки грузового тоннажа, рынок арендованного тоннажа (тайм-чартер) и другие. В свою очередь, тайм-чартер включает в себя суда, зафрахтованные в краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный тайм-чартер. В зависимости от характера собственности на суда и условий конкуренции, рынок грузов делится на закрытые и открытые.

Тем не менее, так называемые «закрытые рынки», которые включают каботаж, выпадают из грузового рынка. Законодательство почти всех стран исключает каботаж из сферы международного обмена, что приносит значительную часть морского судоходства за пределы международного судоходства и, следовательно, за пределы грузового рынка. Эти услуги обычно зарезервированы для национального флота.

В дополнение к «закрытому рынку» есть преимущества, которые национальный флот использует во внешней торговле, когда часть груза национального внешнеторгового оборота юридически или иным правовым образом возлагается на национальный флот. Таким образом, часть мирового судоходства, связанная с международным транспортом, которая подвержена ограничительному воздействию национального законодательства, также выходит за рамки грузового рынка. Коммерческое и промышленное судоходство, осуществляемое транснациональными и другими крупными компаниями, является международным по своей географии, однако, будучи своего рода внутрикорпоративным транспортом, не продает свои услуги через рынок

грузовых перевозок, хотя оно рассчитывается по рыночным ставкам, заимствованным с грузового рынка.

Делая выводы из примеров изъятия мирового фрахтового рынка, можно отметить, что «закрытые рынки» – это не что иное, как особая часть мирового судоходства, которая по разным причинам (экономическим, юридическим, национальным, международным) организационно ограничена от мирового фрахтового рынка, т. е. не продают через него свою продукцию.

Очевидно, что они не могут считаться рынками в реальном смысле этого слова. Тем не менее, несмотря на изоляцию, в некоторых случаях можно заметить связь между закрытыми секторами мирового судоходства и мировым грузовым рынком. Эта связь выражается в том, что флот, в той мере, в какой он не используется в закрытых помещениях, выходит на грузовой рынок и пополняет объем мирового тоннажного снабжения. Кроме того, в районах закрытой навигации национальный флот часто использует рыночные ставки в различных формах для международных грузовых перевозок в качестве основы для своих собственных ставок фрахта.

Открытый рынок включает операции по фрахтованию или транспортировке на линейных и трамповых судах для общего пользования. На этом рынке транзакции открыты для конкурентов.

Следующий структурный аспект грузового рынка является пространственным.

Мировой рынок делится на следующие сектора.

1. Североевропейская секция. Включает страны Северной Европы, начиная от северной части России до Португалии, т. е. все порты европейской Северной Атлантики, Белого и Баренцева морей. Северного и Балтийского морей и Бискайского залива. Это одна из крупнейших секций мирового фрахтового рынка.

2. Средиземноморская секция. Охватывает страны, расположенные по берегам Средиземного, Черного и Красного морей от Португалии и Касабланки в Атлантике до Адена.

3. Североамериканская секция. Включает порты США и Канады на Атлантическом побережье, порты на Великих озерах и рек Святого Лаврентия, Мексиканского залива и стран Центральной Америки в Карибском море.

4. Южноамериканская секция. Охватывает все страны Южной Америки на Атлантическом побережье и в Карибском море.

5. Тихоокеанские секции (Северной и Южной Америки) соответственно включают все страны Северной, Центральной и Южной Америки на Тихоокеанском побережье.

6. Индийская секция. Охватывает страны Азии в Тихом океане, в Персидском и Бенгальском заливах (Саудовская Аравия, Иран, Ирак, Пакистан, Индия и Бирма).

7. Дальневосточная секция. Включает страны Азии в Тихом океане от Камчатки до Малайзии, включая Индонезию, Филиппины и страны Новой Гвинеи.

8. Австралийская секция включает в себя Новую Зеландию и Океанию. Африканская секция. Включает порты Западной, Южной и Восточной Африки.

В участках, где наблюдается нехватка тоннажа, повышаются ставки фрахта, когда происходит избыток судовых грузов фрахты понижаются.

Для полного понимания рынка грузовых перевозок необходимо сосредоточиться на рынке грузовых перевозок. Под конъюнктурой фрахтового рынка понимается его состояние, которое характеризуется высотой фрахтовых ставок и их динамикой. Ставки фрахта на тоннаж колеблются вокруг цены на продукцию, в некоторые периоды они резко отклоняются от нее. Эти эффекты являются значительными расхождениями между спросом и предложением, что представляет собой изменение экономической ситуации в результате долгосрочных или краткосрочных циклических и нециклических факторов. Это также имеет значение для рыночной активности, которая понимается как количество транзакций. Рост активности часто является предвестником восстановления рынка и роста ставок фрахта. Чтобы уверенно ориентироваться в рыночных условиях, правильно оценить его состояние и тенденцию необходимо делать ставку на сортировку по видам транспорта, видов товаров, в зависимости от их частичности, в соответствии с условиями сделок. Ставки, отсортированные таким образом, должны быть построены в правильных временных рядах. Такая классификация может включать только фрахтовые ставки при стабильных транспортных потоках с установленными сроками и использование судов стандартных размеров.

Фрахтовые индексы используются как обобщенные показатели рынка фрахта.

Наиболее типичные и стабильные грузопотоки выбраны для формирования индекса в зависимости от широты географического охвата.

Каждому объему трафика присваивается статистический вес. Далее, ряд соображений выбирается базовым периодом, который в будущем будет сравниваться со всеми последующими показаниями. Каждый груз выбирается размерным способом, т. е. наиболее представительной партией. Все транзакции, выбранные для вышеуказанных характеристик, усредняются для формирования базовой ставки для каждого груза. Для получения ежемесячных показателей по каждому грузопотоку рассчитываются месячные усредненные ставки, которые соотносятся в процентном выражении со ставкой базового периода, которая дает ежемесячные субиндексы. Результатом является среднемесячная базовая ставка, которая характеризует уровень ставок в области, представленной индексом.

Фрахтовые индексы выбираются из английского издания («Lloyd's list»).

Таким образом, мировой рынок фрахта формируется тремя основными подсистемами, имеющими глобальный характер: рынок трампового сухогрузного тоннажа, рынок танкерного тоннажа и рынок линейного тоннажа. Связи между подсистемами сухогруза и танкера на рыночной линии довольно очевидны и прямолинейны. Что касается линейной тоннажной подсистемы, то ее специфические рыночные отношения с остальными подсистемами менее очевидны и более опосредованы. В последнее время из-за полной контейнерной транспортировки в области линейных перевозок наблюдается все более заметная тенденция к большей автономии линейного тоннажного рынка к созданию собственной отдельной системы.

Каждая из этих подсистем, в свою очередь, имеет в своей структуре многочисленные подсистемы, разделенные техническими, экономическими и географическими границами. Все подсистемы – большие и малые – в большей или меньшей степени взаимодействуют друг с другом, что приводит к тенденции выравнивать ставки фрахта во всех подсистемах, тенденцию к формированию глобального среднего уровня фрахта, что является характерной чертой функционирования единого мирового фрахтового рынка.

Линейная перевозка грузов.

Международные линейные сообщения организуются морскими перевозчиками в устойчивых географических зонах международной торговли готовой продукцией, полуфабрикатами, продуктами питания и другими товарами. Международные линии соединяют основные мировые экономические центры (Западная Европа, Северная Америка и Дальний Восток) и эти центры с другими регионами. Особенностью линейной навигации является консолидация судов в этом направлении и их регулярные посещения определенных портов по заранее объявленному графику.

Объем услуг, предоставляемых перевозчиками морских судов, грузоотправителями и грузополучателями, намного больше, чем при перевозке трампа. Обычно линейные перевозчики обязуются оплачивать стоимость погрузки товаров в порту отправления и выгрузки – в порту назначения. Дополнительные расходы, понесенные владельцами судов в связи с особенностями линейных условий, компенсируются в тарифах доставки лайнеров. Конкретная интерпретация линейных условий перевозки приведена в форме линейных коносаментов.

Договор перевозки в перевозке грузов в большинстве случаев – это коносамент.

Коносамент имеет особое значение в отношениях между судовладельцем и грузополучателем, являясь, по сути, единственным документом, регулирующим эти отношения. Коносамент – это ценная бумага, которая выражает право собственности на определенный товар, указанный в нем.

Коносамент – это транспортный документ, содержащий условия договора морской перевозки. Коносамент – это документ, владелец которого имеет право распоряжаться товарами. Коносамент выдается перевозчиком отправителю после получения товара и заверяет о заключении договора.

Коносамент выдается на любой груз, независимо от того, осуществляется ли перевозка с предоставлением всего судна, отдельных судовых помещений или без такого условия.

Следовательно, коносамент является документом, выданным судовладельцем грузоотправителю по договору о принятии груза для морской перевозки.

Таким образом, коносамент:

- квитанция от перевозчика или его агента, подтверждающая, что груз загружен на определенное судно или принят на склад для погрузки;
- подтверждение договора морской перевозки между грузоотправителем по договору и перевозчиком.

Конечно, коносамент в качестве договора морской перевозки обычно выдается после заключения договора перевозки. Это противоречит чартеру, который фактически содержит все условия перевозки, и если грузоотправитель также является фрахтователем, условия чартера имеют привилегию перед коносаментом. Поэтому важно, чтобы условия договора перевозки не противоречили условиям коносамента;

– «титულным» документом, ценной бумагой.

Получение квитанции перевозчика, подтверждающей получение товара на борту судна, а также предоставленного грузоотправителем в качестве обратного инструмента. Коносамент выступает в качестве документа права собственности, который позволяет покупателю распоряжаться товарами, когда они еще находятся в море, передать право собственности на товары, если товары были индивидуализированы или конкретные товаров по договоренности сторон.

Некоторые считают, что коносамент выполняет четвертую функцию – как оборотный документ.

Коносамент с одной стороны указывает условия перевозки (в печатном виде). На другой стороне коносамента указаны данные, относящиеся к указанной погрузке.

1. Название судоходной компании.

2. Номер коносамента. Как правило, коносамент пронумерован в соответствии с портами назначения, но иногда это правило нарушается.

3. Ссылка на грузоотправителя по договору, название компании, представляющей товар для погрузки. При необходимости брокер может напрямую связаться с отправителем.

4. Название грузоотправителя. Если агент указан в коносаменте (форвардинг) в качестве отправителя груза, то, безусловно, будет добавление «только как агент», с именем нынешнего грузоотправителя, выражение «как агент за...» представляет собой риск для брокера в случае трудностей, связанных с оплатой фрахта. Поэтому, как правило, брокер не включает указанный выше товар до момента оплаты фрахта.

5. Имя получателя груза (это не относится к ордерному коносаменту).

6. Адрес, имя партнера в порту назначения, которое будет объявлено брокером по прибытии судна; поэтому он может организовать прием поставленного товара.

7. Название судна.

8. Название порта загрузки.

9. Название порта разгрузки и, при необходимости, конечный пункт назначения товара, а также дополнительный порт.

10. Порт, в котором оплачивается фрахт. Штамп «Фрахт с предоплатой (Freight prepaid)» означает, что груз оплачивается в порту погрузки. Фактически, грузоотправитель не сможет распоряжаться коносаментом до тех пор, пока он не оплатит фрахт. Штамп «Фрахт, который необходимо собрать (Freight to be collected)» или «Фрахт, подлежащий оплате в пункте назначения (Freight payable as destination)» означает, что груз должен быть оплачен в порту назначения. В этом случае груз оплачивается до получения груза.

11. Коносаменты выдаются в нескольких экземплярах: оригинал и копии. Экспедитор решает, сколько подписных коносаментов должно быть подписано (обычно 2 или 3).

Если было сделано несколько оригиналов, это должно быть указано в коносаменте. Если один оригинал потерян, груз может быть получен в соответствии со вторым оригиналом.

Оригинальные коносаменты обычно отправляются отдельной почтой. Если в письме указывается: «Herewith we send you 2/3 original B/L – то это означает, что сделаны 3 оригинала, 2 из которых прикреплены.

Количество копий (копия не может быть предметом сделки) зависит от потребностей сторон. Такими сторонами являются: грузоотправитель, судоходная компания (судовладелец), агент в порту погрузки, капитан грузового помощника (старший или второй помощник), агент в порту выгрузки и (в зависимости от обстоятельств) экспедитор, если он действует от имени грузоотправителя.

12. Коносамент описывает груз, вес брутто, количество мест, маркировку. Обычно краткое описание груза, однако бывает, что требуется подробное описание товара (в случае банковского кредита или получения лицензии на импорт).

Предложение «Said to contain (s.t.c.)» напечатано или применено с печатью и означает «содержание по заявлению», т. е. когда брокер не может знать содержимое коробки.

13. Ниже в коносаменте дата и порт доставки.

14. Название и подпись брокера или подпись лица, уполномоченного подписывать от его имени.

Коносамент не всегда выдается брокером. Грузоотправитель может сделать это сам; часто коносамент составлен агентом.

Дата на коносаменте должна соответствовать фактической дате загрузки товара на судно. Однако, если брокер решит, он может указать дату отправления судна.

В случае, когда покупатель открывает «documentary credit» в своем Банке, продавец может забрать деньги в Банке только при предъявлении необходимых документов. «Documentary credit» обычно открывается на условиях, когда отгрузка производится не позднее фиксированной даты. Это означает, что документ подпадает под эту дату, и он не может быть превышен. Такие строгие условия иногда побуждают заинтересованную сторону попросить брокера поставить дату на коносаменте задним числом. Ни один брокер не хочет идти на это, зная, что постанова поздним числом наказывается судом в качестве подлога.

Коносамент может быть трех видов:

- ордерный;
- на предъявителя;
- именной.

Ордерный коносамент (ордер B / L) является ценной бумагой, по которой груз выдается либо по указанию отправителя, либо получателя или по поручению Банка.

Ордерный коносамент является наиболее распространенным в морской практике.

Именной коносамент (прямой В / L) – это ценная бумага, в которой указывается имя конкретного получателя. Товары доставляются непосредственно получателю, указанному в коносаменте. Именной – это прямая противоположность коносамента ордерного.

Коносамент на предъявителя (на предъявителя В / L) является документом, в котором указывается, что он выдается предъявителю, то есть он не содержит каких-либо конкретных данных о лице, имеющем право на получение товара, и, следовательно, товар в пункте назначения должен быть выдан любому лицу, которое его представило.

Недавно получили развитие комбинированные перевозки грузов различными видами транспорта – водными, наземными, железнодорожными и т. д., которым требовался комбинированный транспортный документ. Это вызывает много проблем. Поскольку он координирует различные виды транспорта, он должен быть выдан одним из судовладельцев или экспедитором, действующим в качестве перевозчика или агента от имени перевозчика.

Существует также коносамент сервисный (Service В / L). Этот коносамент может использоваться в разных случаях. Он не может быть предметом транзакции. Брокер может самостоятельно загрузить определенную партию, тогда его имя указывается в коносаменте вместо грузоотправителя, а брокер в порту назначения может выступать в качестве получателя.

Кроме того, коносамент может быть сквозным или прямым.

Существует три типа сквозного коносамента: морской, обычный и смешанный транспортный коносамент.

Морской сквозной коносамент представляет собой серию автономных контрактов на перевозку грузов двумя или более перевозчиками.

Каждый перевозчик несет ответственность за груз, возложенный на него на месте и в течение периода времени, определенного его коносаментом.

Обычным коносаментом является документ, подтверждающий ответственность лица, выдавшего его за перевозку товаров последующими перевозчиками от места погрузки до места назначения. Обычный коносамент, охватывающий как минимум два разных вида транспорта, называется коносаментом для смешанной перевозки грузов или многомодальных перевозок.

Претензия по морскому сквозному коносаменту может быть предъявлена первоначальному перевозчику. Последующий перевозчик может подвергаться залогоу, поскольку первоначальный перевозчик является агентом грузоотправителя. Если перевозчики не установили в письменной форме, в ходе переговоров перед требованием, в отношении которого находится товар, когда произошли убытки, целесообразно предъявить иск против всех перевозчиков.

В соответствии с обычным способом посредством коносамента может быть предъявлено требование к первому перевозчику в месте погрузки / разгрузки.

В случае сквозного коносамента многое будет зависеть от того, где подана претензия, когда каждый участок перевозки регламентируется правом места каждой отправки.

Груз выдается только держателю сквозного коносамента.

В рамках сквозного коносамента груз оплачивается либо в порту погрузки грузоотправителем по договору, либо в порту выгрузки грузополучателем независимо от портов перегрузки.

На практике некоторые судоходные компании выпускают только сквозной коносамент, хотя автомобильные и/или железнодорожные перевозки могут участвовать в доставке товара в конечный пункт назначения.

Если первоначальный коносамент выдается из порта погрузки в порт разгрузки без перегрузки, такой коносамент называется прямым.

В качестве одной из форм договора перевозки в грузовом контейнере используются коносаменты линейные, чартерные, береговые, бортовые.

Линейный коносамент является документом, который устанавливает волю отправителя заключить договор на перевозку грузов.

Чартерный коносамент является документом, который выдается для подтверждения принятия товаров, осуществляемых на основании чартера. Чартер – это договор об аренде, т. е. соглашение о найме судна для рейса или в течение определенного времени. Чартерный коносамент не служит документом для выполнения договора морской перевозки, поскольку в этом случае заключен отдельный договор на чартер судна.

Как линейные, так и чартерные коносаменты определяют отношения между перевозчиком и третьей стороной, добросовестным владельцем коносамента.

Коносамент – это квитанция, выданная перевозчиком отправителю для подтверждения приема товаров для морских перевозок, а также документ о праве собственности. В этом случае договор купли-продажи товаров, а также другие операции в отношении товаров производятся посредством коносамента без физического перевода самих товаров.

Береговой коносамент является документом, который выдается для подтверждения получения товара от отправителя на берегу, обычно на складе перевозчика. При приеме на борт судна, для которого был выдан береговой коносамент, он делает отметку о загрузке товаров на судно и указывает дату погрузки и другие отметки. Иногда береговой коносамент заменяется бортовым.

Бортовой коносамент – документ, который выдается, когда товар загружается на судно.

Ознакомимся с процедурой выдачи коносаментов. По просьбе грузоотправителя по договору перевозчик может выпустить несколько оригинальных коносаментов, указав количество выпущенных оригиналов. Независимо от того, сколько выпущенных оригинальных коносаментов было выпущено, оставшиеся недействительны после того, как товары были выпущены по одному из них.

В дополнение к оригинальному коносаменту производится определенное количество экземпляров, на которых штамп «Сору», то есть «копия» – документ,

по которому торговые сделки не могут быть выполнены. Однако не только копии коносаментов не подлежат общему обороту, но и именной коносамент также является необоротным. Термин «negotiable» означает «оборотный» – «способный быть присвоенным (купленным или проданным)».

Коносамент, который не содержит оговорок о каких-либо нарушениях товаров или упаковки, называется чистым коносаментом. Однако это упрощенное определение чистого коносамента. На практике ситуация намного сложнее, и существует множество определений чистого коносамента. Однако основная идея определения понятия «чистый» – это отсутствие оговорок, которые могли бы порочить товар. Антонимом чистого коносамента является «грязный» коносамент – коносамент, который содержит информацию о повреждении товара, нарушениях в упаковке, нехватке и т. д.

Если в коносаменте внесены корректировки, необходимо указать инициалы брокера и отметку «Alleration approved» – «одобрение изменений» и название компании. Когда пункт назначения изменен, брокер вводит его в коносамент с резервированием «Destination changed to ...» – «назначение изменено...», которое должно быть введено во всех оригинальных коносаментах. Если это приведет к изменению фрахта, брокер сделает оговорку «Freight and surcharge paid/payable at...». Выражение «Quasi-negotiable» – как бы оборотный документ и выражение «semi-negotiable instrument» – полуоборотный документ – в отношении торговых документов, в частности коносамента, означает, что документ содержит отдельные, но не все признаки (характеристики) оборотного документа.

В заключение следует также рассмотреть проблему морских накладных, возникшую сравнительно недавно. В последние годы широко обсуждалась замена коносамента морской накладной. Это в первую очередь связано с уменьшением законно удерживающей функции коносамента и увеличением скорости транспортировки. Сегодня судно часто прибывает в порт назначения намного раньше, чем прибывают коносамента. Традиционная система внешнеторговых операций с использованием документарных кредитов, обычай выпускать несколько оригинальных коносаментов, способствует мошенничеству. В то же время во многих случаях нет необходимости выдавать коносамента, поскольку владелец товара не меняется во время перевозки. Морская накладная выдается от имени определенного получателя, поэтому товары могут быть выданы без представления оригинала.

Однако введение морской накладной в практику международного транспорта требует решения некоторых правовых вопросов, в частности: какими должны быть его детали, какие правила будут определять ответственность перевозчика за утрату, повреждение и задержку в доставке товаров, каковы права и обязанности отправителя и получателя. Хотя некоторые перевозчики уже разработали соответствующие условия, без единого решения этих вопросов на международном уровне, вряд ли можно ожидать широкого использования морских накладных в международных торговых и транспортных операциях.

Ассамблея ММК, которая состоялась сразу же после завершения Лиссабонской конференции в 1985 году, приняла решение учредить

Международный подкомитет по морским накладным для изучения всех этих вопросов и предложить возможные решения. Это может быть международная конвенция или, более вероятно, единообразные правила, утвержденные ММК, на основе которых будут выдаваться морские накладные.

Транспортировка грузов.

При перевозке трампа корабли эксплуатируются на нерегулярной основе. Они не привязаны к определенным областям, но свободно перемещаются из одной части грузового рынка в другую в зависимости от спроса на тоннаж и поставки товаров. Цена перевозки и другие коммерческие условия устанавливаются для каждого рейса или нескольких рейсов на основании договора морской перевозки, который представлен в форме чартера. В большинстве случаев договор заключается с помощью посредника или грузового брокера. В любом чартере содержится ряд обязательных условий, касающихся судна, груза, фрахта, порядка оплаты стивидорных работ, отправки, демерреджа.

Следует отметить, что в международной практике не было создано правового акта (конвенции, соглашения) для регулирования вопросов, касающихся содержания или формы чартера. Основным источником прав чартера является национальное законодательство заинтересованных стран.

Чартер детализирует содержание договора и взаимные обязательства сторон: название и технические и эксплуатационные характеристики судна, тип груза, его транспортные особенности и количество, порты погрузки и разгрузки, условия готовности судна для погрузки, фрахта, порядок расчета стальной времени и т. д. Условия чартера согласовываются фрахтователем и перевозчиком, и они являются обязательными только для партнеров и только на период сделки. На практике для регистрации контракта используются стандартные проформы чартеров.

Договор чартер-партии заключается в письменной форме с использованием печатных проформ (стандартных форм) чартера. В каждом из них указываются общие, в большинстве случаев не подлежащие пересмотру, условия перевозки товаров. В настоящее время существует более 400 профессиональных чартерных рейсов, которые охватывают все основные грузопотоки массовых грузов.

Использование проформ, во-первых, ускоряет и облегчает процесс разработки и согласования содержания контракта. В связи с этим стороны могут ограничить себя согласием только на те условия, которые индивидуализируют этот договор (название судна и время его подачи на погрузку, тип и количество груза, порт погрузки и порт назначения, фрахт и т. д.), и в то же время добавлять или исключать, или изменять условия проформ. Во-вторых, использование проформы в определенной степени способствует единообразному регулированию отношений, возникающих на основе чартера.

По завершении чартера содержание проформы, а также дополнений и поправок к нему должно оцениваться с точки зрения их соблюдения обязательных правил. Если определенные отношения на транспорте устанавливают императивные нормы, то эти нормы противоречат условиям договора без учета того, соблюдаются ли они в стандартном проформе чартера не будут иметь силы.

Разработка проформ осуществляется как национальными, так и международными организациями судовладельцев, фрахтователей, брокеров (торговые палаты, федерации грузовладельцев, национальные палаты судоходства, международные ассоциации судовладельцев). Используемые проформы – это обычно сокращенные кодовые названия, например «Norgrain» (проформа для транспортировки зерна из Северной Америки), «Germanconnors» (проформа для транспортировки угля из Германии в скандинавские порты) и т.п.

Проформа разрабатывается в связи с особенностями перевозки товаров определенного типа или вида и направлениями транспортировки. Основываясь на характере товаров, проформу чартера можно разделить на несколько групп: универсальные («Дженкон», «Ньювой», «Сканкон»), зерновые («Осту-ит», «Центрокон», «Советвуд», «Бейзай», «Бенанкон»), рудные («Дженоркон», «Оркон», «Саворкон»), угольные («Балткон», «Джерманконнорс», «Полкон», «Совкоул»), на перевозку удобрений («Афреканфос», «Мурмапатит»), на перевозку наливных грузов («Интертанквой», «Газвой») и другие.

Наиболее распространенными специальными чартерами проформы, широко используемыми во фрахтовании тоннажа для транспорта, являются универсальные чартеры «Gencon» и «Nuway».

Рассмотрим специализированный чартер «Gencon». Универсальный чартер – кодовое название «Gencon» – используется для фрахтования судов для генеральных и навалочных грузов, для которых нет утвержденных проформ. Пересмотренная проформа этого чартера была рекомендована для использования на фрахтовых судах еще в 1922 году и практически использовалась до 1959 года со значительными изменениями и дополнениями.

В 1959 году на основе Устава «Gencon» 1922 года была разработана новая проформа, которая практически фиксировала дополнения и изменения, которые произошли во время фрахтования судов. [5]

Универсальная хартия «Gencon» 1922 года в ее стандартной печатной форме содержала только 15 пунктов (условий). Кроме того, были общие оговорки в отношении забастовки, войны, а также ледовой оговорки.

Характерной чертой проформы чартера «Gencon» является интерпретация условий ответственности судовладельцев за потерю или повреждение груза.

Согласно чартеру, судовладельцы несут ответственность за потерю или повреждение груза или за задержку груза только в том случае, если утрата, повреждение или задержка были вызваны неправильной укладкой (за исключением случаев, когда уборка осуществляется грузоотправителями или их стивидорами или их сотрудниками, или из-за отсутствия должной осмотрительности со стороны судовладельцев или их менеджеров).

Судовладельцы не несут ответственности за потерю или повреждение или задержку, вызванную какой-либо другой причиной, даже по причинам небрежности капитана или команды, или любого другого лица, находящегося на службе судна, а также лица, находящегося на борту судна или на берегу, или из-за немореходности судна, имеющего место после погрузки или после начала рейса или в любое другое время.

Ущерб, вызванный контактом с другим грузом, утечкой, запахом или испарением другого груза или возможностью разжигания или взрыва другого груза или дефектной упаковки другого груза, не считается вызванным неправильной или нерадивой укладкой, даже если последний является причиной ущерба.

Как правило, грузы по чартеру «Gencon» перевозятся в соответствии с условиями названия, а все расходы по погрузке и разгрузке берут на себя фрахтователи.

Согласно чартеру «Gencon», время, потерянное в ожидании причала, как в порту погрузки и разгрузки, считается сталийным временем.

В случае недоступности судна для погрузки в установленные сроки фрахтователи должны сообщить арматору об их решении отменить чартер или оставить его в силе в течение 48 часов до ожидаемого прибытия судна в порт погрузки.

В стандартной форме «Gencon» указано, что фрахтователи имеют право задержать судно не более чем на 10 дней контрсталийных дней. Однако в ходе переговоров по фрахтованию судна этот срок продлевается или даже аннулируется по соглашению сторон.

Сепарационный материал в соответствии со стандартными условиями «Gencon» оплачивается фрахтователями. Судовладельцы предоставляют фрахтователям только ту сепарацию, которая находится на судне.

Агенты судна в порту погрузки и разгрузки назначаются судовладельцами.

Первые 15 пунктов чартера «Gencon» 1959 года в основном воспроизводят условия чартера «Gencon» 1922 года. Однако эти моменты в их первоначальной версии недостаточно соответствуют интересам и требованиям фрахтователей и судовладельцев. В связи с этим проформа 1922 года постепенно заросла дополнительными статьями и подверглась серьезным изменениям. К чартеру, напечатанному типографским способом, были приклеены страницы с изменениями и дополнениями, возникшими в процессе фрахтования. В дополнительных статьях проформы чартера «Gencon» 1959 года они установили измененные условия, которые возникли главным образом в послевоенный период. В частности, была введена статья об обязанности капитана или судовладельцев уведомить о прибытии судна в порту погрузки в течение пяти дней и было сообщено об ожидаемом прибытии судна в порту выгрузки в течение трех дней.

Детализировано и упорядочено условие о том, за чей счет производится погрузка. Рассматриваются четыре варианта:

- судно свободно от расходов по погрузке до борта судна;
- судно свободно от расходов по погрузке до рейлингов судна;
- судно свободно от расходов по погрузке, включая укладку/штивку;
- судно свободно от расходов по погрузке и укладке/штивке.

Пункт 18 регулирует условие о том, за чей счет производятся разгрузочные работы. Рассматриваются три варианта:

- судно свободно от расходов по выгрузке от борта судна;
- судно свободно от расходов по выгрузке от рейлингов судна;

– судно свободно вообще от расходов по выгрузке.

Лебедки, лебедчики и освещение предоставляются владельцами судов бесплатно. Фрахтователи (отправители), грузополучатели имеют право запросить погрузку/выгрузку вне нормального рабочего времени и в исключительные периоды; судовладельцы бесплатно предоставляют все средства судна, включая услуги команды и экипажа.

Фрахтователи имеют возможность погрузки и разгрузки на двух безопасных причалах в одном порту без дополнительной перевозки, а время швартовки не включено в стальнойное время.

Сталийные дни по субботам и дням, предшествующим общим или местным праздникам, считаются 3/4 днями. В дни понедельника после общих или местных государственных праздников обычное время не считается до 8 часов утра. Любое время, фактически используемое до начала периода и вне нормального рабочего времени или в течение исключенных периодов, считается сталийным временем.

Предоставляется следующий порядок оплаты фрахта: 50% груза в течение 3 дней после подписания коносаментов и остатка – не позднее, чем через 5 дней после окончания разгрузки в валюте, согласованной сторонами.

Плата за отправку фрахтователей производится с половиной скорости демерреджа за все рабочее время, которое было сохранено во время погрузки и разгрузки.

В новой форме «Gencon» возлагается ответственность на судовладельцев за правильную укладку, а также за количество упаковок или бочек, загруженных в соответствии с коносаменами, несмотря на условия пункта 2 (условия ответственности за погрузку и разгрузку).

Судовладельцы воздают фрахтователям дополнительные расходы на страхование в связи с возрастом судна.

В случае несоблюдения операций по погрузке и разгрузке из-за забастовки или локаута любой категории работников время загрузки и / или разгрузки не считается сталийным во время такой забастовки или локаута. Отправители, грузополучатели, судовладельцы не имеют права предъявлять взаимные претензии в отношении потерь, возникающих в связи с забастовкой или локаутом для настоящего чартера. Таким образом, каждая сторона, относящаяся к чартеру, несет свои потери в случае забастовки или локаута.

Любой спор, возникающий в соответствии с настоящим чартером, представляется в арбитраж в стране ответчика в соответствии с арбитражным и процессуальным нормами в этой стране.

Выводы по разделу 2

Основной объем грузооборота мировой внешней торговли приходится на международный морской транспорт – почти на 60%. Поэтому целесообразно рассмотреть организацию процесса транспортировки в этом виде транспорта более подробно.

На морском транспорте различают линейные и трамповые типы сообщений. Под грузовым транспортом понимается форма транспортного обслуживания, в котором судовладелец организует регулярное перемещение судов между назначенными портами по заранее объявленному графику.

Договор морской перевозки в линейном сообщении – это коносамент. Коносамент – это документ, выданный перевозчиком, который удостоверяет принятие товаров для перевозки с обязательством доставить их в порт назначения и выдать их получателю.

Коносамент выполняет три функции:

- является морским перевозочным договором в перевозке грузов;
- подтверждает получение груза от отправителя от отправителя;
- выступает в качестве документа права собственности.

Трамповое судоходство – это тип связи, не связанный с постоянной навигационной зоной, заранее установленными портами отправления и назначения. Для использования судна в трамповой навигации необходимо заключить договор об уплате (фрахт), который является соглашением между владельцем судна и фрахтователем о найме судна или части его помещений для перевозки товаров.

Виды фрахтования судов на рейсе чартера.

1. Фрахтование для одного рейса. В этом случае после доставки товара грузополучателю и окончания всех выплат по этому рейсу обе стороны свободны от взаимных обязательств.

2. Фрахтование судна для нескольких последовательных рейсов. В соответствии с этим соглашением судовладелец обязан немедленно отправить судно на второй, затем на третий и т. д. после завершения первого рейса.

3. Фрахтовый договор – это соглашение о перевозке определенного количества груза данного фрахтователя на регулярных рейсах в течение определенного календарного периода. Линейный коносамент и рейсовый чартер являются полной формой договора морской перевозки, поскольку они содержат все необходимые коммерческие и юридические статьи, определяющие отношения сторон сделки.

Существуют короткие формы договора морской перевозки. Они только согласны с основными характеристиками сделки, а с точки зрения оставшихся условий указывается на чартер или коносамент:

- букинг-нот - предварительная заявка владельца груза на резервирование места на судне для определенной партии груза. Он обычно используется при перевозке футеровки;
- бэрс-нот - договор на перевозку насыпных грузов. Он используется как при доставке лайнера, так и в ловушку, обычно при погрузке в тот же порт, где получен основной груз.

3 МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

В процессе транспортировки морских грузов существует целый комплекс имущественных отношений. В этой связи государства, заинтересованные в коммерческой навигации, давно уделяют пристальное внимание разработке национального морского права. Однако усложнение отношений в сфере коммерческого судоходства требовало разработки специальных методов их правового регулирования. Это привело к появлению правовых норм, конкретно регулирующих этот тип международных отношений. На данный момент существует три правовых режима, регулирующих перевозку грузов, закрепленных в различных международных договорах.

1. Международная конвенция об унификации определенных правил коносамента, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе, известная как Гаагские правила.

2. Протокол о внесении изменений в Международную конвенцию для унификации определенных правил коносамента, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года, известный во всем мире как Висбийские правила.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге в 1978 году с ее вступлением в силу 1 января 1992 года, установила третий правовой режим для морской перевозки грузов.

3.1 Гаагские правила

Вопрос о праве перевозчика на наличие условий в коносаменте, которые освобождают его от ответственности за его собственную вину и по вине его сотрудников, обсуждался на протяжении десятилетия. Основными участниками дискуссии были США и Великобритания. Первая страна представляла интересы владельцев грузов, владельцев второго судна. В Соединенных Штатах перевозчик считался страховщиком товаров, переданных ему для перевозки и нес почти абсолютную ответственность.

Дискуссия охватывала широкий спектр политической и экономической жизни в странах, занимающихся морским транспортом. Сегодня, когда ответственность может быть застрахована, такой спор может показаться бессмысленным. Но в те дни, непокрытая страховкой абсолютная ответственность препятствовала развитию крупных судоходных компаний. В один прекрасный день она могла бы поставить судовладельца на грань банкротства. Но остановились на компромиссе: ответственность за ущерб, причиненный во время погрузки, укладки или доставки товаров, должна быть возложена на перевозчика, и ответственность за доведение судна до мореходности была удалена из него при определенных обстоятельствах. Компромисс был отражен в Законе Хартера от 18 февраля 1893 года [6, с.56].

Со временем этот компромисс был принят в законодательстве других государств и в Брюссельской конвенции.

Идея создать международную стандартную модель коносамента, с помощью которой можно было бы установить минимальные стандарты ответственности перевозчика, была нереализованной. На фоне огромного роста международной торговли стало ясно, что решение проблемы может быть достигнуто с помощью международного соглашения. Первоначальная идея решения заменена другой – идеей унификации законодательства.

Первым шагом в выбранном направлении стало принятие в 1922 году Гаагских правил. Они установили более или менее сбалансированное разделение рисков между судном и грузом, что способствовало развитию так называемой двойной страховой системы.

Суть его – владелец груза (отправитель или получатель) застраховывает груз, и судно несет ответственность. Это означает, что в случае потери или повреждения груза страховщик должен решить, кто из них будут платить сумму денег и в каких пропорциях. В соответствии с этими правилами перевозчик несет ответственность за груз с момента погрузки на судно и до выгрузки, но не несет ответственности за судоходство судна во время рейса, если до рейса он предпринял надлежащую заботу о приведении судна в мореходность.

Правила резко сократили возможность включения перевозчика в коносамент различных статей, которые ранее сводили к минимуму его ответственность; они четко различают так называемые, «навигационные» и «коммерческие» ошибки капитана и других лиц экипажа судна, исключая коммерческие ошибки из сферы «разговоров о небрежности».

Поскольку достижение компромисса, достигнутого на Гаагской конференции, было труднодоступным, торговые и другие интересы решили добиться официального признания правил путем созыва специальной дипломатической конференции и принятия правил в форме межправительственной конвенции. В результате такой конференции 25 августа 1924 года в Брюсселе была заключена международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, и вступила в силу 02 июня 1931 года [8].

Конвенция почти буквально воспроизвела Гаагские правила и впоследствии повлияла на законодательство многих стран. В настоящее время участниками Конвенции являются значительное число государств, некоторые из которых выпустили конкретные законы, которые каким-то образом воспроизводят положения Конвенции.

Конвенция применяется к коносаментам или любым подобным документам и ко всем товарам, за исключением животных и грузов, перевозимых на палубе. Морской перевозчик обязан проявлять разумную осторожность перед рейсом, чтобы доставить судно в мореходное состояние, оснастить экипаж, подготовить трюмы для приема груза.

Перевозчик не несет ответственности, если докажет, что несостоятельность была вызвана дефектами, которые не могли быть обнаружены при осуществлении должной осмотрительности («скрытые дефекты»).

После получения товара перевозчик, по просьбе отправителя, выдает коносамент, содержащий основные марки, количество мест или предметов,

количество или вес, внешний вид и видимое состояние товара. Такой коносамент создает, если не доказано иное, презумпцию принятия товаров для перевозки, как описано в нем. Согласно Конвенции, ответственность морского перевозчика за потерю или повреждение груза основывается на принципе предполагаемой неисправности. Перевозчик может быть освобожден от ответственности, если он докажет, что потеря или ущерб были вызваны: рисками, опасностями или авариями на море или в других судоходных водах, форс-мажорными обстоятельствами, военными действиями, спасением или попыткой спасти жизнь или имущество в море, актов или упущения отправителя, скрытые дефекты или дефекты товара, отсутствие упаковки, маркировка и т. д. В отступление от общего принципа ответственности перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный в результате действий, небрежности или упущений капитана, члена экипажа, пилота или сотрудников перевозчика в навигации или управлении судном (это положение называется «навигационная ошибка») или пожара, если только это не вызвано виной самого перевозчика.

Из Конвенции никакие отклонения от хода судна для спасения или попытки спасти жизнь или имущество в море и никакие другие разумные отклонения не считаются нарушением договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникающие потери. Если все таки перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение товара, это обязательство ограничивается в размере 100 фунтов стерлингов (эта сумма выражена в каждой стране в национальной валюте) для места или обычной единицы товара, если только характер и стоимость товара были объявлены отправителем до загрузки и заключены в коносамент. По соглашению сторон (отправителю и перевозчику) размер ограничения ответственности может быть увеличен. Конвенция устанавливает минимальный срок ответственности перевозчика: с момента погрузки товаров на борту судна и до их разгрузки (по договоренности сторон этот период может быть продлен). Для требований, вытекающих из договора перевозки, установлен срок давности на один год. Гаагские правила, которые отражали компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев, имели большой успех.

Несмотря на то, что были созданы единые правила только в отношении определенных правил, касающихся перевозки по коносаменту, эти правила влияют на основную ответственность перевозчика. До недавнего времени 4/5 всех морских перевозок товаров осуществлялись на судах, плавающих под флагами государств-участников Конвенции, или стран, которые включили свои основные правила в национальное законодательство. Основной смысл Гаагских правил заключается в том, что, устанавливая минимальную ответственность перевозчика, они, таким образом, достаточно четко распределяют риски между перевозчиком и владельцем груза, и это создало надлежащую основу для страхования грузов и страхования ответственности.

3.2 Правила Висби

В свое время Гаагские правила полностью отражали компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев. Однако в современных условиях критика гаагских правил возросла. Для этой критики есть две основные причины. Первый относится к коммерческой сфере и относится к недостаткам самой Конвенции и необходимости адаптации ее правил к новым условиям. Таким образом, считается, что баланс, установленный компромиссом 1924 года, был значительно нарушен последующим ходом событий.

Отказ от «золотого» фунта и снижение стоимости валют привели к тому, что на данном этапе реальная сумма лимита ответственности перевозчика составляет всего 1/10 от первоначально установленной суммы. Революция требовала ответа на вопрос, в чем место ограничения ответственности. В торговле между промышленными западными странами резко сокращается использование коносамента, что приводит к сужению применения императивных норм Гаагских правил. Вторая причина пересмотра международных соглашений о морской перевозке грузов лежит в политической сфере и связана с появлением большого числа развивающихся государств на международной арене. Эти и некоторые другие недостатки Конвенции могут быть устранены путем соответствующих изменений. В 1968 году был принят и вступил в силу Протокол о внесении изменений и дополнений в Конвенцию 1924 года (именуемый Правилами Висби) 23 июня 1977 года. [6]

Основные положения Протокола заключаются в следующем:

- установлено, что перевозчик не может опровергнуть данные коносамента, если коносамент передан третьему добросовестному владельцу;
- предоставляется возможность продления срока давности; установлен срок представления регрессных действий.

Изменено правило об ограничении ответственности перевозчика: введена так называемая «дуалистическая система» – 10 000 франков Пуанкаре на одно место или подразделение или 30 франков на 1 кг полной массы потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше. Вопрос об ограничении ответственности за перевозку грузов в контейнере также разрешен: когда используется контейнер, поддон или аналогичное транспортное устройство, должно учитываться количество мест, указанных в коносаменте, упакованных в таком устройстве с целью ограничения ответственности. В других случаях такое транспортное устройство вместе с погруженным в него грузом должно рассматриваться как одно место. В протоколе указывается, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, если ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика, совершенного с намерением причинить ущерб или зная о возможности причинения ущерба.

Исключения и пределы положений об ответственности распространяются на любые претензии к перевозчику независимо от того, основано ли требование на договоре или на причинении вреда (деликте). Если такое требование предъявлено

сотруднику или агенту перевозчика, работник или агент вправе воспользоваться освобождением и лимитами, на которые имеет право перевозчик.

Также значительно расширился географический охват применения Конвенции 1924 года.

Россия присоединилась к Висбийским правилам 6 января 1999 года [4].

3.3 Гамбургские правила

По инициативе развивающихся стран, которые настаивали на создании нового правового режима для морской перевозки грузов, Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов была разработана и принята в 1978 году (Гамбургские правила).

Прямой пересмотр и подготовка проекта новой Конвенции осуществлялся в ЮНСИТРАЛ с 1972 по 1976 г.г. 30 марта 1978 года в Гамбурге была утверждена новая Конвенция – Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (правила Гамбурга), которые призваны заменить как Гаагские правила, так и Висбийские правила.

Конвенция вступила в силу в ноябре 1992 года.

Гамбургские правила распространяются не только на коносаменты, но и на все другие договоры перевозки (за исключением сторон чартера), на все товары (включая палубу и животных) и практически на все международные перевозки.

Значительные изменения были внесены в правила, регулирующие период ответственности: он включает все время, в течение которого товары находятся под контролем перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

В соответствии с Конвенцией перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения товара, а также за задержку в доставке, если только он не докажет, что он, его служащие или агенты предприняли все меры, которые могут разумно потребоваться, чтобы избежать обстоятельства, вызвавшие потерю, повреждение или задержку и их последствия. В отличие от правил Гааги, основное правило об ответственности формулируется в положительной форме, и перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, исключается. Кроме того, установлено, что перевозчик несет ответственность за задержку доставки. Однако перевозчик больше не будет освобожден от ответственности за «навигационную ошибку». Исключено только одно правило из принципа ответственности за вину: «перевозчик не несет ответственности в случаях, когда утрата, повреждение или задержка доставки были вызваны мерами по спасению жизни и разумными мерами по спасению имущества в море». Исключение составляет только презумпция вины перевозчика, а именно: «если утрата или повреждение груза произошли в результате пожара, перевозчик несет ответственность только в том случае, если заявитель докажет, что пожар был вызван перевозчиком, его сотрудником или агентом».

Правила ограничения ответственности в основном следуют решениям, утвержденным Протоколом 1968 года. Ограничение ответственности за задержку в доставке, установленное правилами Гамбурга, составляет 250% от суммы фрахта, подлежащего уплате за количество задержанных товаров. Предел ответственности за место или единицу резко увеличивается: это около 1000 долларов США.

Впервые в новой Конвенции были рассмотрены вопросы оговорок в коносаментах и гарантийных письмах. Конвенция содержит правило, согласно которому перевозчик, в том числе в данных коносамента о товарах, если он знает или имеет разумные основания подозревать, что эти данные не соответствуют принятым товарам или у него не было разумной возможности проверить эти данные, могут ввести резервирование в коносаментах. Он должен указывать эти неточности, основания для подозрения или отсутствие разумной возможности проверки.

Любое гарантийное письмо, в соответствии с которым грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, причиненный доставкой перевозчиком коносамента без оговорок, является недействительным в отношении любого третьего лица, которому был передан коносамент. В отношениях между перевозчиком и отправителем это гарантийное письмо является недействительным при условии, что перевозчик, не делая оговорок в коносаментах, намерен обмануть третье лицо.

Гамбургские правила пытаются решить проблему транспорта. Правило осложняется рядом элементов, которые в некоторых случаях могут затруднить или даже невозможно пересечь. Во избежание ответственности в случаях, когда перевозка осуществляется другим лицом, перевозчик должен, по завершении договора, уже указать конкретную часть пути, по которому он будет осуществляться другим лицом. Это лицо должно быть заранее уведомлено перевозчику и указано в договоре. Понятно, что во многих случаях перевозчик не сможет этого сделать.

Конвенция содержит статьи о юрисдикции и арбитраже, которые сформулированы таким образом, который эффективно сводит к минимуму возможность возникновения спора в месте нахождения перевозчика. Новая Конвенция в 2 раза по сравнению с Гаагскими правилами увеличила срок давности – теперь он составляет 2 года.

Таким образом, единство правового регулирования морского транспорта подходит к концу.

3.4 Международные коммерческие термины (Инкотермс)

В последней четверти XX века одним из первых мест в сфере правового регулирования отношений между сторонами договора международной продажи товаров были приняты нестандартные методы унификации права международных договоров. Эти методы используются в рамках Европейской экономической комиссии ООН, Международной федерации инженеров-консультантов, FIDIC и

Международной торговой палаты, а также в разработке типовых законов (например, типовых законов ЮНСИТРАЛ) и в модели контракты, разработанные специализированными международными организациями.

Среди различных правовых средств регулирования отношений сторон по договору международной продажи товаров (Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной продажи товаров 1980 года, национальное законодательство отдельных государств, различные Общие условия поставки) занимают особое место правила толкования условий международной торговли – Инкотермс (Международные коммерческие условия).

Широкое распространение Инкотермс объясняется несколькими причинами.

Во-первых, этот документ был разработан авторитетной международной неправительственной организацией – Международной торговой палатой.

Во-вторых, Инкотермс в ходе своего исторического развития не только претерпел значительные изменения, следуя технологическому прогрессу, прежде всего в области транспорта и переработки товаров, но также получил признание со стороны делового сообщества многих стран.

Основная цель Инкотермс – обобщить коммерческую практику международной торговли, согласовать наиболее общие ключевые концепции и обеспечить их использование в форме общепринятых и не допускающих различных интерпретаций понятий. В этой связи международная торговая палата, являющаяся разработчиком различных рекомендаций по обеспечению стандартизации и единообразного применения определенных правил, связанных с внешней торговлей, не только последовательно публикует Инкотермс в различных изданиях, но также обеспечивает потребности предпринимателей путем публикации комментариев к этим правилам, которые имеют практическое значение в контрактной практике.

Целью новой редакции Инкотермс является предложение сторонам договора международной продажи товаров на основе синтеза современной коммерческой практики возможность выбора:

- минимальное обязательство продавца исключительно при представлении своих складских помещений с целью дальнейшей передачи товара покупателю (EXW);
- более широкое обязательство продавца передавать товар для перевозки либо номинированному покупателю (FCA, FAS, FOB), либо перевозчику, который выбран продавцом и оплачивает перевозку (CFR, CPT), а также застраховать возможные риски во время перевозки (CIF, CIP);
- максимальное обязательство продавца осуществлять передачу товаров в пункт назначения (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP).

Ниже приведено краткое объяснение смысла терминов:

1. EXW – (EX Works (... named place) – обусловленное место
2. FCA – (free carrier – свободно у перевозчика) – обусловленное место
3. FAS – (free alongside ship – свободно вдоль борта судна) – порт выгрузки
4. FOB – (free on board – свободно на борту) – порт выгрузки
5. CFR, CAF – (cost and freight – стоимость, фрахт) – порт назначения
6. CIP – (carriage and Insurance Paid – перевозка и страхование оплачены)

7. CIF– (cost, insurance, freight – стоимость, страхование, фрахт) – порт назначения

8. DAF – (delivered at frontier – доставка до границы) – поименованный пункт

9. DES – (delivered ex ship) – доставлено с судна) – указанный пункт назначения DEQ – (delivered ex quay) – доставлено с причала) – указанный порт назначения

10. DDU – (delivered duty unpaid – поставлено, пошлины не оплачены) – указанное место назначения

11. DDP – (delivered duty paid – поставлено, включая оплату) – указанное место назначения [6].

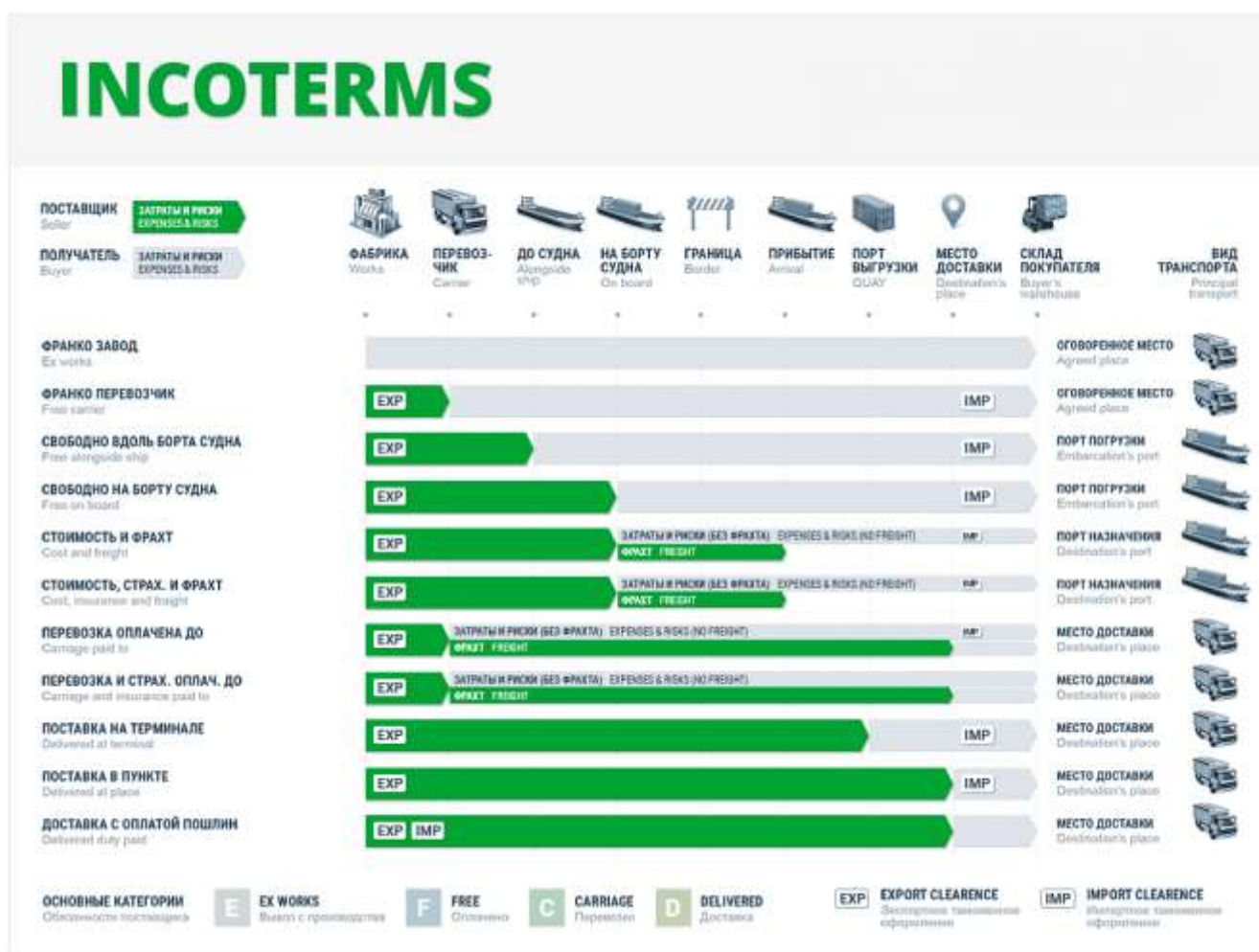


Рисунок 1 – Инкотермс

Инкотермс 2000 предназначен для решения юридических и коммерческих вопросов, которые не отражены в Конвенции ООН о контрактах на международную продажу товаров и не всегда понимаются одинаково в разных странах и в разных портах.

Среди коммерческих вопросов, рассматриваемых в этом документе, следующие:

– распределение ответственности сторон за транспортировку и страхование товаров для обеспечения надлежащей упаковки товаров, выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

– распределение обязанностей сторон в отношении таможенных формальностей, необходимых для экспорта и импорта.

Юридические вопросы, предоставленные Инкотермс, затрагивают следующие обязательства сторон:

– определение момента перехода от продавца к покупателю риска случайной потери или случайного повреждения товара;

– распределение обязательств сторон по получению лицензий на экспорт и импорт.

Структурно все Инкотермс включают в себя ряд обязательств продавца и покупателя.

В первом разделе все Инкотермс включают обязанность продавца доставлять товар покупателю, коммерческий счет или другие документы, которые могут потребоваться по международному договору купли-продажи.

Это также включает обязательство покупателя оплатить согласованную цену и принять товар.

Второе определяет обязанности продавца или покупателя на получение экспортных (импортных) лицензий или других разрешений, а также выполнение таможенных формальностей, наложенных на одну из сторон договора международной продажи товаров.

В третьем, определяется, кто входит в договор перевозки и страхования: покупатель или продавец.

В четвертом – распределение обязанностей продавца и покупателя на поставку и приемку товаров.

В пятом – определяется момент перехода риска случайной смерти или случайного повреждения товаров.

В шестом – он предусматривает распределение расходов между сторонами договора.

В седьмом – обязательство одной стороны направлять уведомления другой стороне контракта.

В восьмом порядке определяются методы доказательства выполнения продавцом его обязанности по переводу товаров и способов их принятия покупателем поставки товара.

В девятом – правила упаковки товаров и обязательства покупателя по проверке товаров.

В десятом разделе конкретизируются и другие обязательства продавца и покупателя.

Подводя итог анализу юридического характера Инкотермс, следует подчеркнуть, что в Инкотермс 2000 сторонам договора международной продажи товаров настоятельно рекомендуется включать в соглашение ссылку на соответствующий торговый термин на Инкотермс 2000, чтобы разъяснить применение это специальное издание, чтобы избежать использования предыдущих версий и недопонимания сторонами конкретного содержания термина.

Поскольку правила Инкотермс 2000, как и прежде, определяют, в какой момент продавец выполняет обязательство по переводу товаров покупателю своевременно, за пределами настоящего документа, являются последствия невыполнения сторонами обязательств по договору международной продажи товаров, в том числе основания для освобождения сторон от ответственности (форс-мажор и трудности), который регулируется либо Конвенцией ООН о договорах международной продажи товаров, либо правилами применимого права.

В заключение этого пункта хотелось бы отметить, что правильное применение и толкование правил и условий международной торговли Инкотермс 2000 позволяет сторонам договора международной продажи товаров не только выбрать наиболее выгодный способ согласования коммерческих условий, связанных с доставкой товаров, но также и во избежание споров, разрешение которых требует временных и материальных затрат, а также вводит элементы неопределенности в отношениях между сторонами и наносит вред их деловым отношениям.

3.5 Йорк - Антверпенские правила

В морском транспорте возникают убытки из-за намерений и разумных затрат, связанных с общей безопасностью и с целью сохранения от общей опасности собственности. Такие потери называются общей аварией. На практике условия общей аварии включаются почти во все чартеры и коносаменты. Однако, вместо подробного решения многочисленных вопросов, связанных с общей аварией, эти условия относятся к специальным правовым актам об общей аварии – Йорк-Антверпенским правилам, иногда также к национальному законодательству страны.

Кроме того, обычно указывается, где должна распространяться общая авария. Множественность и фрагментация условий договора о морской перевозке грузов, относящихся к общей аварии не должны вводить в заблуждение. Эти условия чартера и коносамента являются основной правовой основой для дальнейшего регулирования отношений судовладельца с владельцами грузов в случае общей аварии.

Йорк-Антверпенские правила по общей аварии были разработаны в Йорке (Англия, 1864 г.) и пересмотрены в Антверпене (1877 г.), откуда и появилось их имя. Впоследствии правила были пересмотрены несколько раз. В 1990 году Международный морской комитет на конференции в Париже принял новый текст статьи 6 правил «Спасение» и рекомендовал ссылаться на свою измененную версию в качестве Йорк-Антверпенских правил 1974 года с поправками в 1990 году [7].

Йорк-Антверпенские правила – это подробный свод правил о том, какие потери можно считать общей аварией и как их следует определять. Особенность Йорк-Антверпенских правил заключается в том, что они не являются законом, а не международным договором, но только кодируются едиными обычаями международного судоходства.

Йорк-Антверпенские правила сами по себе не имеют обязательной силы. Их применение зависит от включения условий в коносамент, чартерную или экстренную подписку в каждом случае.

На практике почти все проформы коносаментов и чартера, используемые в международной торговле, содержат такое условие. В некоторых случаях применение Йорк-Антверпенских правил требуется в соответствии с национальным законодательством. Широкое признание и применение Йорк-Антверпенских правил сторонами договоров о морской перевозке грузов в их отношениях очень существенно ограничивало случаи, когда необходимо применять национальное законодательство страны в отношении общей аварии к этим отношениям. Однако, есть две области, связанные с общей аварией, для регулирования того, какое национальное законодательство продолжает сохранять ценность.

Во-первых, мы не можем полностью исключить возможность отсутствия в договоре перевозки условий для применения Йорк-Антверпенских правил. Хотя это теоретическая возможность для международных перевозок, транспортные документы, используемые в каботаже, часто не содержат такого состояния. Ввиду таких ситуаций морские кодексы и законы многих стран включают правила об общей аварии. В России они сосредоточены в главе XVI КТМ РФ «Общая авария». Большинство из них являются репродукциями, хотя в другой системе и редакции. Важно иметь в виду, что эти положения кодекса применяются только «... в тех случаях, когда соглашение сторон не предусматривает иное» (статья 285) [9], то есть оно является диспозитивным. Это дает сторонам договора перевозки широкую возможность согласиться, включив соответствующее условие в чартер, коносамент, подписку на чрезвычайные ситуации или иным образом. «В случаях, если это не предусмотрено соглашением сторон, также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания» (ст. 285 п. 2 КТМ Российской Федерации). Поэтому на практике нормы КТМ Российской Федерации, относящиеся к предмету общей аварии (ст. 284–304), используются главным образом при общей аварии в каботаже.

Во-вторых, Йорк-Антверпенские правила не регламентируют процедуру подготовки, исполнения и разрешения споров по распределению общей аварии (диспаша). Эта процессуальная сторона распределения общей аварии полностью определяется нормами права и практики, существующими в стране, в которой подготовлена диспаша.

В России порядок распределения общей аварии определяется ст. 305–309 КТМ Российской Федерации. Детали этого порядка определены Положением об Ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш, Президиумом Торгово-промышленной палаты. Все эти правила применяются в случаях, когда общая авария распространяется в России и не может быть изменена по соглашению сторон договора.

Как сказано в Йорк-Антверпенских правилах 1974 года: «акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда ради общей безопасности и с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, осуществляются намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты» [9]. В том же смысле, но в редакционной более точной формулировке общая авария определена в КТМ РФ, где это означает: «...убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии – судна, фрахта и перевозимого судном груза» (пункт 1 статьи 284) [10].

Из этого определения ясно, что для признания любой общей аварии, возникающей в результате перевозки, необходимы четыре условия: цель расходов и пожертвований, вызывающих потерю, должна заключаться в том, чтобы спасти судно, груз и фрахт от общей аварии для них, такие расходы и пожертвования должны приниматься умышленно, разумно и должны носить чрезвычайный характер. Эти условия также называют признаками общей аварии. Отсутствие хотя бы одного из них исключает возможность признания потерь общей аварии. Существование опасности, характерной для судна и груза, требует принятия мер для обеспечения общей безопасности или для общего спасения этого имущества, принадлежащего разным лицам. Это тот факт, что имущество одного человека расходуется или жертвуется в общих интересах спасти остальную часть его собственного имущества и имущество других участников перевозки, что является основанием для последующего распределения убытков, вызванных такими расходами или пожертвованиями среди всех из них. Напротив, расходы, понесенные в пользу одного из участников перевозки (убытки от выбрасывания за борт всего груза для снятия судна с мели, расходы по спасению порожнего судна или по непредвиденному заходу в порт для срочной реализации начавшего портиться груза и т.п.) нельзя отнести к общей аварии.

Цель расходов и пожертвований является особенно важным признаком общей аварии. Хотя очевидно, что любые затраты на защиту корабля и груза от опасности для спасения возможны только сознательно, а не случайно.

КТМ Российской Федерации, кроме того, подчеркивает, что только «преднамеренно» произведенная стоимость и пожертвования признаются как общая авария. Убытки, понесенные во время перевозки, случайно, даже если они фактически способствовали спасению судна и груза общей аварией не являются. Затраты, понесенные заведомо, не в истинном смысле слова преднамеренные издержки, но в таких обстоятельствах, когда из-за обстоятельств они все еще были неизбежны, т. е. когда действия экипажа только ускорили наступление неизбежных потерь. Поэтому, в частности, они не признаются в качестве общей аварии: «убытки, причинённые обрубанием обломков или частей судна, ранее спасённых или утраченных вследствие морской опасности» (п. 3 статьи 297 КТМ РФ) [11].

Судовладелец или его сотрудники, которые производят расходы или пожертвования на общее спасение судна и груза, даже если они непосредственно тратят только средства и имущество судовладельца, в конечном счете действуют также за счет владельцев груза, поскольку полученные потери должны распределяться среди всех участников перевозки. Чтобы не допустить, чтобы интересы других участников были затронуты безрассудными, неквалифицированными и другими аналогичными действиями капитана или других работников судовладельца, и установлено, что только разумные расходы и пожертвования могут быть признаны как общая авария. Вопрос о том, какие расходы и пожертвования могут считаться разумными, должен приниматься на индивидуальной основе с учетом всех конкретных обстоятельств. Когда существует несколько способов избежать опасности для судна и груза, тот, который разрешает большую экономичную часть имущества при минимальных затратах, обычно считается разумным. Чрезвычайный характер расходов и пожертвований означает, что они не являются нормальными эксплуатационными расходами судна, которые должны быть разумно предусмотрены до начала рейса. Не все преднамеренные и разумные издержки, вызванные усложнением условий судоходства и направленные на предотвращение опасностей судоходства, могут считаться чрезвычайными. Напротив, расходы на общую аварию признаются убытками, вызванными принятием спасательных мер. Это потери, причиненные судну или грузу в связи с огнем на судне, преднамеренная остановка судна из-за повреждения двигателя.

В заключение отметим, что в процессе морских перевозок товаров выглядит не так гладко, как хотелось бы. В свете вышесказанного очевидно, что в международных правовых отношениях существуют достаточные нормы, касающиеся морской перевозки, которые регулируют эти отношения. Однако в правовом регулировании судоходства в мире нет единства. Это связано с тем, что перевозка грузов морским транспортом регулируется гаагскими правилами, Гаагскими правилами с поправками, внесенными Правилами Висби и Гамбургскими правилами.

Выводы по разделу 3

В процессе транспортировки морских грузов существует целый комплекс имущественных отношений. В этой связи государства, заинтересованные в коммерческой навигации, давно уделяют пристальное внимание разработке национального морского права. Однако усложнение отношений в сфере коммерческого судоходства требовало разработки специальных методов их правового регулирования. Это привело к появлению правовых норм, конкретно регулирующих этот тип международных отношений. На данный момент существует три правовых режима, регулирующих перевозку грузов, закрепленных в различных международных договорах:

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе, известная как Гаагские правила.

2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, известный в мире как Правила Висби.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге в 1978 году, с вступлением в силу 1 января 1992 года, оформила третий правовой режим в сфере морской перевозки грузов.

Таким образом, на данном этапе у нас есть три существующих международных документа, а также три группы стран, которые регулируют правоотношения, связанные с морской перевозкой товаров. Это, в свою очередь, влияет на качество морских перевозок товаров.

4 КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВЫЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ В РФ

4.1 Договор морской перевозки по КТМ РФ

В соответствии с Морским законодательством Российской Федерации существуют два правовых режима: один для морского транспорта между портами России (каботаж); другой для перевозки в иностранном сообщении.

Основное различие между ними заключается в важности, придаваемой воле сторон договора морской перевозки. Если нормы каботажа, содержащиеся в КТМ Российской Федерации являются обязательными, то для иностранных судов большинство из этих правил являются диспозитивными.

Глава VIII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации посвящена договору морской перевозки грузов. По ст. 115 договора на перевозку грузов морем, перевозчик обязуется доставить товары, которые отправитель передал или переведет в порт назначения, и передать их лицу (получателю), уполномоченному на получение груза, отправитель или фрахтователь обязуется уплатить установленную пошлину (фрахт) за перевозку товаров.

Договор морской перевозки груза может быть заключен:

- с учетом положения о перевозке морем с использованием всего судна, его части или некоторых судовых помещений (чартер);
- без такого условия.

Перевозчиком является лицо, заключившее договор перевозки морских грузов с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен договор.

В соответствии со статьей 116 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации применяются правила, установленные главой VIII, если стороны не предусматривают иное. Однако в случаях, явно упомянутых в главе, соглашение сторон, которое не соответствует правилам, установленным главой, недействительно.

Например, требование обязательного письменного разрешения на перевозку грузов морем является обязательным, и стороны не имеют права отступить от него.

Существование и содержание контракта на морские перевозки грузов могут быть подтверждены чартерной стороной, коносаментом или другими письменными доказательствами.

При систематической перевозке грузов морем перевозчик и владелец груза могут заключать долгосрочные контракты на организацию морского транспорта товаров.

По заключению долгосрочного договора об организации морской перевозки товаров перевозка определенной партии осуществляется в соответствии с договором морской перевозки товаров, заключенных на основе такого долгосрочного контракта.

Условия перевозки товаров, согласованные в долгосрочном контракте на организацию морской перевозки грузов, считаются включенными в договор перевозки морских грузов, если стороны не договорились об ином.

Если условия договора перевозки грузов морем противоречат условиям долгосрочного договора об организации морской перевозки грузов, то применяются условия договора морской перевозки грузов.

Условия долгосрочного контракта на морские перевозки, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьей стороны, если только это не фрахтователь.

Многие статьи Кодекса торгового мореплавания повторяют нормы международного права. Что касается чартеров, то здесь, как и в международной практике, большое значение имеют проформы чартеров, установленных в торговле. Международные организации ранее предпринимали попытки стандартизации и унификации транспорта чартером. Однако до сих пор не известно что такие меры необходимы.

Единственное, что сейчас необходимо, это унификация некоторых терминов, используемых в чартерах. Несмотря на это, в Кодексе торгового мореплавания, есть специальные статьи посвященные чартеру. Таким образом, статья 120 КТМ Российской Федерации регулирует содержание чартера: чартер должен содержать наименование сторон, размер фрахта, обозначение судна и груза, место погрузки, назначения или направления груза. Другие положения и условия могут быть включены в чартер по соглашению сторон.

Одной из особенностей российского морского права является обязанность выдающего перевозчика отправителю коносамента в каботажной перевозке.

В нормах большинства зарубежных стран, а также в конвенциях 1924 года и 1978 года перевозчик обязан выпустить коносамент «по требованию отправителя», что позволяет применять другие документы, которые, в свою очередь, свидетельствуют о заключении договора морской перевозки и о принятии перевозчиком товаров. Однако в КТМ Российской Федерации это требование близко к международным стандартам.

В соответствии со статьей 142 КТМ Российской Федерации коносамент должен быть выдан по просьбе отправителя. Кроме того, вместо коносамента могут использоваться другие документы, в том числе «бортовой коносамент», который, помимо данных, необходимых для простого коносамента, должен указать, что товар находится на борту конкретного судна или судов, и должны указать дату или даты погрузки. Статья 144 КТМ РФ требует содержания коносамента, а именно:

1. наименование перевозчика и место нахождения;
2. наименование порта погрузки в соответствии с договором морской перевозки грузов и датой получения груза перевозчиком в порту погрузки;
3. имя и местоположение отправителя;
4. наименование порта выгрузки в соответствии с договором морской перевозки грузов;
5. имя получателя, если оно указано отправителем;

6. наименование груза;
7. внешнее состояние груза и его упаковка;
8. фрахт в объеме, подлежащем оплате грузополучателем, или другое указание на то, что груз будет уплачен им;
9. время и место выдачи коносамента;
10. количество оригинальных коносаментов, если их более одного;
11. подпись перевозчика или лица, действующего от его имени [6].

Поэтому содержание коносамента в КТМ Российской Федерации полностью соответствует международным требованиям, предъявляемым к коносаменту.

Одним из основополагающих отличий между нынешней КТМ Российской Федерации от норм многих государств и Конвенции 1978 года является признание в качестве основания для освобождения от ответственности перевозчика (но только в международном судоходстве) наличие «навигационной ошибки», то есть упущения капитана, других лиц экипажа судна и пилота в навигации или управлении судном.

Во избежание ответственности перевозчик обязан доказать не только наличие навигационной ошибки, но и причинную связь между небезопасностью товара и ошибкой. Если причиной навигационной ошибки (мель, столкновение и т. д.) были обстоятельства, за которые перевозчик несет юридическую ответственность (несудоходность во время рейса, необоснованная девиация и т. д.), то последующая ошибка навигации не освободит перевозчика от ответственности.

Это положение ставит российского морского перевозчика в более благоприятные условия в отношении других грузовых перевозчиков. В то же время это оказывает определенное негативное влияние на конкурентоспособность российского торгового флота на мировом рынке (несмотря на то, что это правило не является обязательным для перевозки в иностранных перевозках, оно будет применяться, если стороны не предоставят иное).

Это ставит основную нагрузку на перевозчика, чтобы доказать свою невиновность. Однако в пункте 8 КТМ Российской Федерации налагает на истца бремя доказывания вины перевозчика в гораздо большем числе случаев, чем Конвенция 1978 года.

Перевозчик не несет ответственности за потерю или повреждение товаров, а также за задержку их доставки, если он докажет, что утрата, повреждение или задержка в его доставке произошла в связи с обстоятельствами, указанными в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, включая обстоятельства непреодолимой силы, опасности или аварии на море и в других судоходных водах, пожар, возникший не по вине перевозчика, недостатки судна, которые не могли быть обнаружены в проявлении должной заботы (скрытые недостатки) и т. д.

Для перевозки в каботаже применяется следующее правило: «перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение товаров в следующих количествах:

- за потерю и нехватку груза – в размере стоимости потерянного груза;
- за повреждение товара – в размере, на котором его стоимость уменьшилась».

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если он не включен в цену утраченного или пропавшего товара. КТМ РФ (статья 170) почти повторяет основные положения статьи 6 об ограничениях ответственности, предусмотренных в Конвенции 1978 года, за исключением величины максимальной суммы ответственности за утрату или повреждение товаров, установленных в Кодексе, на более низком уровне.

«1. Если происхождение и тип товара, а также стоимость товара не были заявлены отправителем до загрузки и не были включены в коносамент, ответственность перевозчика за потерю или повреждение товар не может превышать 666,67 единицы счета за место или другую единицу отгрузки или две единицы счета за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного товара, в зависимости от того, какая сумма выше.

2. Ответственность перевозчика за задержку в доставке товаров, принятых для перевозки, не может превышать сумму фрахта, подлежащую уплате по договору на морские перевозки грузов.

3. Общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком, не должна превышать лимит ответственности, установленный в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, за полную потерю товаров, в отношении которых возникло такое обязательство ... » [7].

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации предусматривает, что грубая небрежность, действия или бездействия перевозчика являются основанием для утраты права на ограничение ответственности.

Кодекс регулирует ответственность агентов и работников перевозчика, которые имеют право осуществлять те же права на возмещение в качестве перевозчика и к которым применяются правила конфискации права на ограничение ответственности.

В соответствии с КТМ Российской Федерации, если перевозка осуществляется на основе коносамента, любое условие в договоре перевозки товаров освобождает перевозчика от ответственности или устанавливает меньший предел ответственности, чем тот, который предусмотрен кодексом является недействительным.

Это правило не применяется к соглашениям, заключенным в отношении:

- ответственность перевозчика с момента принятия товара до их загрузки на судно и после разгрузки до его поставки;
- перевозка, которая в соответствии с контрактом будет перевозиться на палубе;
- перевозка определенных товаров в особых условиях, когда характер и состояние товара или обстоятельств, сроков и условий, при которых перевозка должна осуществляться, оправдывают заключение специального соглашения, если коносамент не выпущен, и согласованные условия перевозки включены в документ, который не предназначен для упорядочения.

В дополнение к этим правилам КТМ Российской Федерации вводит обязательное правило в отношении перевозчика, согласно которому перевозчик обязан надлежащим образом и тщательно отправлять, обрабатывать, заложить,

транспортировать, хранить, ухаживать и выгружать товары с момента принятия товара на перевозку до его выдачи.

Это правило вполне естественно, оно исходит из общих принципов и смысла гражданского права и требований добросовестности, разумности и справедливости.

Российское законодательство имеет разные подходы к распределению ответственности между перевозчиком и владельцами грузов в зависимости от географических характеристик перевозки. Если перевозка осуществляется между портами Российской Федерации, перевозчику предъявляется более высокая пошлина за безопасность товаров и более высокий уровень ответственности.

Правило навигационной ошибки не применяется к такому трафику.

Владельцы судов пользуются более льготным режимом для перевозки за границу.

Во-первых, стороны договора имеют гораздо большую свободу в определении условий контракта.

Во-вторых, для такой транспортировки применяется правило ошибки навигации.

В-третьих, ответственность перевозчика ограничена.

Все это приводит к выводу, что в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации в основном воплощены все нормы международного права.

4.2 Технология морской перевозки

Технология – это последовательность, методы и средства работы.

Технология морских перевозок товаров – это целая отрасль науки эксплуатации морского транспорта. Учебник В. И. Снопкова «Технология транспортировки грузов морем» состоит из 14 глав [8], в которых рассматриваются следующие вопросы: обязанности перевозчика и грузоотправителя по договору обеспечивать безопасность товаров; классификация, транспортные характеристики и нормативная база технологии транспортировки грузов; регулирование теплообмена товаров с окружающей средой; перевозка насыпных, общих, лесных, опасных пищевых продуктов, жидких грузов; перевозка мобильного оборудования, крупных и тяжелых грузов; вопросы, связанные с грузовым планом, а также некоторые особенности эксплуатации судов и услуги по обследованию транспортного процесса.

Следовательно, технология транспортировки товаров как отраслевой дисциплины рассматривает практически все вопросы, связанные с погрузкой, безопасной транспортировкой и разгрузкой товаров.

Мы не будем рассматривать все эти вопросы, мы сосредоточимся только на свойствах груза. Глубокое знание свойств и характеристик товаров, которые проявляются в процессе морского транспорта и проявляются по-разному, в зависимости от окружающей среды, а также ряда других факторов является основой транспортной техники. Поэтому точное знание этих свойств и характеристик позволит правильно решить вопросы приема и составления

товаров для каждого конкретного рейса, их размещения в грузовых зонах судна, установления режимов теплообмена и воздухообмена, прокладки, организации грузовых работ.

С момента представления товара для транспортировки он переходит в новое состояние – становится грузом. Преобразование продукта в категорию товаров для транспорта играет ряд его товарных знаков (потребительские свойства), но необходимо изучить и принять во внимание транспортные характеристики груза. Транспортные характеристики груза – совокупность свойств груза, определяющих оборудование и условия его транспортировки, погрузки и хранения. Концепция транспортных характеристик груза в первую очередь включает в себя объемные и массовые характеристики, режимы хранения, физические и химические свойства, особенности упаковки, а также некоторые свойства продукта.

Транспортные характеристики груза взаимно связаны с техникой транспортировки. В последние десятилетия форма представления товаров для транспорта в значительной степени повлияла на специализацию флота. В настоящее время строятся не только танкеры, лесовозы, хлопковые перевозчики, рефрижераторные суда и суда для перевозки генеральных грузов, но создана целая серия принципиально новых специализированных судов – автомобильных перевозчиков, контейнерных судов, судов для перевозки древесной щепы, концентратов целлюлозной руды, газов и химических продуктов.

Чтобы груз был транспортируемым, он упакован в контейнер, который должен быть достаточно прочным для условий морского транспорта и выдерживать перегрузку в пунктах перегрузки грузов, легкий, дешевый и минимальный по объему.

В России для всех видов транспорта была создана единая классификационная и тарифная номенклатура товаров, которая служит для установления тарифного класса груза и определения стоимости фрахта. Однако теперь плата устанавливается на основе договорных отношений.

Основой тарифной номенклатуры является разделение товаров на:

- происхождение – сельскохозяйственные и промышленные товары;
- физико-химические свойства – скоропортящиеся и устойчивые;
- технология транспортировки сухого и наливного;
- форма представления для транспортно-контейнерной части, объемной, жидкой и т. д.

Транспортная классификация охватывает весь спектр товаров, подлежащих транспортировке. Он учитывает различные требования организации процессов транспортировки и обработки. Особенности общности, с помощью которых различные группы товаров могут быть объединены, очень разнообразны, поэтому существует несколько типов классификации товаров. Транспортная классификация может быть представлена в виде схемы:



Рисунок 2 – Общая схема технологической классификации грузов.

Для разработки комплексной системы регулирования транспортных технологий все товары подразделяются на пять типов: навалочные, генеральные, режимные, опасные и наливные. Сложная система регулирования технологии транспортировки товаров может быть представлена в следующем виде:



Рисунок 3 – Комплексная система нормирования технологии перевозки грузов

Не зная свойств груза, невозможно определить пригодность судна для конкретного рейса, как правильно использовать технические средства судна, предназначенные для обеспечения безопасности груза. Наконец, изучение свойств товаров также важно для правильного решения коммерческих и правовых отношений с клиентом; в частности, только зная признаки недостаточной транспортности товаров или, по крайней мере, вызывая сомнения в его переносимости, можно сделать оговорку к коносаменту и таким образом защитить интересы перевозчика.

В последние годы проблема безопасной перевозки товаров приобретает все большее значение как в практической оперативной деятельности флота, так и в научных исследованиях.

В связи с увеличением объема перевозок, появлением новых видов грузов на морском транспорте существует настоятельная необходимость провести серьезные исследования по методам транспортировки, большому количеству различных товаров.

Следует также отметить, что наряду с изучением свойств товаров и правил их перевозки важно знать технические средства судна, которые предназначены для обеспечения безопасности грузов во время их транспортировки.

4.3 Ответственность по договору морской перевозки груза

Понятия и основания ответственности перевозчика.

Если мы посмотрим на историю, мы увидим, что морское частное право начало формироваться в эпоху, когда Великобритания занимала доминирующее положение в мире коммерческого судоходства. Неудивительно, что многие торговые правила Великобритании начали проникать в практику коммерческого судоходства других государств, включая Россию.

Следует отметить, что «Отсутствие правил в английском общем праве, ограничивающих договорную ответственность, а также принцип свободы договора, привело к тому, что стороны при заключении договора стали включать ряд специальных оговорок. Эти оговорки были особыми условиями, с помощью которых должник мог быть освобожден от ответственности даже за неправомерное невыполнение обязательства».

Исходя из этого, следует сказать, что перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение товара, если в договоре нет специальных условий, которые ограничивают его. Неудивительно, что в каждом чартере и коносаменте вы можете наблюдать список «исключенных рисков».

В российском законодательстве, как известно, необходимым условием привлечения должника к ответственности является вина (раскрытая в пункте 1 статьи 401 ГК РФ). Следует отметить, что при осуществлении предпринимательской деятельности отсутствие вины не является препятствием для ответственности. Исключения из этого правила могут быть предоставлены только законом или договором.

Если провести тщательный анализ пп. 12 п. 1 статьи 166 КТМ РФ, он даст право заявить, что ответственность перевозчика за утрату или повреждение товаров, а также за задержку его доставки не происходит, только если утрата, повреждение или задержка произошли из-за обстоятельств, не вызванных по вине перевозчика, его сотрудников или агентов.

«Но в этой статье содержится дополнительный список обстоятельств, которые освобождают перевозчика от ответственности. К ним относятся:

- опасности и случайности на море и в других судоходных водах;
- пожар, возникший не по вине перевозчика;
- военные действия и народные волнения;
- скрытые недостатки груза, его свойства или естественная убыль и ряд других» [5, с.85].

Однако, чтобы иметь возможность воспользоваться освобождением, перевозчик должен доказать, что потеря, повреждение или задержка в доставке товаров вызвана одним или несколькими обстоятельствами, упомянутыми ранее.

Ограничение ответственности.

В предыдущей главе было указано место происхождения и развития частного морского права, а именно в Великобритании. Но следует отметить, что ограничение ответственности перевозчика началось в национальном законодательстве еще в XVI веке. По мере своего развития, в более позднее время, он был направлен на введение ответственности перевозчиков не ниже определенного уровня. Это было сделано для того, чтобы помешать им таким образом ограничить свою ответственность неадекватно заниженными лимитами, используя принцип свободы договора.

Уже в наше время некоторые авторы считают, что нынешний уровень технического прогресса позволяет нам рассмотреть возможность полной ликвидации института ограничения ответственности.

В свою очередь, российское законодательство предусматривает ограничения ответственности по обязательствам, предусмотренным в пункте 1 статьи 400 Гражданского кодекса: «по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков» [7].

Необходимо обратиться к новому КТМ, это даст возможность определить два уровня ограничения ответственности перевозчика. В соответствии со статьей 169 «перевозчик несет ответственность:

- за потерю груза – сумму стоимости потерянного груза;
- за повреждение товара – в размере суммы, на которую уменьшилась его стоимость;
- за потерю груза с объявленной стоимостью – в размере объявленной стоимости».

Кроме того, перевозчик возвращает груз, ранее полученный им, если он не включен в стоимость потерянных или поврежденных товаров.

Компенсация будет определяться на основе общей стоимости товаров по месту и в тот же день, когда товары были разгружены или подлежат выгрузке по договору морской перевозки. В этом отношении все возмещаемые убытки ограничены фактическим ущербом отправителя или фрахтователя. Перевозчик не должен компенсировать упущенную выгоду.

Должны быть отмечены и статьи 166 – 176 КТМ РФ, которые регулируют вопросы ответственности, они являются императивом, поэтому согласие сторон освободить перевозчика от ответственности или уменьшить пределы, считаются ничтожными (п. 1, ст. 175 КТМ РФ).

«Но есть исключения, это случаи, когда коносамент не выдается, а согласованные условия перевозки товаров были включены в документ, который не имеет товарораспорядительный характер, поэтому в нем содержится соответствующая запись».

После анализа пункта 1 статьи 175 КТМ Российской Федерации необходимо сделать вывод о том, что стороны могут отступать от положений пункта 8 (Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя), если коносамент, выпущенный в соответствии с чартером коносамент регулирует отношения только между перевозчиком и фрахтователем.

Следует отметить, что Кодекс торгового мореплавания РФ расширяет право ограничивать ответственность не только перевозчика, но и его сотрудников и агентов. Однако, может быть исключение из общего правила об ограничении ответственности, которое, в свою очередь, содержится в ст. 172 КТМ: «перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности, если доказано, что утрата или повреждение груза либо просрочка его доставки явились результатом его собственного действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности. Точно так же лишаются права на ограничение ответственности работники и агенты должника» (статья 172, п. 2).

Ответственность за невыполнение плана транспортировки. Освобождение от ответственности за невыполнение плана транспортировки.

Имущественная ответственность участников обязательства по перевозке товаров основана на общих принципах ответственности в гражданском праве (глава 25 Гражданского кодекса). В соответствии со статьей 109 ТКМ РФ перевозчик и отправитель, которым в соответствии с планом выделен тоннаж, несут имущественную ответственность за неподачу тоннажа и не предъявление к перевозке.

В зависимости от вида перевозки – каботаж или иностранный трафик (экспорт или импорт) – установлен штраф за невыполнение плана перевозки.

При перевозке товаров внешней торговли ответственность сторон регулируется «Положением о взаимной имущественной ответственности организаций морского транспорта и отправителей за невыполнение плана перевозок экспортных и импортных грузов», утвержденным Советом Министров СССР от 1 июня 1965 года № 429, в соответствии с которым ответственность судоходной компании возникает за отказ каждого конкретного судна и отказ от перевозки, предусмотренный в грузовых списках на подводных кораблях. За отказа от погрузки в соответствии с графиком или грузовым списком перевозчик обязан уплатить отправителю штраф за линейные суда в размере 50%, а для нелинейных судов – 40% от стоимости фрахта за весь непринятый груз, подготовленный для перевозки на этом судне.

Такая же ответственность лежит на отправителе за то, что он не представил товар для перевозки или представил его в меньшем количестве, чем это предусмотрено графиком или перечнем грузов.

Перевозчик и отправитель несут ответственность за невыполнение плана транспортировки груза, что в некоторых случаях происходит в отсутствие вины. Законодательство предусматривает исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих стороны от ответственности, которая не подлежит расширенному толкованию: решение правительства, стихийные бедствия (в

частности, пожар, шторм, наводнение), военные действия или другие обстоятельства.

Перевозчик также освобождается от уплаты штрафа, если отказ судна вызван спасением жизни или судов в море или задержкой судна одним и тем же грузоотправителем или его контрагентом.

Отправитель освобождается от ответственности, если неисполнение его обязанностей вызвано несчастным случаем на его предприятии, что привело к приостановлению производства на срок не менее 3 дней.

Процедура расчета штрафа заключается в следующем: если перевозка должна осуществляться в соответствии с графиком, штраф рассчитывается для каждого судна, а если график не составлен, штраф определяется на основе суммы не представленного груза или тоннажа, не представленного в результате за месяц.

Ответственность перевозчика за несохранность груза.

Согласно статье 160 КТМ РФ перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение товаров, допущенных к перевозке, вызванных его виновными действиями или бездействием, в результате чего безопасность товаров не была обеспечена. Ответственность по этой статье исходит от момента приобретения товара, независимо от того, находятся ли товары на борту судна в контейнере или на берегу и заканчивается доставкой товара получателю, установленным квитанцией получателя. В случае потери, нехватки и повреждения груза предполагается ошибка перевозчика при их возникновении. Поэтому, чтобы освободиться от ответственности, перевозчик должен доказать, что он принял все меры для сохранения товаров, которые были возможны в конкретных условиях перевозки, то есть перевозчик обычно несет бремя доказывания совершенного выполнения своих обязанностей перед грузовладельцем.

Статья 160 также содержит приблизительный перечень обстоятельств, которые могут быть основанием для освобождения перевозчика от ответственности. К ним относятся:

- непреодолимая сила;
- опасности и аварии на море и в других судоходных водах;
- спасение жизней, кораблей и грузов;
- пожар, вызванный неисправностью перевозчика;
- действия или распоряжения властей;
- военные действия и массовые беспорядки;
- действия или бездействие грузоотправителя или получателя;
- скрытые дефекты товара, его свойства и естественный спад;
- невидимые для внешнего вида недостатки контейнеров;
- недостаточность или неадекватность знаков;
- забастовки и другие обстоятельства, вызванные приостановлением или ограничением работы полностью или частично.

Чтобы быть освобожденным от ответственности, перевозчик должен доказать наличие перечисленных обстоятельств или любые другие обстоятельства, исключаящие ошибку, и наличие прямой связи между небезопасностью товаров и соответствующими обстоятельствами.

Сумма ответственности перевозчика.

Согласно статье 163 КТМ РФ морской перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение товаров в следующих количествах:

- потеря, нехватка груза в размере фактической части потерянного или отсутствующего груза;
- за повреждение товара – в размере, на котором изменилось его значение.

Таким образом, ответственность перевозчика ограничивается фактической стоимостью товаров, то есть перевозчик не обязан компенсировать потерю прибыли владельцем груза, а также ущерб имуществу за пределами фактической стоимости товара.

Фактическая стоимость части потерянного или отсутствующего груза определяется его ценой в пункте назначения во время рейса, когда судно прибыло или должно было прибыть, а если невозможно определить эти цены – по цене места и времени отправления груза с добавлением стоимости перевозки (статья 164, часть 1 КТМ РФ). Перевозчик также возвращает полученную им фрахту, если она не включена в цену утраченного или отсутствующего товара (статья 163, часть 2 КТМ РФ).

Ответственность перевозчика за немореходное состояние судна.

Статья 129 КТМ РФ устанавливает одну из основных обязанностей перевозчика – обязательство привести судно в мореходное состояние. В соответствии с настоящей статьей, «перевозчик может нести ответственность за последствия немореходности судна, если владельцу груза был причинен ущерб технической неисправностью корпуса судна, различными механизмами или устройствами или ненадлежащей подготовкой грузовых помещений для приема, перевозки и сохранения груза».

Однако ответственность перевозчика за мореходность судна не является абсолютной. В части 2 статьи 129 предусматривается освобождение перевозчика от этого вида ответственности, если оно вызвано дефектами, которые невозможно найти при «должной заботливости». Считается, что он проявил «должную заботу», если он не допустил ошибок в технической подготовке, оборудовании, поставке судна, укомплектовании экипажем, а также в приведении судна в состояние, пригодное для приема и доставки груза.

Дефект судна признан скрытым из-за того, что объективно невозможно обнаружить и устранить его. Здесь закон исходит из того, что современные суда на самом деле являются самыми сложными техническими комплексами. Пределы ответственности определяются правилами статьи 163 КТМ РФ.

Ответственность за размещение груза.

Независимо от того, за чей счет и чьи силы были произведены погрузка и укладка груза, ответственность за надлежащую укладку и закрепление груза на борту судна несет перевозчик. Это связано с правом капитана размещать груз на судне по своему усмотрению и обязанностью его инструкций организациям и лицам, выполняющим погрузочные работы. Ответственность перевозчика за правильную укладку и обеспечение груза на судне основывается на общем принципе ответственности за неисправность. За потерю, недостачу или

повреждение товаров, допущенных к перевозке, которые произошли в результате неправильного размещения, закрепления или отделения его на судне, перевозчик несет ответственность по статье 160 КТМ РФ.

Ответственность за посторонний груз.

В соответствии с договором морской перевозки грузов, заключаемым с условием предоставления всего судна для перевозки, отправитель имеет право потребовать изъятия постороннего (то есть не принадлежащего этому отправителю) груза из всех помещений, в которых груз могут транспортироваться. Если посторонний груз не выгружается из помещения судна, предоставленного отправителю по договору, отправитель имеет право потребовать сокращения фрахта в размере, соответствующем количеству недогруженного груза, а также возмещение убытков. Убытки могут быть вызваны, например, тем фактом, что другое судно (или его часть) зафрахтовано, задержка доставки товара и несоблюдение связанных с ней товаров.

Ответственность отправителя за простой.

По истечении времени, полагаясь на обработку судна в соответствии с установленными нормами, начинается простой, ответственность за который, в случае необходимости, лежит на отправителях или получателях товаров или морских портов. Согласно статьи 113 КТМ РФ, за демередж судна из-за непредставления или позднего представления товаров, задержки в погрузке и разгрузке с помощью средств отправителя или получателя или по другим причинам, за которые отправитель или получатель несет ответственность в соответствии с правилами, действующими в отношении морского транспорта, последний уплачивает перевозчику штраф в размере, определяемом тарифами.

Для перевозки грузов в каботаже штраф определяется в соответствии с пунктом 115 прайс-листа 13-01-01 в зависимости от грузоподъемности судна и продолжительности простоя, а время простоя считается без исключения, праздников, погодных условий и т. д.

Ответственность за несвоевременную передачу документов.

В соответствии со статьей 123, частью 2 КТМ РФ, отправитель должен передать перевозчику документ, в котором он обязан предоставить данные, необходимые для перевозки. Обязательство возместить перевозчику убытки, понесенные и возникшие в результате несвоевременной передачи, нарушения или неполноты этих документов, накладывает на отправителя статью 130 КТМ. Убытки – это расходы, понесенные перевозчиком, утрата или повреждение его имущества и доходы, не полученные перевозчиком.

Владелец груза также обязан возместить перевозчику расходы, связанные с хранением товаров, прибывающих в порт назначения без необходимых документов и не выпущенных в этом отношении таможней.

Отправитель несет, в конечном счете, ответственность за ущерб или потерю судна, которое произошло во время разгрузки или хранения товаров в таможне по причинам, связанным с ненадлежащим предоставлением перевозчиком грузовых документов.

Ответственность за убытки, вызванные перевозкой опасных грузов.

В практике международного торгового судоходства большое значение имеет установление научно обоснованных правил перевозки опасных грузов морем. В частности, был разработан Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, в который включено более 1250 наименований опасных грузов, включая взрывчатые вещества. КТМ устанавливает ответственность за перевозку опасных грузов в статье 139, где опасными грузами являются:

- легковоспламеняющиеся товары, подверженные воспламенению под воздействием температуры воздуха, трения и т. д.;
- взрывчатые вещества, в отношении которых существует риск их разрыва в результате внезапных изменений в давлении, температуре или грузовых формах воздуха;
- товары, обычно опасные в природе, т. е. те вещества, которые во время транспортировки или хранения могут вызвать взрыв, пожар или любые другие разрушения или повреждения, а также смерть, ранение, отравление или ожоги людей и животных.

Вся ответственность за точность категории, разрядки, типа и веса товаров за объем упаковки лежит на отправителе со всеми вытекающими из этого кодекса последствиями и общими правилами гражданского и уголовного права.

Перевозчик не обязан возместить отправителю убытки, понесенные последним в связи с уничтожением разгрузки или захоронения товаров, опасные свойства которых перевозчик не знал.

Напротив, отправитель несет ответственность перед перевозчиком за все убытки, понесенные в связи с перевозкой указанных товаров, включая все расходы, связанные с уничтожением или удалением товаров. Отправитель несет полную ответственность за последствия любых аварий, возникающих при перевозке опасных грузов в результате нарушения условий перевозки. Кроме того, отправитель должен во всех случаях оплачивать полный фрахт для перевозки таких товаров (часть III, статья 139 КТМ).

Выводы по разделу 4

Обязательство по перевозке может быть определено как обязательство, с помощью которого одно лицо – перевозчик – обязуется совершать определенные юридические или фактические действия в интересах другого лица для оказания транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – для оплаты услуг оказанных в размере, установленном законом или соглашением сторон.

Термин «перевозчик» означает любую судоходную компанию, порт, иногда иностранную судоходную компанию, по которой или от имени которой заключен договор перевозки.

Другая сторона является «отправителем» (или фрахтователем), то есть лицом, от имени которого товары доставляются для перевозки.

Сам отправитель также может быть «получателем» товаров, но чаще всего это другое лицо, которое не является участником перевозки, приобретает определенное право и имеет обязательства, предусмотренные договором.

Плата за морские перевозки грузов может определяться либо на основе тарифа, либо по соглашению сторон. Тарификация осуществляется Федеральной службой ВМФ Минтранса России только в случае каботаж (прайс-лист 13-01-03). В других случаях стороны руководствуются текущими ставками на мировом рынке в целом и для каждого региона отдельно.

Перевозчик и отправитель несут ответственность за невыполнение тоннажа, а не за транспортировку, а также штраф за невыполнение плана. Законодательство предусматривает исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих стороны от ответственности, которая не подлежит расширенному толкованию: решение правительства, стихийные бедствия (в частности, пожар, шторм, наводнение), военные действия или другие обстоятельства.

Перевозчик также освобождается от уплаты штрафа, если отказ судна вызван спасением жизни или судов в море или задержкой судна одним и тем же грузоотправителем или его контрагентом.

Отправитель освобождается от ответственности, если неисполнение его обязанностей вызвано несчастным случаем на его предприятии, что привело к приостановлению производства на срок не менее 3 дней.

Согласно статье 160 Торгового судоходного кодекса перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение товаров, допущенных к перевозке, вызванных его виновными действиями или бездействием, в результате чего безопасность товаров не была обеспечена. Чтобы освободиться от ответственности, перевозчик должен доказать, что он принял все меры для сохранения товаров и что ущерб не был его виной.

Перевозчик несет ответственность за потерю, нехватку и повреждение товаров в следующих количествах:

- потеря, нехватка груза в размере фактической части потерянного или отсутствующего груза;
- за повреждение товара – в размере, на котором изменилось его значение.

Приведение судна в мореходное состояние несет ответственность перевозчика, и он может нести ответственность за ущерб, вызванный технической неисправностью корпуса судна, его различными механизмами или устройствами.

Независимо от того, за чей счет и чьи силы были произведены погрузка и укладка груза, ответственность за надлежащую укладку и закрепление груза на борту судна несет ответственность перевозчика.

Согласно договору перевозки, заключенному с условием предоставления всего судна для перевозки, отправитель имеет право потребовать снятия груза с помещений, в которых может перевозиться груз.

За время простоя судна из-за отсутствия представления или позднего представления товара задержка при погрузке и разгрузке должна нести отправитель или получатель.

Обязанность возместить убытки, понесенные перевозчиком и возникшие вследствие несвоевременной передачи, неправомерности или неполноты документов, необходимых для регистрации транспорта, налагает на отправителя. Владелец груза также обязан возместить перевозчику расходы, связанные с

хранением товаров, прибывающих в порт назначения без необходимых документов и не выданных в этом отношении таможей.

В международном кодексе морского транспорта опасных грузов содержится более 1250 наименований опасных грузов с учетом взрывчатых веществ. К ним относятся:

- легковоспламеняющийся груз;
- взрывчатый груз;
- товары, которые при транспортировке или хранении могут причинить любые другие разрушения или повреждения, а также смерть, ранение, отравление или ожоги людей и животных.

Отправитель несет полную ответственность за последствия любых аварий, возникающих при перевозке опасных грузов в результате нарушения условий перевозки. Кроме того, отправитель должен во всех случаях оплачивать полный фрахт для перевозки такого груза.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Благодаря проведенному исследованию можно с уверенностью сказать, что морские перевозки грузов являются неотъемлемой частью торговли внутри государства и за его пределами. Договор о морской перевозке грузов является одним из необычных и сложных видов транспортного договора, который отражает особенности и обычаи отношений, непосредственно связанных с морским судоходством.

В ходе работы были выполнены задачи и были изложены следующие выводы: договор перевозки товаров – взаимный и возмездный, это строго формальный договор, он всегда в письменной форме. Следует отметить, что договор перевозки грузов морем является своего рода транспортными договорами, которые, в свою очередь, являются одним из компонентов системы обязательств, предоставляющих гражданские услуги.

В мировой практике существуют различные виды транспорта по морю:

- внутренний морской транспорт;
- внешние перевозки, включают такие виды транспорта, как: международные морские перевозки товаров, которые осуществляются при экспорте и импорте товаров;
- международные морские перевозки, осуществляемые между различными иностранными портами.

Следует также отметить, что в дополнение к морскому транспорту успешно завоевывает популярность речной транспорт. Для реализации этих перевозок используются суда с определенной мореходностью и маневренностью.

В процессе транспортировки грузов морем существует целый комплекс имущественных отношений. Поэтому государства, которые прямо заинтересованы в коммерческой навигации, уделяют пристальное внимание разработке своего национального морского права.

Следует отметить, что в настоящее время морские грузовые перевозки стали очень популярными, поэтому активно совершенствуются технологии и правовые рамки морских перевозок, что непосредственно способствует успешному и активному развитию этой отрасли.

Было также установлено, что договор перевозки грузов – это один из важнейших экономических контрактов, через который будет существовать связь между промышленностью, с одной стороны, и сельским хозяйством, и торговлей с другой.

В исследовании были определены стороны договора, они являются транспортными организациями, а именно грузоотправителем по договору и перевозчиком. А также виды договора морской перевозки товаров. Он разделен на два типа: договор перевозки грузов по чартеру и договор перевозки грузов по коносаменту.

Подводя итог, необходимо сделать наиболее важный вывод – в Международном морском праве и в российском морском праве еще многое требует улучшения. Поскольку необходимо внести предложения по

совершенствованию законодательства, чтобы спасти всех участников договора о морской перевозке грузов от претензий. Это, соответственно, освободит стороны от необоснованных потерь, существенно связанных с морской перевозкой грузов.

Таким образом, поставленные цели и задачи исследования раскрыты в полном объеме.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конституция Российской Федерации: Принята всенарод. голосованием 12.12.1993 г. – СПС «Консультант»
2. Гражданский кодекс РФ. Части первая, вторая и третья: от 30 ноября 1994 г. № 51–ФЗ. – СПС «Консультант»
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: от 30.04.1999 г. № 81–ФЗ. – СПС «Консультант»
4. Белоусов, Л.Н. Технология морских перевозок грузов / Л.Н. Белоусов, Я.Г. Корхов. – Издательство Транспорт, 2010. – 304 с.
5. Ерпылева, Н.Ю. Международное транспортное право / Н.Ю. Ерпылева // Адвокат. 2013. – № 2.
6. Иванов, Г.Г. Новый морской закон России / Г.Г. Иванов // Хозяйство и право. 1999. – № 8.
7. Иванов, Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. – Л.: Статут, 1984.
8. Калпин, А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смешными морскими договорами) / А.Г. Калпин. – М.: Транспорт, 2009. – 160 с.
9. Кокин, А.С. Коносамент. Правовые аспекты / А.С. Кокин. – М.: Транспорт, 2011. – 149 с.
10. Мещеряков, Д.В. Институт общей аварии в современном морском праве / Д.В. Мещеряков // Журнал российского права. 2011. – № 6.
11. Маковский, А. Л. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г. Г. Иванова. – М.: Норма, 2000.
12. Юридический справочник торгового мореплавания / под редакцией А.С. Кокина. – Москва, 2009. – С. 184.