Договор перевозки морским транспортом

**Содержание**

Введение 3

1. Договор перевозки 5

1.1. Понятие договора перевозки 5

1.2. Система договоров перевозки 6

1.3. Виды договоров перевозки 7

1.4. Стороны договора перевозки 12

2. Специфика договоров морской перевозки 15

2.1. Договор морской перевозки груза 15

Общие положения 15

Подача судна и погрузка груза 18

Коносамент 21

Исполнение договора морской перевозки 27

Прекращение обязательств по договору морской перевозки груза 29

Выгрузка и выдача груза 33

Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя 35

Трамповые перевозки грузов 43

Исполнение договора морской перевозки груза 46

2.2. Договор морской перевозки пассажира 47

2.3. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) 63

2.4. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) 67

2.5. Арест судна 72

2.6. Претензии и иски. Исковая давность 81

Претензии и иски 81

Порядок предъявления претензии 87

3. Агентирование судов 92

Заключение 102

Список использованных источников 105

# Введение

Транспортные обязательства обусловлены характером отношений, возникающих в процессе перевозок грузов, пассажиров и багажа. Спецификой таких отношений является то, что они опосредствуют сферу услуг нематериального (неовеществленного) характера, предоставляемых должником кредитору.

Транспортные обязательства являются важной составляющей системы обязательств по оказанию гражданско-правовых услуг. Обязательства по оказанию услуг, которые непосредственно влияют на осуществление транспортного процесса на различных его стадиях, – это обязательства в области транспортной деятельности по перемещению материальных ценностей, пассажиров, их багажа, экспедиционного обслуживания, буксировки судов и плотов, объединяемые общей сферой хозяйственной деятельности и особенностями ее организации.

Транспортное обязательство может быть определено как обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон.

В моей дипломной работе речь пойдет о договоре перевозки морским транспортом.

В частности мы рассмотрим договор морской перевозки груза, договор морской перевозки пассажира, некоторые виды фрахтования судов, которые так же являются довольно специфическими видами договоров. Мы рассмотрим так же арест судна, претензии и иски предъявляемые по договору перевозки морским транспортом и агентирование судов.

Объектом исследования являются законы касающиеся договора перевозки морским транспортом, в основном это Кодекс торгового мореплавания РФ, Гражданский кодекс РФ и другие законы гражданского права связанные с перевозками пассажиров и грузов.

Актуальность моей работы состоит в том, что договор морской перевозки грузов и договор морской перевозки пассажиров – один из своеобразных сложных и представляющих интерес для юристов видов транспортного договора, отражающих специфику и обычаи отношений, связанных с морским торговым мореплаванием.

Международный характер торгового мореплавания всегда являлся основ­ным критерием при создании этих морских законов. Морской флот страны ни­когда не уходил и не мог уходить от рыночных отношений независимо от внут­ренней политики развития промышленности и транспорта и государственной собственности на средства транспорта, которая являлась превалирующей. Мор­ской флот, который по тоннажу занимал одно из ведущих мест в мире, участво­вал в международных перевозках и являлся достойным и надежным партнером. Высокое качество транспортных услуг зависело не только от хорошего техни­ческого состояния флота и отличной подготовки экипажей, но и от правового регулирования всей морской деятельности.

Разумеется, действовавшее в СССР законодательство не могло не сказы­ваться на некоторых институтах морского права. Государственная собствен­ность на морские суда приводила к существенным ограничениям. Например, в собственности граждан могли находиться суда вместимостью не более 10 реги­стровых тонн, а суда, осуществляющие морские перевозки грузов и пассажи­ров, находились, как правило, в оперативном управлении государственных су­доходных предприятий. В стране безраздельно господствовала доктрина имму­нитета государственных судов независимо от того, осуществляли ли они государственные, публичные функции или использовались в коммерческих це­лях, что, в свою очередь, делало невозможным участие страны в международ­ных договорах, в которых такой иммунитет не признавался. В течение десяти­летий применялся двойной подход: официально провозглашался иммунитет государственных судов и отрицалась возможность их ареста по требованиям имущественного характера без согласия правительства, а на практике эта док­трина игнорировалась не только партнерами пароходств, но и самими пароходствами.

Плановый характер перевозок грузов влек за собой создание в Кодексе торгового мореплавания двух видов норм: одни применялись к отношениям между советскими государственными, кооперативными и общественными организациями, другие - к отноше­ниям с иностранными партнерами. Объем диапозитивных норм при перевозках грузов во взаимоотношениях между отечественными организациями бил неоп­равданно сужен.

# Договор перевозки

## Понятие договора перевозки

1. Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

2. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. (Ст. 784 ГК РФ)

1. Согласно п. 1 единственным правовым основанием осуществления перевозки грузов, пассажиров и багажа является договор перевозки, который должен быть удостоверен соответствующим письменным документом (см. п. 2 ст. 785 ГК и п. 2 ст. 786 ГК).

При наличии ряда общих черт договор перевозки груза и договор перевозки пассажира и багажа имеют значительные правовые особенности, и ГК устанавливает для них наряду с общими нормами также ряд специальных правил: о грузах - ст. 785, 791, 794, 797 ГК, пассажирских перевозках - ст. 786, 795, 800 ГК. Договор перевозки груза в свою очередь также имеет ряд разновидностей на железнодорожном и водном транспорте.

2. В силу п. 2 на транспорте сохраняется ранее сложившаяся система законодательного регулирования: транспортные уставы и кодексы для отдельных видов транспорта, иные законы и издаваемые в соответствии с ними правила перевозок. В настоящее время в РФ действуют: УЖД 1964, УВВТ 1955, ВК 1983, КТМ 1968 и УАТ 1969. В дальнейшем в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК все транспортные уставы и кодексы должны получить статус федеральных законов.

Применение этих актов предусмотрено п. 8 Постановления Верховного Совета РФ о некоторых вопросах применения законодательства СССР на территории РФ от 3 марта 1993 года (Ведомости РСФСР, 1993, N 11, ст. 393). Все названные транспортные уставы и кодексы должны ныне применяться с учетом норм гл. 40 ГК.

3. Другими основными законами, содержащими нормы о перевозке, являются Закон РФ о федеральном железнодорожном транспорте 1995 г., Закон о защите прав потребителей (в отношении перевозок, выполняемых для граждан). Нормы о перевозках содержатся и в ряде других законов РФ.

До принятия новых законов РФ продолжают применяться Постановления Правительства СССР и РФ по вопросам транспорта, в числе которых: Положение о взаимной ответственности морского транспорта и отправителей при перевозках экспортных и импортных грузов, утв. Постановлением Совета Министров СССР от 1 июня 1965 г. N 429 (СП СССР, 1965, N 14, ст. 105); Постановление Совета Министров СССР от 13 декабря 1990 г. N 1274 "О мерах по обеспечению сохранности импортных грузов" (СП СССР, отд. I, 1991, N 1, ст. 5).

4. Правила перевозок на отдельных видах транспорта в соответствии с транспортными уставами и кодексами утверждаются соответствующими транспортными министерствами и публикуются в периодических сборниках правил перевозок и тарифов (издаются для железнодорожного и морского транспорта), а также в виде сборников таких правил, которые иногда именуются тарифами или тарифными руководствами.

Правила перевозок являются важным источником транспортного права. В развитие и дополнение транспортных уставов и кодексов они содержат как положения общего характера (порядок предъявления грузов к перевозке и их выдачи, оформление транспортной документации), так и специальные правила о перевозках отдельных видов грузов (скоропортящихся, опасных, в контейнерах и др.). Отдельно утверждаются правила перевозок пассажиров и багажа.

5. Абз. 2 п. 2 ст. 784 ГК начинается с указания об определении условий перевозки соглашением сторон. Эта формулировка, отражающая свободу договора в условиях рынка с правом сторон свободно определять его условия (ст. 421 ГК), в сфере транспортной деятельности имеет свои рамки ввиду особенностей транспорта (массовость операций, единство транспортно - технологических процессов, интересы безопасности).

Соглашение сторон об условиях перевозки возможно, если нормы транспортного права предоставляют клиентам право выбора между определенными условиями перевозки (например, избрание вида отправки, скорости доставляемого груза и т.д.) или носят диспозитивный характер. Большинство норм транспортного права, особенно на железнодорожном и воздушном транспорте, имеют императивный характер, что обусловлено транспортно - технологическими особенностями работы транспорта и интересами безопасности перевозок.[[1]](#footnote-1)

## Система договоров перевозки

Договоры об организации перевозок грузов в условиях ликвидации государственного планирования занимают в системе транспортных договоров особое положение. Ранее, до принятия нового ГК, договоры об организации перевозок грузов в законодательном порядке были легализованы на автомобильном, воздушном, морском и речном транспорте. Каждый из них имел некоторые свои отличия с учетом специфики работы того или иного вида транспорта.

ГК (ст. 798) определил особенности этого договора, относящиеся к любому виду транспорта. Во-первых, такой договор заключается перевозчиком и грузовладельцем при необходимости осуществления систематических перевозок грузов; во-вторых, этот договор отнесен к числу долгосрочных договоров; в-третьих, сторонам этого договора предоставлена возможность по взаимному согласию устанавливать сроки предъявления грузов к перевозке, их объемы и любые другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок, которые не предусмотрены транспортными уставами и кодексами и не противоречат гражданскому законодательству.

Договоры об организации перевозок заключаются, как правило, при устойчивых хозяйственных связях между данным видом транспорта и данным грузовладельцем. При этом учитываются обязательства по поставке, которые имеются между поставщиком и получателем продукции.

Договоры об организации перевозок имеют длящийся характер, они заключаются на предстоящий квартал, предстоящий год. И по правовой природе имеют признаки предварительного договора (ст. 429 ГК), поскольку заключение договора об организации перевозок не освобождает, а, наоборот, предполагает необходимость заключения соответствующего договора перевозки груза, ибо только такой договор обеспечивает реальное перемещение груза от пункта отправления до места назначения. Договоры об организации перевозок грузов относятся к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, определяющих не условия товарооборота сторон, а организацию их взаимоотношений на будущее время предстоящей перевозки грузов.

ГК, равно как и транспортные уставы и кодексы, оставляет как бы открытым вопрос об ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора об организации перевозок грузов, поскольку ст. 798 ГК лишь устанавливает, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

Применительно к перевозчику обязанность подать отправителю груз под погрузку в срок, установленный договором об организации перевозок, определяется и в ст. 791 ГК. Следовательно, неисполнение такой обязанности влечет имущественную ответственность, предусмотренную ст. 794 ГК.

Перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза, а отправитель за непредъявление груза несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (п. 1 ст. 794 ГК). Так, железная дорога при неподаче вагонов, контейнеров либо грузоотправитель при непредъявлении грузов несут ответственность в виде штрафа, установленного ст. 105 ТУЖД. Что же касается соглашения сторон, то применительно к воздушной перевозке допускается соглашение сторон о повышении пределов ответственности перевозчика по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом РФ (далее – ВК) или международными договорами (ст. 123 ВК). Важно подчеркнуть, что идет речь именно о повышении пределов ответственности, поскольку соглашения перевозчика с грузовладельцем об ограничении или тем более устранении установленной законом ответственности недействительны (п. 2 ст. 793 ГК).

Устанавливая общее правило о недопустимости ограничения и устранения ответственности по соглашению сторон, ст. 793 ГК между тем оговаривает такую возможность, предусмотренную транспортными уставами и кодексами. В данном случае имеются в виду ограничения или устранение ответственности, предусмотренные гл. 59 ГК («Обязательства вследствие причинения вреда»). Что же касается ограничения или устранения ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке грузов, то транспортные уставы и кодексы такого права сторон не допускают. Более того, предусматривается, что любые предварительные соглашения по этому поводу между перевозчиком и его клиентурой не имеют силы (ст. 133 ТУЖД)

## Виды договоров перевозки

В транспортных уставах и кодексах договор об организации перевозок определяется не одинаково:

на автомобильном транспорте это – годовой договор;

на морском – долгосрочный договор;

на внутренне-водном транспорте – навигационный;

на воздушном – специальный.

Терминологические различия в названиях этих договоров не имеют принципиального значения, поскольку все они имеют единую правовую природу, направлены на организацию будущих перевозок, не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке данного конкретного груза, относятся к категории предварительных договоров, в соответствии с которыми стороны заключают в будущем конкретные договоры перевозки грузов (ст. 429 ГК).

Договор перевозки грузов определяется как соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК).

Письменная форма договора перевозки груза предопределена обязанностью перевозчика составить и выдать грузоотправителю соответствующий документ о принятии груза к перевозке. Таким документом может быть транспортная накладная, коносамент или иной документ, предусмотренный транспортным уставом или кодексом (ст. 785 ГК, ст. 31 ТУЖД, ст. 105 ВК). Сдача груза перевозчику, выдача последним документа, подтверждающего принятие груза к перевозке, дает основания для отнесения этого договора к категории реальных гражданско-правовых договоров.

Реальность договора перевозки груза предполагает не только общеизвестные положения о реальной сдаче груза к перевозке. При заключении договора стороны учитывают объективные возможности перевозчика для выполнения условий договора. В противном случае, как справедливо отмечал профессор Г. Ф. Шершеневич, заключение договора лишается всякого практического смысла.[[2]](#footnote-2)

Договор перевозки груза является срочным договором, поскольку срок его действия определяется сроком исполнения обязательства по перевозке (ст. 792 ГК, ст. 31 ТУЖД, ст. 109 ВК). Этот срок может устанавливаться как в нормативном порядке, так и по соглашению сторон. Так, перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в срок, определяемый федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (ст. 109 ВК).

Договор перевозки грузов является возмездным, поскольку каждая из вступающих в договор сторон имеет в виду удовлетворение определенного имущественного интереса. Провозная плата за перевозку груза транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

Рынок транспортных услуг не миновала и общероссийская проблема – неплатежи. У грузоотправителей и грузополучателей не всегда есть деньги на оплату перевозки, а транспорту, в свою очередь, нечем рассчитываться со своими контрагентами: поставщиками транспортных средств, электроэнергии, топлива. В этой ситуации транспорт прибегает к использованию уже широко внедрившихся в практику хозяйственных отношений правил о предоплате. Вероятно, это можно рассматривать как вид оперативных санкций, роли и значению которых в юридической литературе уделялось достаточное внимание (см.: Грибанов В. П. Пределы осуществления и защиты гражданских прав. М., 1972. С. 191–192).

В новом ГК (п. 3 ст. 790) предусмотрена другая легальная возможность борьбы с неисправными контрагентами перевозчика: ему предоставлено право удерживать переданные для перевозки грузы в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке. В Основах гражданского законодательства это право перевозчика именовалось «залоговым» правом (ст. 102). Новое гражданское законодательство именует это право правом на удержание. Вслед за ГК право на удержание закреплено в ст. 36, 41 ТУЖД. Эта позиция законодательства нашла поддержку и на страницах юридической литературы.[[3]](#footnote-3)

Заключение публичного договора перевозки грузов обусловлено оформлением соответствующих перевозочных документов (транспортной накладной). Грузоотправитель при сдаче груза подписывает накладную и в процессе перевозки ее реквизиты менять уже не вправе. В противном случае это привело бы к изменению условий договора. Таким образом, транспортная накладная, применяемая на транспорте общего пользования, как бы подтверждает, что договор перевозки – это публичный договор, но по способу его заключения является договором присоединения.[[4]](#footnote-4)

Перевозка грузов транспортом общего пользования подразумевает, что договор перевозки является публичным договором, т. е. договором, заключаемым коммерческой организацией и устанавливающим ее обязанности по перевозке грузов каждого грузоотправителя, который к ней обратится с предложением о заключении договора перевозки2. При этом транспортная организация как перевозчик не может оказывать какое-либо предпочтение одному грузоотправителю перед другим. Более того, отказ от заключения договора перевозки при наличии реальных возможностей транспортной организации не допускается (ст. 426 ГК).

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомочен-номуна получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа (ст. 786 ГК, ст. ЭОУЖД.ст. 103ВК).

Аналогичное в основном понятие этого договора содержится в ст. 75 УАТ, ст. 177 КТМ, где учтена специфика отдельных видов транспорта. Так, например, в КТМ дается расшифровка термина «перевозка» (ст. 182). Она включает время нахождения пассажира на судне, время посадки на судно и высадки, а также время доставки пассажира водным путем с берега на судно и обратно, если плата за доставку включена в стоимость билета либо судно, используемое для доставки, было предоставлено перевозчиком. На железнодорожном транспорте перевозка пассажира может сопровождаться перевозкой не только его багажа, но и грузобагажа (груза, иных материальных ценностей, перевозимых в пассажирских и почтово-багажных поездах). Следовательно, при перевозке пассажира и его багажа, а также грузобагажа пассажир выступает и в качестве грузоотправителя (ст. 90 ТУЖД). Что же касается речного транспорта, то в УВВТ не дается понятия договора, но права и обязанности сторон по этому договору определены в ст. 104–106 УВВТ.

Включение в единое понятие договора перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров. Тем более что и признаки их различны: договор перевозки пассажира – консенсуальный, а договор перевозки багажа – реальный. Письменное оформление этих договоров также различно: заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа – багажными, грузобагажными квитанциями соответственно. Примерно аналогичный порядок оформления перевозок пассажиров и их багажа действует на воздушном транспорте (ст. 105 ВК). Права и обязанности сторон по договору перевозки пассажира достаточно подробно регламентированы законодательством. Установлены основания для одностороннего расторжения договора по инициативе как перевозчика, так и пассажира (ст. 107 и 108 ВК).

Ответственность по договору перевозки пассажира определяется ГК (ст. 795) и соответствующими транспортными уставами и кодексами, которые достаточно полно регламентируют ответственность сторон и по договору перевозки багажа (ст. 118–120 ВК, ст. 126 и 127 ТУЖД, ст. 186 КТМ, ст. 210 УВВТ, ст. 138 УАТ). Что же касается ответственности за перевозку самого пассажира, за причинение вреда его жизни или здоровью, то такая ответственность определяется в соответствии с правилами гл. 59 ГК, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика (ст. 117 ВК). Повышение пределов ответственности воздушного перевозчика, но не пассажира, допускается при достижении соглашения по этому поводу между перевозчиком и пассажиром (ст. 123 ВК). Кстати, новый ГК (ст. 793) не исключает возможность принятия таких соглашений. Однако трудно представить ситуацию, когда перевозчик соглашается принять на себя более высокую, чем это предусмотрено законодательством, ответственность. Вероятно, это возможно лишь при достаточно сильной конкуренции на рынке транспортных услуг.

Ответственность перевозчика за ненадлежащее выполнение договорных обязательств перед пассажиром выражается в уплате штрафа в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки отправления или опоздания поезда, но не более чем в размере стоимости проезда (ст. 130 ТУЖД). На воздушном транспорте за просрочку доставки пассажира в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы (ст. 120 ВК).[[5]](#footnote-5)

Законодательство устанавливает ряд обстоятельств, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки пассажира к месту назначения. Такая ситуация возникает, если просрочка имела место:

вследствие непреодолимой силы;

из-за устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни или здоровью пассажира;

из-за иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Доказательство наличия таких обстоятельств возлагается на перевозчика.

Услугополучателями в договоре перевозки пассажира являются лишь граждане. Это обстоятельство обусловило правомерность применения в обязательствах, возникающих из перевозки пассажиров, не только транспортного законодательства, но и Закона о защите прав потребителей, что расширяет возможности пассажира при защите его прав и законных интересов. Положения Закона о защите прав потребителей учитываются и при разработке транспортного законодательства.

Аналогично по содержанию договор буксировки определяется ИВСТ.225КТМ.

По договору буксировки пароходство обязано за установленную плату буксировать плот или судно до назначенного пункта или в течение определенного времени, или до выполнения определенного маневра (ст. 126УВВТ).

Договор буксировки взаимный и возмездный. Последнее вытекает из приведенного выше определения этого договора. Что же касается вопроса о том, каким является этот договор: реальным или консенсуальным, то в данном случае однозначного ответа нет, поскольку права и обязанности по договору могут возникать в одном случае в момент предъявления плота или судна (реальный договор), а в другом случае и при выполнении других операций (швартовка судов, перестановка их с одного причала на другой) договор является консенсуальным. В данном случае происходит своего рода подготовка к заключению реального договора, что напоминает содержание договора об организации перевозок.

Сторонами в договоре буксировки являются: владелец буксирующего судна (буксировщик) и владелец буксируемого судна, плота или иного плавающего объекта (клиент). В качестве иного плавающего объекта выступают плавучие краны и доки, землечерпальные или дноуглубительные снаряды. В качестве буксировщика может выступать не только пароходство, но и речной порт или пристань, которые хотя и входят в состав пароходства, но являются юридическими лицами и выступают в договоре от своего имени. На внутреннем водном транспорте договор буксировки заключается в письменной форме: при предъявлении плота или судна к буксировке его владелец обязан представить пароходству накладную, а пароходство – выдать квитанцию (ст. 128 УВВТ). Что же касается договора морской портовой буксировки, то законодательством (ч. 2 ст. 227 КТМ) допускается заключение договора и в устной форме. И это одно из отличий договора буксировки от договора перевозки груза, который на всех видах транспорта заключается в письменной форме.

Несмотря на кажущуюся однотипность предмета договора буксировки и договора перевозки грузов (услуги по перемещению какого-либо имущества), предмет этих договоров различен, поскольку перемещение в договоре буксировки осуществляется лишь применительно к плавучему объекту. Способ перемещения в договоре буксировки также специфичен – тяга или толкание, что сближает его с подрядными договорами, обязательствами по выполнению работ, хотя и не делает их разновидностью.

Ответственность сторон по договору буксировки установлена в соответствующих статьях УВВТ и КТМ, которые закрепляют общий принцип гражданско-правовой ответственности – ответственность за виновное неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по буксировке судов и плотов, иных плавучих объектов. Так, в соответствии со ст. 229 КТМ владелец буксирующего судна несет ответственность за вред, причиненный им буксируемому судну или плоту, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине. Следовательно, здесь воспроизводится формула вины, которая нашла отражение в законодательстве о перевозке грузов (ст. 796 ГК, ст. 191 УВВТ).

Договор воздушной перевозки грузов занимает в системе транспортных договоров все более приоритетные позиции. И это обусловлено не только возрастающими потребностями граждан и экономики в воздушных перевозках, но и своего рода освобождением от государственного диктата, имевшего место вплоть до начала 90-х годов, значительным увеличением числа лиц, выступающих в качестве авиационных перевозчиков.

Новый Воздушный кодекс Российской Федерации определяет понятие авиационного предприятия как юридического лица независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющего основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок грузов, а также содержит определение эксплуатаита, каковым является гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта (ст. 61 ВК).

Содержание договора перевозки грузов предопределено его классическим понятием, закрепленным в ст. 785 ГК и ст. 103 ВК. Основные права и обязанности перевозчика и грузоотправителя примерно аналогичны правам и обязанностям сторон договора перевозки на других видах транспорта. Однако ВК содержит некоторые положения, свидетельствующие о чрезмерной регламентации договорных отношений, связанных с перевозками грузов. Так, допускается по инициативе перевозчика и в одностороннем порядке расторжение договора перевозки грузов. Основаниями для этого являются:

нарушение грузовладельцем, грузоотправителем таможенных, санитарных и иных правил, установленных законодательством;

отказ грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним авиационными правилами;

наличие в грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов и веществ.

Грузоотправителю предоставляется право отказаться от исполнения уже заключенного договора перевозки груза до его отправления, а также право на внесение изменений в грузовую накладную грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу. Кроме того, за грузоотправителем сохраняется право распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателемили невозможности выдачи его грузополучателю, например в случае ошибочной выдачи груза ненадлежащему лицу или розыска пропавшего груза.

Сторонам договора воздушной перевозки предоставлено право самим решать вопросы о сроках доставки груза. При недостижении соглашения по этому поводу сроки доставки устанавливаются (определяются) правилами перевозок (ст. 109 ВК).

На воздушном транспорте наряду с обычным договором перевозки грузов достаточно широко применяется договор воздушного чартера (ст. 104 ВК). Впервые такой договор был предусмотрен Воздушным кодексом 1983 г. (ст. 134). Ныне с учетом того, что рынок транспортных услуг все активнее заполняется коммерческими, частнопредпринимательскими структурами, становящимися постоянными субъектами воздушно-транспортных отношений, легализация воздушного чартера в новом ГК имеет весьма положительное влияние на дальнейшее развитие чартерных договорных отношений.

Правовая природа воздушного чартера практически однозначна с правовой природой договора чартера в морском праве, что подтверждается содержанием ст. 787 ГК.

По договору воздушного чартера одна сторона – фрахтовщик обязуется предоставить другой стороне – фрахтователю всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки грузов.

Воздушный чартер – договор возмездный и, как правило, консенсуальный, поскольку стороны обычно заблаговременно заключают соглашение о предстоящих перевозках, в этой части договор воздушного чартера имеет некоторые признаки договора об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК).

По договору морской грузовой перевозки одна сторона (пароходство) обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт).

Слова «передал или передаст» означают, что этот договор может быть как реальным, так и консенсуальным. Слова «отправитель или фрахтователь» означают, что морскому праву известны два вида договора морской перевозки грузов: договор перевозки и чартер. Для перевозки грузов морем существует два договора, юридическая природа которых различна. По терминологии автора, эти договоры назывались: фрахтовый договор и договор цертепартии. В первом случае имеется в виду договор перевозки груза, а во втором – договор чартера.

Наличие, содержание и письменная форма договора морской перевозки груза подтверждаются как самим чартером, так и коносаментом (ст. 117 КТМ). Последний выполняет функции:

доказательства наличия договора морской перевозки груза и его содержания;

расписки, удостоверяющей принятие груза перевозчиком;

товарораспорядительного документа на груз, т. е. документа, распоряжение которым означает распоряжение самим грузом.

Наличие двух документов – чартера и коносамента обусловлено различными условиями, при которых чартер и коносамент составляются. Так, если чартер применяется для трампового3 судоходства, то коносамент – для линейного.

Содержание чартера. Чартер констатирует наименование сторон, размер фрахта, обозначение судна и груза, место погрузки, а также места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартере могут быть обозначены и иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями (ст. 120 КТМ).

Грузы могут перевозиться и на судне, зафрахтованном на определенное время, и по особому договору – тайм-чартеру, который также является одним из видов транспортного договора.

При наличии постоянных и устойчивых хозяйственных связей между перевозчиком и грузоотправителем (грузовладельцем) заключается долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов (ст. 118 КТМ). Однако заключение такого договора не освобождает стороны от заключения договора перевозки конкретной партии груза. При возможных разночтениях содержания в этих договорах применяются следующие правила: условия перевозки, согласованные в договоре об организации перевозок, воспроизводятся и в договоре перевозки, если стороны не достигли соглашения об ином; если же условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора, применяются условия договора перевозки груза.

Следовательно, договор перевозки как базовый транспортный договор имеет приоритет перед другими транспортными договорами.

Правоотношения сторон по договору морской перевозки грузов регулируются не только определенными нормами законодательства или соглашением сторон, но и торговыми обычаями и обыкновениями. Однако обычное право при морских перевозках не должно иметь приоритетного значения перед законом или договором.

Обычное право при морской перевозке грузов получило дальнейшее развитие при создании так называемого формулярного права. Оно способствовало выработке своеобразных торговых правил, представляющих собой неофициальную кодификацию общепринятых торговых обычаев, применяемых при заключении договоров морской перевозки. Такие правила закрепляются в виде стандартных обозначений типа ФОБ, ФАС, СИФ, КАФ. Такие обозначения произошли от сочетания начальных букв определенных английских слов. Так, например, термин «ФОБ» представляет собой соединение начальных букв английских слов «free on board», обозначающих в переводе «свободно по борту». Условие «ФОБ – порт отгрузки» означает, что все расходы по перевозке, включая фрахт судна, несет грузополучатель (покупатель), а грузоотправитель (продавец) за свой счет только доставляет товар в порт и грузит его на судно. Риск случайной гибели или порчи груза переходит к покупателю в момент перехода товара (груза) через поручни судна, т. е. здесь воспроизводится общегражданский принцип, закрепленный ВСТ.211ГК.[[6]](#footnote-6)

## Стороны договора перевозки

Договор перевозки грузов занимает в системе транспортных договоров доминирующее положение, является как бы базовым договором, поскольку именно этот договор выполняет основные задачи, связанные с перемещением материальных ценностей, способствует выполнению обязательств по доставке продукции потребителю.

Сторонами в договоре перевозки грузов являются транспортное предприятие – перевозчик (железная дорога, пароходство, эксплуатант на воздушном транспорте) и грузоотправитель – законный (титульный) владелец груза либо экспедитор или иное уполномоченное владельцем груза лицо. В обязанности перевозчика входит не только принятие и перевозка груза, но и выдача его грузополучателю. Таким образом, в договорных отношениях по перевозке груза участвуют три лица: отправитель, перевозчик и получатель груза, хотя очевидно, что договор перевозки по своему правовому статусу является двусторонним договором. Эта необычная ситуация в договорном праве явилась причиной долгих и оживленных дискуссий в юридической литературе по вопросу о правовом положении грузополучателя.

Договор перевозки грузов по своей конструкции относится к широко известному договорному типу – договору в пользу третьего лица (ст. 430 ГК), позволяющему грузополучателю, не являющемуся стороной договора, пользоваться определенными правами и нести соответствующие этим правам обязанности.

Не участвуя в заключении договора, грузополучатель приобретает тем не менее право требования к перевозчику о выдаче груза в пункте назначения (ст. 39, ст. 41 ТУЖД, п. 2 ст. 103 ВК). При неисполнении перевозчиком обязанности по доставке груза в адрес получателя последний вправе предъявить к нему требования по поводу утраты груза, а при ненадлежащем исполнении им обязательства – требования по поводу недостачи или повреждения груза (ст. 796 ГК), а также по поводу просрочки в его доставке (ст. 792 ГК, ст. 111 ТУЖД,.ст. 122 ВК). Грузополучатель вправе предъявить к перевозчику и другие требования, связанные, например, с выгрузкой груза средствами перевозчика, когда выгрузка по договору была возложена на него.

Специфика договора перевозки как договора в пользу третьего лица состоит и в том, что грузополучатель не только имеет обозначенные выше права, но и несет определенные обязанности3. Так, по прибытии груза в пункт назначения получатель обязан принять его и вывезти с территории станции, аэропорта, пристани. Подобная обязанность обусловлена тем, что неисполнение ее ведет к перегрузке складских помещений транспортного предприятия и затруднениям по приему груза для других получателей. Естественно, что обязанностью получателя является и окончательный расчет за оказанные перевозчиком услуги.

Договору перевозки грузов как договору в пользу третьего лица присущи некоторые положения, не совместимые с основными началами договорного права. Речь о том, что грузоотправитель, не являющийся одновременно и получателем (а такие ситуации возможны), и перевозчик при заключении договора перевозки исходят как бы из молчаливого согласия грузополучателя с условиями данного договора. Договор перевозки грузов отличается от договора, предусматривающего исполнение обязательства третьему лицу. Ведь в этом случае третье лицо считалось бы лишь лицом, уполномоченным принять исполнение обязательства от должника.[[7]](#footnote-7)

Одним из существенных условий договора перевозки груза является наличие в нем указания на срок доставки груза потребителю: предприятиям промышленности, строительства, сельского хозяйства, предпринимателям и т. п. Ускорение доставки грузов дает возможность сократить время обращения и тем самым ускорить оборот материальных ценностей в экономике страны.

Продолжительность перевозки (транспортное время) – это время, в течение которого транспорт выполняет всю совокупность грузовых, коммерческих, таможенных и технических операций на станции отправления, в пути следования и на станции (порта, аэропорта, пристани) назначения груза. Фактор времени – категория не только экономическая, но и юридическая, поскольку все основные перемещения материальных ценностей регламентированы по срокам исполнения транспортного обязательства в законе либо договоре перевозки.[[8]](#footnote-8)

Транспортное законодательство до недавнего времени не включало условие о сроках перевозки в определение договора. По традиции, вероятно, это не сделано и в новом ГК (ст. 785); обязательство доставки груза в пункт назначения в установленные сроки предусматривается в ст. 792 ГК, отсылающей к транспортным уставам и кодексам.

Законодательством (ст. 794 ГК, ст. 106 и 107 ТУЖД) допускается ряд обстоятельств, освобождающих перевозчика и отправителя груза от ответственности за неисполнение обязательств по подаче транспортных средств или непредъявление груза к перевозке. Такими обстоятельствами являются:

непреодолимая сила;

иные явления стихийного характера;

военные действия;

прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Здесь речь идет о прекращении или ограничении перевозок из-за блокады, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок грузов (ст. 35 ТУЖД).

ГК (ст. 794) предусматривает и иные случаи освобождения от ответственности перевозчика и отправителя, отсылая при этом к транспортным уставам и кодексам. Такие иные случаи названы, например, в ст. 106 и 107 ТУЖД, фиксирующих виновное поведение перевозчика или отправителя. В частности, речь идет о неподаче перевозчиком вагонов по причине невнесения отправителем платы за перевозку, о невыполнении отправителем заявки на перевозку грузов в тоннах в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах.

Новое гражданское и транспортное законодательство также закрепляет исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих от имущественной ответственности перевозчика и грузоотправителя за неподачу и неиспользование транспортных средств, предусмотренных заявкой (заказом) или иным договором. Можно предположить, что законодатель к категории «иного договора» относит заявку и заказ (имея в виду принятую заявку, заказ).

Исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности, дает основания для вывода о том, что в данном случае идет речь об ответственности независимо от наличия вины перевозчика и грузоотправителя. Все другие возможные причины невыполнения обязательства по подаче транспортных средств и непредъявления груза к перевозке не освобождают стороны от ответственности. Подобное отступление от гражданско-правового принципа ответственности за вину ранее было закреплено законодательством о планировании перевозок грузов. В юридической литературе это не получило единодушной поддержки (см.: Малеин Н. С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях.[[9]](#footnote-9)

Кстати, нынешнее законодательство об ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом), а отправителя за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств выглядит попыткой уйти от неудобной терминологии - «планирования» перевозок грузов. Дело в том, что п. 2 ст. 794 ГК фактически воспроизводит установленные ранее правила об обстоятельствах, освобождающих стороны от ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение плана перевозок грузов. Новый ТУЖД (ст. 106 и 107) также мало чем отличается от соответствующих статей УЖД 1964 г. В основном разница опять же лишь в терминологии: в одном случае это «заявка (заказ)», а в другом – «планирование».

# Специфика договоров морской перевозки

## Договор морской перевозки груза

### Общие положения

Перевозка грузов морским транспортом осуществляется на основе договора морской перевозки груза. В зависимости от того, в какой форме осуществляется морская перевозка (линейная – Liner service или трамповая – Tramp service), договор морской перевозки заключается либо без условия предоставления судна или его части (линейная), либо с таким условием (трамповая).

Виды договоров и перевозок

Договор морской перевозки заключается в письменной форме. Различают следующие виды договора морской перевозки: рейсовый чартер, коносамент, букинг-нот, берс-нот, фиксчур-нот, генеральный контракт.

Международные морские перевозки регулируются нормами международного частного морского права. Договора морской перевозки грузов подразделяются на международные договора, договора, применяемые в трамповом судоходстве и договора, применяемые в линейном судоходстве.

К Международным договорам, регулирующим отношения в торговом мореплавании, относятся:

Брюссельская конвенция о коносаменте – Конвенция об унификации правил о коносаменте, принятая в Брюсселе 25 августа 1925 года.

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

Гамбурские правила – Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года, принятая 30 марта 1978 года.

Конвенция о смешанных перевозках грузов – Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, принятая в Женеве 24 мая 1980 года.

МППСС – 72 – Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 года.

СОЛАС – 74 – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года.

Брюссельская конвенция о коносаменте, Правила Висби, Гамбурские Правила, Конвенция о смешанных перевозках грузов являются специальными договорами, регламентирующими перевозку грузов.

Международные правила предупреждения столкновения судов в море (International regulations for preventing collisions at sea) и Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (International convention for the safety of life at sea) лишь косвенно регулируют морские перевозки грузов.

Законодательное определение договора перевозки груза применительно ко всем видам транспорта дано в п. 1 ст. 785 ГК РФ. В соответствии с этим об­щим определением в п. 1 ст. 115 КТМ с некоторыми отличиями сформулирова­но понятие договора морской перевозки груза. Эти отличия сводятся к двум уточнениям. В ст. 785 ГК говорится об обязанности перевозчика доставить вве­ренный, т. е. ранее переданный, врученный ему отправителем груз. Ясно, что в этом случае договор перевозки груза конструируется как реальный, т. е. такой, для заключения которого, помимо соглашения сторон, требуется передать груз перевозчику. Между тем договор фрахтования судна (чартер) не может быть признан реальным. Договор морской перевозки второго вида, т. е. перевозки по коносаменту, также не всегда является реальным. Следовательно, договор мор­ской перевозки груза может быть как консенсуальным, т. е. таким, для заклю­чения которого достаточно соглашения сторон, так и реальным.

Предметом договора морской перевозки груза служит деятельность пе­ревозчика по перемещению груза морем из порта отправления в порт назначе­ния. Эта деятельность направлена на достижение полезного эффекта, который неотделим от процесса перевозки и не может иметь осязаемой (вещественной) формы. Результативный характер деятельности перевозчика отражен в самом определении договора: речь идет не о совершения рейса или плавании судна, а о доставке груза в порт назначения. Договор считается исполненным, лишь когда груз выдан получателю.

Каждая из сторон договора морской перевозки груза приобретает опре­деленные правомочия (субъективные права) и принимает на себя юридические обязанности. Перевозчик обязуется перевезти груз и выдать его получателю, а отправитель или фрахтователь - уплатить за перевозку установленную плату (фрахт). Таким образом, каждая из сторон договора выступает одновременно кредитором и должником. Следовательно, этот договор является двусторонне обязывающим.

Перевозка груза осуществляется перевозчиком за выплачиваемое ему отправителем или фрахтователем определенное вознаграждение (фрахт). Фрахт представляет собой оплату выполненной перевозчиком работы, его услуг по перемещению и вручению груза получателю. Поэтому размер фрахта поставлен в зависимость от масштабов выполненной работы. Таким образом, договор морской перевозки груза относится к числу возмездных.

Перевозка груза морем должна быть осуществлена в определенный срок. Это может быть выражено в определении периода времени, в течение которого груз доставляется в порт назначения, или определении маршрута пе­ревозки. В соответствии со ст. 152 срок и маршрут перевозки устанавливаются соглашением сторон, а при его отсутствии время перевозки определяется сро­ком, который можно разумно требовать от заботливого перевозчика. Следова­тельно, договор морской перевозки груза нужно отнести к числу срочных.

Если перевозка груза осуществляется коммерческой организацией, то договор, опосредствующий отношения по такой перевозке, признается публич­ным при условии его выполнения транспортом общего пользования. Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользо­вания, определяется в установленном порядке. В настоящее время такой пере­чень организаций морского транспорта еще не опубликован. Согласно ст. 426 ГК публичным считается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности (в данном случае - по перевозке груза мо­рем), которые такая организация должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится. Исходя из этого критерия, к публичным должны быть от­несены не все договоры морской перевозки груза. Как уже отмечалось, этот договор сообразно двум формам эксплуатации морского транспорта (линейной и трамповой) разделяется на два вида. При линейной системе эксплуатации флота суда регулярно совершают рейсы по расписанию в заранее установленных направлениях с заходом в опре­деленные (базисные) порты. Предлагая отправить груз на одном из судов регу­лярной линии, судоходное предприятие берет на себя обязанность вступить в договор перевозки груза на объявленных им условиях по линейному коноса­менту с каждым, кто к ней обратится. Такой договор должен быть отнесен к категории публичных. В отличие от линейных, трамповые («бродячие») суда совершают рейсы в направлении, устанавливаемом в каждом конкретном слу­чае договором морской перевозки. Они работают вне расписания. Условия пе­ревозки груза на таких судах в отношении каждого рейса согласовываются сто­ронами и получают закрепление в чартере. Если стороны не пришли к согла­шению об условиях перевозки, то трамповая компания не вступает в договор с обратившимся к ней лицом.

Порядок разработки условий и заключения двух указанных видов дого­вора перевозки груза различен. Заключая чартер, стороны имеют возможность обсудить и согласовать условия перевозки.

Наличие типовых проформ (стандартных форм) чартера не исключает индивидуализации условий конкретного договора по воле сторон. Содержание договора перевозки груза по коносаменту предо­пределено установленными в одностороннем порядке условиями работы кон­кретной линии. Объявляя состав судов, выполняющих линейные рейсы, распи­сание движения между определенными портами и существующие на линии тарифы, судовладельческое предприятие тем самым предлагает грузовладель­цам вступить в договор перевозки груза на определенных условиях. При таком положении грузовладельцу остается только согласиться (или не согласиться) с предложенными условиями. Таким образом, условия договора перевозки груза по коносаменту вырабатываются перевозчиком и принимаются отправителем путем присоединения к предложенному договору в целом. Следовательно, по той классификации договоров, которая содержится в главе 27 ГК, его нужно отнести к договорам присоединения (ст. 428 ГК).[[10]](#footnote-10)

Рейсовый чартер (voyage с/р) применяется в регулярном и трамповом судоходстве при перевозке массовых грузов судовыми партиями. Фрахтователю для выполнения перевозки предоставляется всё судно, определенная часть судна или определённые грузовые помещения. Перевозчик обязан предоставить судно, полностью подготовленное к выполнению предстоящего рейса, и после окончания погрузки направить его с обычной скоростью в порт выгрузки. Он не имеет права использовать судно для других, даже попутных перевозок, если это не согласовано с фрахтователем. Фрахтователь обязан предоставить согласованное количество груза, обеспечить погрузку-выгрузку в определенные сроки (сталийное время) и оплатить фрахт в соответствии с условиями договора.

В специальных статьях чартера детально определены род и количество груза, порты погрузки-выгрузки и порядок их номинирования, количество причалов, сроки подачи судна под погрузку, порядок расчета сталийного времени, распределение между фрахтователем и перевозчиком расходов по грузовым операциям и т. д. По каждому из этих пунктов предусмотрены права и обязанности сторон в случае любых возможных отклонений от реальных условий рейса, от согласованных в чартере (отсутствие необходимого количества груза, простой в ожидании причала опоздание судна к согласованной дате погрузки, различные форс-мажорные обстоятельства). Все условия перевозки, а также ставка провозной платы действительны только для договаривающихся сторон и только на период данной сделки.

Заключение конкретных сделок производится на базе типовых форм чартеров. Однако в процессе переговоров стороны вносят в стандартный типографский текст различные изменения, а также часто согласовывают специальные дополнения к проформе. Перед началом рейса капитану следует тщательно ознакомиться с чартером, всеми изменениями и дополнениями к нему, определить на этой основе свои обязанности по отношению к фрахтователю (сроки подачи судна под погрузку, требования по подготовке грузовых помещений к погрузке, порядок подачи предварительных нотисов и нотиса о готовности судна к грузовым операциям, количество груза, а также изучить те пункты, по которым судовая администрация должна контролировать действия фрахтователя. Особенно внимательно следует изучить чартер в том случае, если он заключен на основе, так называемой, частной проформы. Такие проформы разрабатываются крупными отправителями или их организациями и, как правило недостаточно учитывают интересы перевозчика.

Коносамент (Bill of Lading) как форма договора морской перевозки применяется обычно при доставке генеральных грузов в линейном судоходстве. В отличие от чартера он не предусматривает обязанности перевозчика предоставить грузовладельцу определенное грузовое помещение. Отдельные партии груза могут быть размещены перевозчиком (капитаном) на судне по его усмотрению исходя из общих интересов рейса. Только размещение груза на верхней палубе должно быть согласовано с грузовладельцем, о чем делается отметка на лицевой стороне коносамента. Перевозчик имеет право после принятия данной партии грузить или выгружать любые другие грузы в этом или ином порту линии, а также выполнять различные вспомогательные операции и ремонтные работы. Условия перевозки и тарифы разрабатываются линейной компанией. действуют для всех грузоотправителей и в течение длительного периода вплоть до изменения.

Букинг-нот (buking note) – предварительная заявка грузовладельца с целью забронировать на судне место для определенной партии груза. Применяется обычно в линейном судоходстве. После подписания перевозчиком или его агентом букинг- нот приобретает характер договора морской перевозки. В нем оговариваются конкретные характеристики сделки: количество и род груза, порты погрузки и выгрузки, дата готовности груза, наименование судна. Относительно остальных условий перевозки и ставки провозной платы дается ссылка на коносамент и тарифы данной линии.

Берс-нот (berth note) - договор на перевозку попутных массовых грузов. Используется как в линейном, так и в трамповом судоходстве, обычно при погрузке в том же порту (на том же причале), где принимается основной груз. В отличие от букинг-нота содержит ряд статей, характерных для чартерных перевозок: порядок расчета сталийного времени. распределение расходов по грузовым операциям, ставка фрахта. В части остальных коммерческо-правовых условий в берс-ноте дается ссылка на одну из типовых проформ чартеров.

Фиксчур-нот применяют в трамповом судоходстве для фиксирования факта заключения сделки о фрахтовании судна до подписания договаривающимися сторонами чартера. После подписания чартера фиксчур-нот теряет силу как доказательство наличия и содержания договора морской перевозки.

Генеральный контракт (general contract) является особым видом договора морской перевозки. Он представляет собой долгосрочное соглашение на перевозку регулярными рейсами определенного количества груза данного фрахтователя. Для выполнения своих обязательств перевозчик имеет право привлекать не только собственный, но и арендованный тоннаж, использовать одно или несколько судов, производить без согласования с грузовладельцем за­мену судов в течение срока договора. Основные условия генерального контракта: срок действия договора с указанием конкретных дат его начала и окончания; порты погрузки и выгрузки; род и особые транспортные свойства груза; общее количество грузов и распределение перевозок по месяцам (в тоннах, либо по числу рейсов), тип и грузоподъемность судов, которые перевозчик может использовать для выполнения договора, минимальный интервал подачи судов под погрузку. Часто в контракте устанавливаются ограничения по возрасту и размерениям судов (длина, осадка в полном грузу), требования по приспособленности к грузовым работам, к перевозке пакетированного груза, по наличию ледового класса и другое.

### Подача судна и погрузка груза

1. Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

2. Перевозчик не несет ответственность за немореходное состояние суд­на, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недос­татками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками).

3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи, ни­чтожно, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдается в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и не являющимся фрахтователем держателем коноса­мента.[[11]](#footnote-11)

Положения п. 1 статьи 124 КТМ соответствуют п. 1 ст. 3 Гаагско-Висбийских правил и содержат одну из основных обязанностей перевозчи­ка. Впервые это правило появилось в Законе Хартера, принятом в США в 1893 г., и закрепило компромисс между требованием об абсолютной обязанно­сти по приведению судна в мореходное состояние и правом перевозчика по внесению в коносамент оговорок, полностью освобождающих его от ответст­венности. Под мореходностью понимается такое состояние судна, при котором оно в обычных условиях может выполнить возложенные на перевозчика обя­занности в отношении груза.

Одним из элементов мореходности судна является его техническая год­ность. Согласно ст. 23 КТМ судно может быть допущено к плаванию лишь по­сле того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопас­ности мореплавания и соответствующим органом технического надзора ему будет выдано свидетельство о годности к плаванию. В свою очередь, техниче­ская годность к плаванию включает несколько элементов. Это требования к корпусу судна, к герметичности люковых закрытий, двигателям, генераторам и вспомогательному оборудованию, системе вентиляции, трубопроводов и т. д. Судно должно быть оборудовано соответствующими навигационными прибо­рами и средствами связи, которые должны находиться в рабочем состоянии. Основные требования к техническому состоянию (конструкции и оборудова­нию) судна определяются СОЛАС 74/78, Торремолиносской международной конвенцией по безопасности рыболовных судов 1977 г. и Торремолиносским протоколом 1993 г., МАРПОЛ 73/78.

Судно должно быть надлежащим образом снаряжено и снабжено всем необходимым: иметь надлежащее количество бункера и воды, материально-технического снабжения (запасные части и пр.), запасы продовольствия для экипажа. Судно должно иметь на борту надлежащим образом откорректиро­ванные карты и навигационные пособия для обеспечения безопасного плавания в конкретном районе.

Согласно ст. 53 КТМ каждое судно должно иметь на борту экипаж над­лежащей квалификации и достаточной численности для обеспечения безопас­ности мореплавания и сохранения морской среды, удовлетворяющий требова­ниям к его квалификации и состоянию здоровья. В настоящее время требования к квалификации экипажа торговых судов содержатся в Конвенции ПДНВ-78/95, а к квалификации персонала рыболовных судов - в Конвенции ПДПРС-95.

Грузовые помещения су дна должны быть в состоянии, обеспечивающем надлежащий прием, перевозку и сохранность груза. Годность судовых грузовых помещений следует понимать в том смысле, что они могут обеспечить перевоз­ку груза, предусмотренного договором. Например, если судно подается для перевозки зерна, то трюмы должны быть чистыми, обработанными во избежа­ние заражения вредителями, а при перевозке скоропортящегося груза холо­дильные камеры не должны содержать посторонних запахов, люковые закры­тия должны обеспечивать герметичность и т. д.

В деле Mediterranean Freight Services Ltd v.B.P. Oil International Ltd (The Fiona), рассмотренном Апелляционным судом Великобритании, установлено, что до выгрузки дизельного топлива сюрвейер прибыл на борт для замеров, в том числе и температуры груза. Он использовал незаземленный измерительный прибор, что привело к взрыву. Было доказано, что взрыв был вызван тем, что судовладелец не проявил должной заботливости по приведению судна в море­ходное состояние. Суд указал, что судовладелец не обеспечил удаления конден­сата (остатков ранее перевозимого груза) и надлежащей мойки трюмов до на­чала погрузки, что является нарушением его обязанности согласно п. 1 ст. 3 Гаагско-Висбийских правил по приведению трюмов и других частей судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранность груза.

По материалам другого дела, также рассмотренного недавно (The Apostolis), на мальтийском судне после погрузки в порту Салоники хлопка в кипах про­должался ремонт люковых закрытий с применением сварки, что привело к по­жару и повреждению груза. Суд признал, что судовладелец нарушил обязан­ность по приведению заблаговременно судна в мореходное состояние. По­скольку это было установлено, судовладелец уже не мог ссылаться на исключение, предусмотренное в ст. 4 п. 2(b) Гаагско-Висбийских правил.

В понятие мореходности входит забота перевозчика о правильной ук­ладке и погрузке. Нарушения требований к погрузке и укладке могут привести к перегрузке судна сверх установленных норм, потере остойчивости, ущербу как данному грузу, так и другому грузу, перевозимому на судне. Для того чтобы не допускать загрузки судна свыше определенных пределов, обеспечивающих безопасное плавание, на международном уровне были установлены соответст­вующие стандарты, содержащиеся в Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.

Перевозчик обязан привести судно в мореходное состояние «заблаго­временно, до начала рейса». К моменту постановки под погрузку судно обычно не бывает полностью готово к выходу в рейс: на нем ведутся некоторые ре­монтные работы, происходит снабжение и комплектование экипажем и т. д.

Поэтому следует различать готовность судна к приему груза и полную готов­ность к выходу в рейс. Это различие приводится в п. 3.12 Общих правил пере­возки грузов морем (РД 31.10.10-89): суда, подаваемые перевозчиком под по­грузку, должны быть в мореходном состоянии: трюмы и другие помещения, предназначенные для перевозки груза, - очищены от остатков ранее перевози­мых грузов и приведены в состояние, обеспечивающее перевозку и сохранность груза. К началу рейса (моменту выхода судна из порта) перевозчик должен обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом сна­рядить его, укомплектовать экипажем и снабдить всем необходимым. Собст­венно момент выхода судна из порта можно определить как начало движения судна самостоятельно или с помощью буксиров при его отходе от причала или снятии с рейда.

Как уже отмечалось, на перевозчике не лежит абсолютная обязанность по приведению судна в мореходное состояние. Он должен лишь проявить должную заботливость, чтобы достичь указанного результата. Современное морское судно является сложным инженерным сооружением, и сам перевозчик не в состоянии обеспечить приведение судна в мореходное состояние. Поэтому во многих случаях он нанимает компетентных лиц, которые и осуществляют возложенные на перевозчика обязанности. Все эти лица при исполнении обя­занностей, порученных им перевозчиком, также должны проявлять должную заботливость, и ответственность за их упущения будет нести перевозчик. Ве­дущим прецедентом остается решение Палаты Лордов по делу The Muncaster Caste, когда на перевозчика была возложена ответственность в связи с тем, что судоремонтный завод не проявил должной заботливости при ремонте судна. Перевозчик несет ответственность и в том случае, если приглашенный для про­ведения освидетельствования сюрвейер пользующегося высокой репутацией классификационного общества не проявил должной заботливости при освиде­тельствовании. Равным образом не является доказательством проявления пере­возчиком должной заботливости наличие свидетельства, выданного даже из­вестным классификационным обществом.

Вопрос о том, была ли проявлена перевозчиком и его служащими должная заботливость при приведении судна в мореходное состояние, решается в каждом конкретном случае. Критерии должной заботливости менялись с раз­витием технического прогресса вообще и в торговом мореплавании в частно­сти. Так, еще в начале 60-х гг. суды не считали, что судно, не оборудованное радаром, является немореходным. Однако уже в 70-х гг. оборудование радаром стало всеобщей практикой. В настоящее время требования к навигационному оборудованию значительно повысились, и если оборудование, наличие которо­го на судне является обязательным, не находится в надлежащем состоянии, судно может быть признано немореходным.

Бремя доказывания того, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении должной заботливости, лежит на перевозчи­ке. Пункт 1 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил устанавливает, что всякий раз, когда утрата или повреждение груза возникли вследствие немореходности, бремя доказывания того, что касается проявления должной заботливости, воз­лагается на перевозчика. В то же время между мореходностью судна и ущер­бом, причиненным грузу, должна существовать причинная связь. Одно лишь непроявление перевозчиком должной заботливости не может служить доста­точным основанием для возложения на него ответственности за утрату или по­вреждение груза. Например, если груз будет погружен на судно с нарушением существующих правил, однако утрата произойдет в связи с внутренними де­фектами самого груза, перевозчик будет освобожден от ответственности. Такие же последствия возникнут в случае, когда судно выйдет в рейс с экипажем, не укомплектованным до установленной нормы, но груз окажется поврежденным в результате недостатков упаковки.

Недостатки судна, которые не могли быть обнаружены перевозчиком, должны быть скрытыми, т. е. такими, которые не могли быть обнаружены ком­петентными специалистами при осуществлении проверки с применением со­временных методов. Это означает, что недостаток был скрытым не в том смыс­ле, что перевозчик и его служащие о нем не знали, а в том, что этот недостаток не мог быть обнаружен при проявлении должной заботливости перевозчиком и его служащими.

Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту плате­жей (сталийное время), определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки.[[12]](#footnote-12)

### Коносамент

Международные линейные сообщения организуются морскими перевозчиками на устойчивых географических направлениях международной торговли готовой промышленной продукцией, полуфабрикатами, продовольствием и другими товарами. Международные линии связывают между собой основные мировые экономические центры (Западную Европу, Северную Америку и Дальний Восток) и эти центры с другими регионами. Особенностью линейного судоходства является закрепление судов на данном направлении и их регулярные заходы в определенные порты по заранее объявленному расписанию. Объем услуг, оказываемый морскими линейными перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями значительно больше, чем в трамповом судоходстве. Обычно, морские линейные перевозчики принимают на себя обязательства оплачивать стоимость погрузки товаров в порту отправления и выгрузки - в порту назначения. Дополнительные издержки судовладельцев, связанные со спецификой линейных условий, возмещаются в тарифах линейного судоходства. Конкретное толкование линейных условий перевозок дается в проформах линейных коносаментов.

Договором перевозки в линейном судоходстве в большинстве случаев является коносамент (Bill of Lading (англ.), Connaisement (франц.), Konnossement (немец.), Poliza di cario (итал.), Conocimiento de embarque (испан.)). Особое значение коносамент имеет в отношениях между судовладельцем и получателем груза, являясь, по сути, единственным документом, регулирующим эти отношения. Коносамент является ценной бумагой, которая выражает право собственности на конкретный указанный в ней товар. Коносамент - это транспортный документ, содержащий условия договора морской перевозки. Коносамент представляет собой документ, держатель которого получает право распоряжаться грузом. Коносамент выдается перевозчиком отправителю после приема груза и удостоверяет факт заключения договора. Коносамент выдается на любой груз независимо от того, каким образом осуществляется перевозка: с предоставлением всего судна, отдельных судовых помещений или без такого условия.

1. После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправите­ля обязан выдать отправителю коносамент.

Коносамент составляется на основании подписанного отправителем до­кумента, который должен содержать данные, указанные в подпунктах 3-8 пункта I статьи 144 настоящего Кодекса.

2. Отправитель гарантирует перевозчику достоверность данных, предос­тавленных для включения в коносамент, и несет ответственность за убытки, причиненные перевозчику вследствие недостоверности таких данных.

Право перевозчика на возмещение убытков отправителем не устраняет ответственность перевозчика по договору морской перевозки груза перед лю­бым лицом, иным, чем отправитель. (ст. 142 КТМ РФ)

Пункт 1 ст. 142 КТМ РФ соответствует п. 1 ст. 14 Гамбургских правил и вносит полную ясность в вопрос о том, является ли обязанность пере­возчика выдать коносамент безусловной или зависит от усмотрения отправите­ля. В КТМ 1968г. соответствующее положение было сформулировано иначе («перевозчик обязан выдать отправителю коносамент»), что вызывало опреде­ленные споры, хотя по Гаагско-Висбийским правилам (ст. 3) выдача коноса­мента также зависит от требования отправителя. Коносамент выдается после приема груза к перевозке, однако это не означает, что отправитель должен по­требовать выдачи коносамента немедленно. Известны случаи, когда такое тре­бование отправитель высказывает уже после отхода судна в рейс.

Коносамент выполняет три функции:

а) свидетельствует о заключении договора перевозки;

б) является распиской в получении груза перевозчиком;

в) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой). Коносамент является не договором перевозки, а лишь одним из свиде­тельств заключения договора перевозки и условий такого договора. Обычно формы коносаментов разрабатывают сами перевозчики или соответствующие неправительственные международные организации (БИМКО, ФИАТА и др.). Они содержат (на лицевой и обратной сторонах) довольно подробные условия перевозки. В международном мореплавании широко применяются и так назы­ваемые «короткие» формы коносаментов, которые содержат минимум необхо­димых условий и отсылают к соответствующим полным условиям или чартерам (если коносамент выдается на основании чартера). Так, короткая форма, обыч­но применяемая российскими перевозчиками, разработана на основе полной формы коносамента КЭ-2.4.Л. Она не содержит текста на оборотной стороне, а на лицевой стороне указывает, что договор перевозки, свидетельством заключения которого является данная короткая форма, регулируется условиями, со­держащимися в коносаменте КЭ-2.4.Л, экземпляр которого может быть полу­чен в конторе перевозчика или его агента.

Согласно ст. 143 ГК к ценным бумагам в числе других (облигация, век­сель, чек, акция и т. д.) относится и коносамент. Ценной бумагой (ст. 142 ГК) является документ, удостоверяющий с соблюдением установленной формы и обязательных реквизитов имущественные права, осуществление или передача которых возможны только при его предъявлении. Как следует из приведенного перечня ценных бумаг, они могут быть денежными (чек, вексель), дающими право на определенное участие в деятельности акционерного общества (акции), товарными, т. е. бумагами, в которых воплощается право на определенные то­вары. Коносамент является именно такой товарной ценной бумагой.

Договор морской перевозки груза, заключение которого подтверждено выдачей коносамента, является договором присоединения в смысле ст. 428 ГК. Согласно этой статье договором присоединения признается договор, условия которого определены одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и могут быть приняты другой стороной не иначе как путем присоеди­нения к предложенному договору в целом. ГК предусматривает различные пра­вовые последствия присоединения к договору в отношении граждан и предпри­нимателей. Гражданин имеет право требовать расторжения или изменения до­говора, если договор присоединения хотя и не противоречит закону и иным правовым актам, но лишает эту сторону прав, обычно предоставляемых по до­говорам такого вида (в нашем случае - по договору морской перевозки груза), либо содержит явно обременительные для присоединившейся стороны условия, которые она исходя из своих разумно понимаемых интересов не приняла бы при наличии у нее возможности участвовать в определении условий договора. Что касается предпринимателей, то ГК исходит из того, что они должны обла­дать большим опытом и могут потребовать расторжения или изменения дого­вора лишь в том случае, если будет доказано, что присоединившаяся сторона не знала или не должна была знать, на каких условиях заключает договор.

Разумеется, речь идет об условиях, непосредственно не урегулированных в законе или иных правовых актах. Если же в законе прямо установлены основа­ния ответственности перевозчика и исключения из ответственности (см., на­пример, ст. 166-167 КТМ), размер ответственности и ее ограничения (ст. 169-170 КТМ), то присоединившаяся сторона не вправе требовать изменения или расторжения договора перевозки по указанным выше основаниям.

Следовательно коносамент - это документ, выдаваемый судовладельцем грузоотправителю в удостоверении принятия груза к перевозке морским путем.

Таким образом, коносамент является:

распиской перевозчика или его агента, подтверждающей, что груз погружен на определенное судно или принят на склад для погрузки;

доказательством договора морской перевозки между грузоотправителем и перевозчиком. Разумеется, коносамент в качестве договора морской перевозки выдается, как правило, после заключения контракта на перевозку. В этом его отличие от чартера, который фактически содержит в себе все условия перевозки, и если грузоотправитель является также фрахтова­телем, условия чартера имеют привилегию перед коносаментом. В связи с этим важно, чтобы условия контракта на перевозку не расходились с условиями в коносаменте;

"титульным" документом, ценной бумагой (a document of title). Будучи распиской перевозчика, подтверждающей получение груза на борт судна, а также наделенный грузоотправителем как negotiable instrument. Коносамент выступает как document of title, который позволяет покупателю распоряжаться грузом, когда он еще находится в море, передать право на владение грузом, если груз был индивидуализированным (ascertained good) или специфическим (specific good) товаром при договоренности сторон.

Некоторые считают, что коносамент выполняет четвёртую функцию – является как бы оборотным документом – quasi-negotiable instrument.

В коносаменте на одной из сторон указаны условия перевозки (в напечатанном виде). На другой стороне коносамента указаны данные, касаю­щиеся данной погрузки, а именно:

1. Наименование судоходной компании.

2. Номер коносамента. Как правило, коносамент нумеруется согласно портам назначения, однако иногда это правило нарушается.

3. Ссылка на грузоотправителя, наименование фирмы, предъявляющей груз к погрузке. В случае необходимости брокер может обратиться прямо к грузоотправителю.

4. Наименование грузоотправителя. Если в коносаменте указан агент (форвардинг), как отправитель груза, тогда в нем, несомненно, будет добавление as agent или as agent for...., то есть, только как агент, с указанием имени настоящего грузоотправителя Выражение "как агент за ..." является некоторым риском для брокера в случае трудностей, связанных, с оплатой фрахта. Поэтому обычно брокер не включает вышеуказанный пункт, пока не будет гарантирована оплата фрахта.

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

6. Адрес, имя партнера в порту назначения, который должен быть объявлен брокером по прибытии судна; следовательно, он может организовать приемку доставленного груза.

7. Наименование судна.

8. Наименование порта погрузки.

9. Наименование порта выгрузки и, если необходимо, окончательный пункт назначения груза, а также факультативный порт.

10. Порт, где оплачивается фрахт. Штамп "Freight prepaid» означает, что фрахт оплачен в порту погрузки. Фактически грузоотправитель не сможет распоряжаться коносаментом, пока не оплатит фрахт. Штамп "Freight to be collected" или "Freight payable as destination" означает, что фрахт должен быть оплачен в порту назначения. В этом случае фрахт оплачивается перед получением груза.

11. Коносаменты издаются несколькими экземплярами: оригинал (или оригиналы) и копии. Грузоотправитель решает, какое количеством оригиналов коносамента должно быть подписано (обычно 2 или 3).

Если сделано более одного оригинала, это должно быть указано в коносаменте. В случае если один оригинал утерян, груз можно получить по второму оригиналу.

Оригиналы коносаментов, обычно, посылаются отдельной почтой. Если в письме указано: "Herewith we send you 2/3original B/L., –это значит, что сделано 3 оригинала, 2 из которых прилагаются.

Количество копий (копии не могут служить предметом сделки) зависит от потребностей сторон. Такими сторонам являются: грузоотправитель, судоходная компания (судовладелец), агент в порту погрузки, грузовой помощник капитана (старший или второй помощник), агент в порту выгрузки, и (по обстоятельствам) форвардинг - агент, если он действует от имени грузоотправителя.

12. В коносаменте дается описание груза, вес брутто, количество мест, маркировка. Обычно описание груза дается кратко. однако бывает, что требуется подробное описание груза (в случае банковского кредита или для получения импортной лицензии).

Оговорка "Said to contain (s.t.c.)" печатается или наносится штампом и означает "содержание по заявлению", т.е. когда брокер не может знать содержимое ящика Аналогичное выражение "gross weightl", впечатанное в коносаменте, обычно заканчивается оговоркой "said to be".

13. Внизу коносамента дата и порт доставки.

14. Имя и подпись брокера или подпись лица, уполномоченного подписать от его имени.

Коносамент не всегда оформляется брокером. Грузоотправитель может делать это сам; часто коносамент оформляет агент.

Дата на коносаменте должна соответствовать действительной дате погрузки груза на судно. Однако если брокер решит, он может поставить дату отхода судна.

В случае, когда покупатель открывает documentory credit в своем банке, продавец может взять деньги в банке только по предъявлении требуемых документов. Documentory credit обычно открывается на условиях, что отгрузка произведена не позже фиксированной даты. Это означает, что документ обусловливается этой датой, и она не может быть превышена. Такие жесткие условия побуждают иногда заинтересованную сторону просить брокера поставить дату на коносаменте задним числом (antedate). Ни один брокер не хочет идти на это, зная, что antedating наказуемо судом как подлог.

Коносамент может быть трех видов:

ордерный;

на предъявителя;

именной.

Ордерный коносамент (order B/L) - ценная бумага, по которой груз выдается либо по приказу отправителя или получателя, либо по приказу банка. Ордерный коносамент является наиболее распространенным в практике морских перевозок.

Именной коносамент (straight B/L) - ценная бумага, в которой указывается наименование определенного получателя. Груз выдаётся прямо получателю, указанному в коносаменте. Именной является прямой противоположностью ордерному коносаменту.

Коносамент на предъявителя (to bearer B/L) - документ, в котором указывается, что он выдан на предъявителя, т.е. в нем не содержатся какие-либо конкретные данные относительно лица, обладающего правом на получение груза, и поэтому груз в порту назначения должен быть выдан любому лицу, предъявившему его.

В последнее время получили развитие комбинированные перевозки грузов различными видами транспорта – водным, наземным, железнодорожным и т.д., что потребовало комбинированного транспортного документа Combined transport B/L. При этом возникает много проблем. Так как он координирует действия различных видов транспорта, он должен выдаваться одним из перевозчиков - судовладельцем или грузовым экспедитором, действующем как перевозчик или агент от имени перевозчика.

Существует также сервисный коносамент (Service B/L). Этот коносамент может быть использован в разных случаях. Он не может служить предметом сделки. Брокер сам может погрузить определённую партию груза – тогда его имя указывается в коносаменте вместо грузоотправителя, и брокер в порту назначения может выступать в роли получателя.

Кроме этого, коносамент может быть сквозной или прямой.

Различают три типа сквозных коносамента: морской, обычный и коносамент на смешанную перевозку.

Морской сквозной коносамент является серией самостоятельных договоров для перевозки грузов двумя и более последующими перевозчиками. Каждый из перевозчиков несет ответственность за вверенный ему груз на участке и в период времени, определенный его коносаментом.

Обычным сквозным коносаментом является документ, подтверждающий ответственность лица, выдавшего его за перевозку грузов последующими перевозчиками от места погрузки до места назначения. Обычный сквозной коносамент, охватывающий по меньшей мере два различных вида перевозок, называется коносаментом на смешанную перевозку грузов или многомодальным.

Иск по морскому сквозному коносаменту может быть предъявлен первоначальному перевозчику. Против последующего перевозчика может быть применено залоговое право, так как первоначальный перевозчик для него выступает в качестве агента грузоотправителя. Если перевозчики в течение переговоров до предъявления иска письменно не установили, в чьем попечении находится груз, когда возникли убытки – целесообразно иск предъявить ко всем перевозчикам.

По обычному сквозному коносаменту иск может быть предъявлен к первому перевозчику в месте погрузки/выгрузки груза.

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

Груз выдаётся только держателю сквозного коносамента.

По сквозному коносаменту фрахт оплачивается или в порту погрузки грузоотправителем, или в порту выгрузки – получателем груза независимо от портов перегрузки.

На практике некоторые судоходные компании издают только сквозной коносамент, несмотря на то, что в доставке груза до конечного пункта может участвовать автомобильный и/или железнодорожный транспорт.

Если оригинал коносамента оформляется от порта погрузки до порта выгрузки без перевалки, такой коносамент называется прямой (direct B/L).

Как форма договора морской перевозки в линейном судоходстве используются коносаменты линейные, чартерные, береговые, бортовые.

Линейный коносамент (linear B/L) - документ, в котором излагается воля отправителя, направленная на заключение договора перевозки груза.

Чартерный коносамент (charter B/L) - документ, который выдается в подтверждение приема груза, перевозимого на основании чартера. Чартер представляет собой договор фрахтования, т.е. соглашение о найме судна для выполнения рейса или на определенное время. Чартерный коносамент не служит документом для оформления договора морской перевозки, так как в этом случае заключается отдельный договор на фрахт судна в форме чартера.

Как линейный, так и чартерный коносамент определяют отношения между перевозчиком и третьим лицом - добросовестным держателем коносамента. Коносамент является распиской, выдаваемой перевозчиком отправителю в подтверждение приема груза к морской перевозке, а также товарораспорядительным документом. При этом контракт купли-продажи товаров, а также другие операции в отношении товара совершаются посредством коносамента без физической передачи собственно товара.

Береговой коносамент (custody B/L) - документ, который выдается в подтверждение приема груза от отправителя на берегу, как правило, на складе перевозчика. При приеме на борт судна груза, для которого был выдан береговой коносамент, в нем делается отметка о погрузке товара на судно и указываются дата погрузки и другие отметки. Иногда береговой коносамент заменяется на бортовой.

Бортовой коносамент (on board B/L) - документ, который выдается, когда товар погружен на судно.

Далее необходимо рассмотреть процедуру выдачи коносаментов. По желанию грузоотправителя, перевозчик может выдать несколько оригиналов коносамента, на которых указывается, какое количество оригиналов было выдано. Независимо от того, сколько выдано оригиналов коносамента, после выдачи груза по одному из них остальные теряют силу.

Кроме оригиналов коносамента изготовляется определенное количеств копий, на которых ставится штамп "сору", "non negotiable, то есть "копия", документ "не оборотный", документ, по которому не могут быть осуществлены торговые сделки. Однако не только копии коносаментов являются non negotiable, именной коносамент также является non negotiable B/L. Понятие " negotiable" означает "оборотный", "могущий быть переуступленным (купленным или проданным)".

Коносамент, который не содержит оговорок о каких-либо нарушениях груза или упаковки, называется clean B/L – чистый коносамент. Однако это упрощенное определение чистого коносамента. На практике дело обстоит гораздо сложнее и поэтому существует множество определений чистого коносамента. Тем не менее, главная мысль определения «чистого» сводится к отсутствию оговорок, которые порочили бы груз. Антоним чистого коносамента – "нечистый" коносамент (foul, unclean, claused), коносамент, который содержит оговорку о порче груза, нарушениях в упаковке, недостаче и т.п.

Если в коносаменте делаются исправления, необходимо указывать инициалы брокера и штамп "Alleration approved" – "изменение одобрено" – и наименование компании. Когда меняется пункт назначения, брокер вносит его в коносамент оговоркой "Destination changed to ..." – "назначение изменено ...", которая вносится во все оригиналы коносамента. Если это повлечет изменение фрахта, то брокер внесет 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.[[13]](#footnote-13)

В заключение необходимо также остановиться на проблеме морских накладных, возникшей сравнительно недавно. В последние годы широко обсуждается вопрос о замене при международных перевозках коносамента морской накладной. В первую очередь это связано с сокращением товарораспорядительной функции коносамента и увеличением скорости перевозок. Сегодня судно часто приходит в порт назначения значительно раньше, чем туда поступают коносаменты. Традиционная система внешнеторговых сделок с применением документарных аккредитивов, обычай выдавать несколько оригиналов коносаментов способствует мошенническим действиям. В то же время во многих случаях нет необходимости в выдаче ордерных коносаментов, поскольку в процессе перевозки владелец груза не меняется. Морская накладная выписывается на имя определенного получателя, поэтому груз может выдаваться и без предъявления оригинала.

Однако введение морской накладной в практику международных перевозок требует решения некоторых правовых вопросов, в частности: каковы должны быть ее реквизиты, какими нормами будет определяться ответственность перевозчика за утрату, повреждение и задержку в доставке груза, каковы права и обязанности отправителя и получателя. Хотя некоторые перевозчики уже разработали соответствующие условия, без единообразного решения этих вопросов на международном уровне вряд ли можно ожидать широкого применения морских накладных в сделках международной купли-продажи и перевозках.

Ассамблея ММК, состоявшаяся сразу же после завершения Лиссабонской конференции в 1985 году, приняла решение о создании Международном подкомитета по морским накладным, который должен изучить все эти вопросы и внести предложения о возможных решениях. Это могут быть международная конвенция или, что более вероятно, единообразные правила, одобренные ММК, на основе которых и будут выдаваться морские накладные.

### Исполнение договора морской перевозки

1. Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его вы­дачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.

2. В случае, если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской пере­возки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями.

3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи, ни­чтожно. (ст. 150 КТМ РФ)

Правило о периоде ответственности перевозчика «с момента принятия груза к перевозке и до его выдачи» носит императивный характер, т. е. согла­шение сторон, изменяющее период ответственности перевозчика, является ни­чтожным. Хотя в статье не уточняется сам мо­мент передачи груза, можно считать, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия его от отправителя (или лица, действующего от его имени) или какого-либо органа, либо иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки. Заканчивается период ответственности перевозчика в момент сдачи груза полу­чателю или предоставления его в распоряжение получателя в соответствии с договором или законом или обычаем, применимым в порту выгрузки. Если в силу закона или правил, применимых в порту выгрузки, груз должен быть пере­дан какому-либо органу или иному третьему лицу, период ответственности пе­ревозчика заканчивается с момента передачи груза этому органу или лицу.

Обязанности перевозчика, указанные в статье, в ос­новном соответствуют положениям п. 2 ст. 3 Гаагско-Висбийских правил сводятся к тому, что перевозчик должен надлежаще и старательно:

а) грузить груз;

б) обрабатывать и укладывать груз;

в) перевозить, хранить груз и заботиться о нем;

г) выгружать груз.

Слова «надлежаще и старательно» означают, что перевозчик, его агенты и служащие должны принять все меры, которые могли разумно требоваться для обеспечения погрузки, укладки, перевозки и т. д. Бремя доказывания того, что погрузка была осуществлена ненадлежащим образом, лежит на истце. Часто погрузка судна осуществляется не перевозчиком, а отправителем. В этом случае перевозчик не будет нести ответственности за повреждение груза, принадле­жащего этому отправителю. Однако перевозчик не может ссылаться на вину отправителя перед третьими лицами (например, перед владельцем другого гру­за, поврежденного при погрузке).

Груз размещается на судне по усмотрению капитана. При составлении грузового плана учитываются свойства конкретных грузов, их тара, возмож­ность совместной перевозки в одном грузовом помещении и т. п. За правильное размещение, крепление и сепарацию груза на судне несет ответственность пе­ревозчик. При размещении груза на судне принимаются во внимание и вопросы безопасности мореплавания, например остойчивости судна, однако это отно­сится к другой обязанности перевозчика - приведению судна в мореходное со­стояние. При размещении грузов на судне пере­возчик обязан выполнять как международные, так и национальные стандарты и правила. В частности, он должен соблюдать Кодекс безопасной практики раз­мещения и крепления груза ИМО, который содержит подробные положения о безопасном размещении контейнеров, съемных танков, колесной техники и др. Как и при погрузке, бремя доказывания ненадлежащей укладки лежит на истце.

Обязанность перевозить и хранить груз является одной из основных обязанностей, принимаемых на себя перевозчиком в соответствии с договором. Эта обязанность применительно к конкретным видам грузов уточняется в мно­гочисленных международных и национальных правилах, например, в МКМПОГ, Кодексе безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные гру­зы, Правилах морской перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (РДЗ 1.13.02-89) и др.

Поскольку период ответственности перевозчика заканчивается выдачей груза получателю, в его обязанности входит и сама выгрузка груза. Это означа­ет, что перевозчик (или его агент) должен обеспечить надлежащую организа­цию разгрузки и несет ответственность за ущерб, причиненный в ее процессе. Как и в случаях ненадлежащей укладки и погрузки, бремя доказывания ненад­лежащей выгрузки возлагается на истца.

В статье речь идет о «принятом для перевозки» грузе, т. е. о грузе, уже находящемся в ведении перевозчика. Перевозчик не должен принимать груз, если он не сможет обеспечить надлежащее обращение с ним в процессе погрузки, укладки, перевозки и т. д. Перевозчик по сравнению с кон­кретным отправителем обязан обладать большими знаниями о грузах, их свой­ствах, особенностях обращения при хранении, погрузке и перевозке. Если его знаний недостаточно, он обязан затребовать дополнительные инструкции от отправителя. Например, если в силу свойств груза он требует особого обраще­ния, отправитель должен информировать об этом перевозчика, который обязан поступать с грузом в соответствии с полученными указаниями.[[14]](#footnote-14)

Перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установ­лены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который ра­зумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоя­тельств, и обычным маршрутом.

Срок доставки груза определяется соглашением сторон, а при отсутст­вии соглашения - в разумный, обычно принятый срок. Статья 792 ГК устанав­ливает, что срок доставки груза определяется в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в ра­зумный срок. Отсутствие в ст. 152 КТМ упоминания о порядке определения сроков доставки груза еще не означает, что на морском транспорте сроки дос­тавки устанавливаются только соглашением сторон. Согласно п. 2 ст. 5 КТМ федеральный орган исполнительной власти в области транспорта издает в соот­ветствии с КТМ и другими законами и иными нормативными актами обяза­тельные для исполнения всеми организациями и гражданами правила, инструк­ции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возни­кающие в торговом мореплавании. Этими правилами могут устанавливаться и сроки доставки грузов в каботаже.

В настоящее время действуют сроки доставки в каботаже, установлен­ные приказом Минморфлота СССР от 1 марта 1988 г. № 24. Приказом установ­лены сроки доставки грузов морским транспортом в каботаже в Дальневосточ­ном, Северном, Каспийском бассейнах. Согласно Правилам эти сроки исчис­ляются:

а) по грузам, принимаемым морскими портами для отправки морем непо­средственно от грузоотправителей, - с 24-го часа суток выдачи отправителю накладной или коносамента на прием груза к перевозке;

б) по грузам, поступившим в морские порты с речных путей или с железных дорог, - с момента предъявления речными пароходствами или соответственно железной дорогой передаточных ведомостей;

в) по грузам, принимаемым морскими портами с предварительной концен­трацией для перевозки морем в направлениях, не обслуживаемых регулярным судоходством, - с момента приема к перевозке последней партии согласованно­го количества груза.

Грузы считаются доставленными морским транспортом в пункты назначе­ния: для портов и портопунктов, где грузовые операции производятся силами порта, - с момента извещения грузополучателя о готовности груза к выдаче;

для портов и портопунктов, где грузовые операции производятся силами грузо­получателей, - с момента заявления капитана прибывшего судна о готовности к выгрузке.

Сроки доставки грузов начинают течь со дня открытия навигации и закан­чиваются днем прекращения обязательного приема грузов к перевозке.

В заграничном сообщении сроки доставки не устанавливаются. Так, при перевозке по чартеру обычно указывается, что судно будет следовать «со всей возможной скоростью» или «с разумной скоростью». При этом понимается не максимальная, а обычная, наиболее экономичная скорость. Вопрос о том, про­изведена ли перевозка в разумное время, должен решаться в зависимости от конкретных обстоятельств и условий перевозки.

Согласно п. 4 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил, никакая девиация (су­щественное отклонение от общепринятого пути) для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не счита­ются нарушением Конвенции или договора перевозки, а перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

Коносаменты содержат примерно одинаковые условия о девиации. Соглас­но этим условиям, груз может перевозиться по любому маршруту, который не обязательно должен быть прямым маршрутом, через любые порты, которые судно может посетить для любых целей и в любой последовательности. Судно может плавать без лоцмана, осуществлять ремонтные работы, становиться в сухой док, буксировать суда в любых ситуациях. Линейный коносамент БИМКО исходя из того, что судно занято в линейных перевозках, предусматривает, что намеченный рейс не должен быть ограничен прямым маршрутом и включает в себя любой маршрут, в том числе возвращение, стоянку, замедление скорости в любых портах или в любых местах с разумной целью, связанной с выполнением рейса, в том числе с обслуживанием судна и экипажа.

### Прекращение обязательств по договору морской перевозки груза

Отказ перевозчика от исполнения договора морской перевозки груза

В случае, если стоимость погруженного груза не покрывает фрахт и другие расходы перевозчика на груз и отправитель или фрахтователь не внес полностью фрахт перед отправлением судна и не предоставил допол­нительное обеспечение, перевозчик имеет право до выхода судна в рейс от­казаться от исполнения договора морской перевозки груза и требовать уплаты одной второй полного фрахта, при наличии простоя платы за простой и возмещения произведенных перевозчиком за счет груза других расходов. Выгрузка груза осуществляется за счет отправителя или фрах­тователя. (ст. 154 КТМ РФ)

Статья 154 КТМ РФ предусматривает возможность одностороннего отказа от исполнения обязательства по договору морской перевозки грузов при определенных условиях. Согласно ст. 310 ГК односторонний отказ от испол­нения обязательства не допускается, за исключением случаев, предусмотрен­ных законом (например, при существенном нарушении договора, т. е. нару­шении, которое влечет для другой стороны такой ущерб, что она в значитель­ной степени лишается того, на что была вправе рассчитывать при заключе­нии договора).

Отказ перевозчика от исполнения возможен при одновременном нали­чии двух условий:

а) стоимость погруженного груза не покрывает фрахта и других расходов перевозчика по грузу;

б) отправитель или фрахтователь не внес полностью фрахта перед отправ­лением судна и не предоставил дополнительного обеспечения.

Обычно перевозчик может не выдавать груз в порту назначения впредь до уплаты фрахта и других расходов, продать удерживаемый груз и тем самым возместить свои расходы. Однако в тех случаях, когда стоимость груза не по­крывает фрахта и расходов перевозчика, залоговое право не обеспечивает пол­ного удовлетворения его требований. Поэтому закон предоставил перевозчику право одностороннего отказа от исполнения договора морской перевозки груза при наступлении указанных обстоятельств.

Отправитель или фрахтователь обязан в рассматриваемых случаях не только возместить стоимость выгрузки груза, но и уплатить перевозчику поло­вину полного фрахта, платы за простой, а также другие расходы, произведен­ные перевозчиком за счет груза.

Отказ отправителя или фрахтователя от исполнения договора морской перевозки груза

При предоставлении всего судна для перевозки груза отправитель или фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при условии уплаты:

1) одной второй полного фрахта, при наличии простоя платы за простой, произведенных перевозчиком за счет груза и не включенных в сумму фрахта расходов, если отказ отправителя или фрахтователя наступил до истечения сталийного или контрсталийного времени, установленного для погрузки груза, либо до выхода судна в рейс, в зависимости от того, какой из указанных мо­ментов наступил раньше;

2) полного фрахта, других сумм, указанных в подпункте 1 настоящего пункта, если отказ отправителя или фрахтователя наступил после одного из моментов, указанных в подпункте I настоящего пункта, и договор морской перевозки груза заключен на один рейс;

3) полного фрахта за первый рейс, других сумм, указанных в подпункте 1 на­стоящего пункта, и одной второй фрахта за остальные рейсы, если отказ отправителя или фрахтователя наступил после одного из моментов, указан­ных в подпункте I настоящего пункта, и договор морской перевозки груза за­ключен на несколько рейсов.

При отказе отправителя или фрахтователя от исполнения договора мор­ской перевозки груза до выхода судна в рейс перевозчик обязан выдать отпра­вителю или фрахтователю груз, если даже выгрузка груза может задержать судно более установленного срока.

При отказе отправителя или фрахтователя от исполнения договора мор­ской перевозки груза во время рейса отправитель или фрахтователь вправе требовать выдачи груза только в том порту, в который судно должно зайти в соответствии с договором морской перевозки груза или зашло в силу необхо­димости.

2. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно, отправи­тель или фрахтователь может отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при условии уплаты полного фрахта, при наличии простоя платы за простой, возмещения расходов, произведенных перевозчиком за счет груза и не включенных в сумму фрахта. Перевозчик обязан по требованию от­правителя или фрахтователя выдать груз до его доставки в порт назначения только в случае, если этим не будет причинен ущерб перевозчику и другому отправителю или фрахтователю. (ст. 155 КТМ РФ)

Статья 155 предоставляет право отправителю или фрахто­вателю в одностороннем порядке отказаться от договора перевозки. Отправи­тель не обязан сообщать перевозчику мотивы отказа от договора и может зая­вить о таком отказе в любое время.

В случае перевозки груза по чартеру, когда договор заключен с предос­тавлением для перевозки всего судна, отправитель может отказаться от испол­нения договора перевозки груза: до начала погрузки; во время погрузки, в тече­ние которой перевозчик держит судно под погрузкой без дополнительных к фрахту платежей; после окон­чания сталийного времени; после выхода судна в рейс. Выбор времени одностороннего отказа от исполнения договора перевозки влияет лишь на правовые последствия, которые он влечет для отправителя или фрахтователя.

Если отказ от исполнения договора последовал до истечения сталийно­го или контрсталийного времени либо до отправления судна в плавание, отпра­витель уплачивает половину полного фрахта, плату за простой (если простой имел место), а также возмещает перевозчику расходы, произведенные за счет груза.

Полный фрахт и другие суммы уплачиваются отправителем, если отказ от исполнения договора наступил после выхода судна в рейс или даже тогда, когда судно все еще находится в порту погрузки, однако сталийное (или контрста­лийное) время истекло. В последнем случае перевозчик обязан за счет отправи­теля выгрузить груз из судна и выдать его отправителю, даже если это связано с простоем судна. Выдача груза производится при условии возврата перевозчику оригиналов коносамента (если они были выданы) или предоставления соответ­ствующей гарантии.

В тех случаях, когда договор перевозки груза был заключен на несколько рейсов, для отправителя или фрахтователя наступают те же последствия, что и при фрахтовании на один рейс: если он отказывается от исполнения договора в сроки, указанные в подп. 1 п. 1 ст. 155 КТМ, уплачивается половина полного фрахта за все количество груза, которое подлежало перевозке в течение не­скольких рейсов, платы за простой и т. д. Если отказ от исполнения договора последовал в то время, когда судно, принявшее груз, в первом рейсе уже вышло из порта или истекло сталийное (или контрсталийное) время, уплачивается полный фрахт за первый рейс и половина фрахта за остальные рейсы.

Как в первом, так и во втором случае при отказе от исполнения договора во время рейса отправитель или фрахтователь не могут требовать от перевозчика направления судна в иной порт по его желанию. Перевозчик может выдать груз в том порту, куда судно следует в соответствии с договором или другом порту, в который судно было вынуждено зайти.

В случае, предусмотренном п. 2 статьи 155 КТМ РФ, перевозчик предоставляет судно в распоряжение нескольких фрахтователей, и поэтому последствия одностороннего отказа от договора одного из фрахтователей яв­ляются иными. Во-первых, отказ может иметь место лишь при условии уплаты полного фрахта и других расходов независимо от того, истекло ли сталийное (или контрсталийное) время. Во-вторых, перевозчик может выдать груз в пору отправления или в любом промежуточном порту при условии, что это не нане­сет ущерба самому перевозчику или другим отправителям. Таким образом, если при отказе от исполнения договора перевозки отправитель потребует выгрузки груза и его выдачи, например в порту отправления, перевозчик не обязан это делать, если в результате может быть нанесен ущерб другим лицам (задержка судна, просрочка в доставке грузов, принадлежащих другим грузовладельцам, и т. п.).

Статья 156. Отказ от исполнения договора морской перевозки груза каждой из его сторон

1. Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки груза следующих обстоятельств:

1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;

2) блокада места отправления или места назначения;

3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по при­чинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза;

4) привлечение судна для государственных нужд;

5) запрещение соответствующими властями вывоза груза, который пред­назначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назна­чения.

Обстоятельства, предусмотренные подпунктами 3 и 5 настоящего пунк­та, не могут служить основанием для отказа от исполнения договора мор­ской перевозки груза без возмещения другой стороне убытков, если задержка судна предвидится кратковременная.

При наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящим пунктом, перевозчик не несет расходов на выгрузку груза.

2. Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения вследствие наступления любого из обстоятельств, преду­смотренных пунктом I настоящей статьи, также во время рейса. При этом отправитель или фрахтователь возмещает перевозчику все расходы на груз, в том числе расходы на его выгрузку, а также фрахт в размере, пропорцио­нальном фактически пройденному судном расстоянию.

Право отказаться от исполнения договора каждой из сторон до отхода судна из места погрузки при наступлении определенных обстоятельств осуще­ствляется отправителем, фрахтователем или перевозчиком в одностороннем порядке.

Среди обстоятельств, с наступлением которых может наступить отказ от исполнения договора морской перевозки груза, названы военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза. Само понятие «военные действия» обычно трудностей не вызывает: это любые военные действия между враждующими сторонами, которые могут вестись как непосредственно воюющими сторонами, так и их союзниками, формально не объявившими состояние войны. Не обязательно, чтобы и сами воюющие стороны формально объявили войну друг другу. В понятие военных действий включаются и действия, совер­шаемые в процессе гражданских войн.

Под «блокадой» понимается преграждение доступа с моря к побережью и портам с целью прервать отношения с морскими странами. Различают не­сколько категорий блокады, в том числе коммерческую, которая проводится при отсутствии военных действий с целью воспрепятствовать морской торговле путем предотвращения захода судов в блокируемый район (порт) и выхода из этого района. Блокада должна быть эффективной, т. е. поддерживаться и осу­ществляться рядом судов, расположенных вокруг блокируемого района, в ко­личестве, достаточном для того, чтобы прервать коммуникации и создать риск захвата судна. Для того чтобы блокада носила обязательный характер, необхо­димо наличие соответствующей декларации. Прорыв блокады влечет за собой конфискацию судна и груза.

Задержание судна по распоряжению властей может служить основани­ем к отказу от исполнения договора морской перевозки груза без возмещения убытков лишь в том случае, если оно было вызвано причинами, не зависящими от перевозчика или отправителя. Например, согласно ст. 80 КТМ судну может быть отказано в разрешении на выход из порта в результате неуплаты установ­ленных сборов и штрафов. По требованиям, основанным на общей аварии, столкновении и т. п., судно может быть арестовано по постановлению суда или председателя МАК (Морская арбитражная комиссия при торгово-промышленной палате РФ).

Согласно ст. 417 ГК, если в результате издания акта государственного органа исполнение обязательства становится невозможным полностью или час­тично, обязательство прекращается полностью или в соответствующей части. Так, государство вправе привлекать для специальных надобностей суда, пла­вающие под его флагом. Обычно суда привлекаются для выполнения мобили­зационной подготовки в связи с необходимостью обеспечения военных дейст­вий и т. п.

В соответствии со ст. 20 ТК ввоз на территорию Российской Федерации и вывоз отдельных товаров может быть запрещен исходя из соображений госу­дарственной безопасности, защиты общественного порядка, нравственности населения, жизни и здоровья человека, защиты животных и растений, охраны окружающей среды и т. д.

Задержание судна и запрещение вывоза и ввоза груза не могут служить основанием к отказу от исполнения договора перевозки без возмещения другой стороне убытков, если задержка предвидится кратковременная. Задержание судна при обычных обстоятельствах длится сравнительно недолго, и во многих случаях его освобождение зависит от перевозчика. Сравнительно быстро мож­но выяснить и причину запрета на ввоз или вывоз определенных грузов. Поэто­му закон стимулирует обе стороны к активным действиям, направленным на скорейшее уточнение времени задержки судна или запрещения ввоза (вывоза) груза. Срок «кратковременной задержки» зависит от конкретных обстоятельств, свойств груза и т. п.

Если обстоятельства, (военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза перечисленные в п.1 статьи 156), на­ступают уже после выхода судна из порта отправления, во время рейса, то при отказе от исполнения договора перевозки отправитель уплачивает перевозчику фрахт пропорционально пройденному расстоянию и возмещает ему все поне­сенные по грузу расходы (по выгрузке, хранению, простою судна и др.).

Необходимо рассмотреть статью 157 «Прекращение договора морской перевозки груза вследствие невозможности его исполнения»:

1. Договор морской перевозки груза прекращается без обязанности одной стороны договора возместить другой стороне договора вызванные прекраще­нием договора убытки, если после его заключения и до отхода судна от места погрузки груза вследствие не зависящих от сторон обстоятельств:

судно погибнет или будет насильственно захвачено;

судно будет признано непригодным к плаванию:

погибнет груз, индивидуально определенный;

погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его для по­грузки и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.

2. Договор морской перевозки груза прекращается вследствие указанных в пункте 1 статьи обстоятельств и во время рейса; при этом пере­возчику причитается фрахт в размере, пропорциональном фактически прой­денному судном расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного груза.

Согласно ст. 416 ГК обязательство прекращается невозможностью ис­полнения, если она вызвана обстоятельствами, за которые ни одна из сторон не отвечает. Статья 157 КТМ определяет не только обстоятельства, при которых договор прекращается вследствие не зависящих от сторон обстоятельств, но и последствия прекращения договора.

Договор морской перевозки прекращается без обязанности одной сто­роны возместить другой стороне убытки, если после его заключения и до отхо­да судна из места погрузки вследствие обстоятельств, не зависящих от сторон:

а) судно погибнет или будет насильственно захвачено. Под гибелью судна понимается не только его полная утрата в результате, например, действия не­преодолимой силы, но и полная конструктивная гибель, когда устранение поне­сенных судном повреждений экономически нецелесообразно. Насильственный захват судна может иметь место при попытке про­рвать блокаду, а также в результате нападений на суда в некоторых районах Мирового океана и т. п.;

б) судно будет признано непригодным к плаванию. Следует отличать непри­годность к плаванию, вызванную непроявлением перевозчиком должной забот­ливости по приведению судна в мореходное состояние и признание судна непригодным к плаванию по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. В первом случае положения ст. 157 КТМ не приме­няются и перевозчик будет нести ответственность, предусмотренную договором;

в) погибнет груз, индивидуально определенный. Вещи, участвующие в гра­жданском обороте, подразделяются на индивидуально-определенные и вещи, определяемые родовыми признаками (существует и иное деление вещей, на­пример, на делимые и неделимые и др.). Гибель индивидуально-определенного груза (например, конкретного механизма и т. п.) влечет за собой прекращение договора перевозки груза;

г) погибнет груз, определяемый родовыми признаками. Этот груз характе­ризуется общими для данного рода вещей свойствами (зерно, уголь, железная руда и т. д.), и его гибель ведет к прекращению договора лишь при определен­ных условиях: во-первых, груз до его гибели уже должен быть предъявлен к перевозке, во-вторых, отправитель не успеет сдать другой груз вместо погиб­шего. Отправитель может предъявить другой груз в течение сталийного или контрсталийного времени, установленного для погрузки.

Если указанные выше обстоятельства произошли во время рейса, дого­вор также прекращается, причем перевозчик имеет право на получение фрахта пропорционально фактически пройденному расстоянию. В основном здесь речь идет о том случае, когда судно будет признано непригодным к плаванию. При спасательных операциях относительно судов, терпящих бедствие, часть груза (иногда весьма значительная), оказывается спасенной несмотря на гибель суд­на. В этих случаях перевозчик также имеет право на получение фрахта исходя из количества спасенного и сданного груза.

### Выгрузка и выдача груза

Если груз перевозился на основании коносамента, право распоряжения грузом принадлежит любому законному держателю коносамента. Таким закон­ным держателем является:

а) по именному коносаменту - лицо, указанное в коносаменте или лицо, ко­торому коносамент был передан по именной передаточной надписи;

б) по ордерному коносаменту - лицо, приказу которого составлен коноса­мент, или лицо, указанное в последней из непрерывного ряда таких надписей. Непрерывный ряд передаточных надписей необходим для того, чтобы перевозчик был уверен, что лицо, стоящее послед­ним, является законным держателем коносамента;

в) любое лицо, предъявившее коносамент на предъявителя.

Если груз перевозился на основании морской накладной или иного по­добного документа (например, накладной, которой оформлена перевозка груза в прямом смешанном сообщении), груз выдается получателю, указанному в накладной, если только право контроля не было передано отправителем иному лицу.

Выдача груза перевозчиком или его агентом в порту назначения осуще­ствляется по предъявлении оригинала коносамента. Перевозчик не должен вы­давать груз без оригиналов, так как на него может быть возложена ответствен­ность за выдачу груза лицу, не имеющему права на его получение. Поскольку ситуации, при которых судно приходит в порт назначения до поступления ори­гиналов коносаментов, являются нередкими, перевозчику могут предлагаться различные гарантии возмещения ущерба, нанесенного ему выдачей груза без предъявления оригиналов коносаментов. Страховщиками ответственности пере­возчика разработаны различные формы таких гарантий. Так, известна стандартная форма обеспечения, принятая клубами взаимного страхования, согласно которой лицо, заинтересованное в получении груза, и соответствующий банк гарантируют перевозчику и его агентам возмещение всех убытков, которые у них могут воз­никнуть в результате выдачи груза без предъявления оригиналов коносаментов. В случае возбуждения иска против перевозчика покрываются все расходы по веде­нию дела, а при аресте или задержании судна обеспечивается его освобождение путем предоставления соответствующих гарантий и возмещение убытков.

Вопрос о приемлемости обеспечения решается перевозчиком в каждом кон­кретном случае.

Согласно действующим Правилам оформления грузовых и перевозоч­ных документов (РД 31.10.37-89) выдача груза при перевозке в каботаже в пор­тах общего пользования осуществляется следующим образом:

а) получатель предъявляет в грузовую контору порта оригиналы коноса­ментов;

б) грузовая контора выписывает расходный ордер и вместе с копией коно­саментов вручает их получателю;

в) получатель предъявляет расходный ордер начальнику склада, который выдает груз под расписку получателя на расходном ордере. На копии коноса­мента проставляется календарный штемпель, подтверждающий дату выдачи груза.

Перевозка груза в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении производится по накладной и дорожным ведомостям. Выдача груза получателю в порту назначения производится под расписку на дорожной ведомости в том же порядке, как и выдача груза, прибывающего в каботаже.

Выдача груза, прибывшего в заграничном сообщении, производится при предъявлении оригиналов коносаментов с соблюдением правил, установлен­ных ТК.

В случае, если суммы, вырученной от продажи груза, недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, перевозчик вправе взыскать недополученную им сумму с от­правителя или фрахтователя.

Если при перевозке гру­за на основании чартера получатель в порту назначения не явился за получени­ем груза, отказался от груза или задерживает прием груза таким образом, что груз не может быть выгружен в установленный срок. В зависимости от того, было ли предоставлено в распоряжение фрахтователя все судно или только часть грузовых помещений, предусматривается наступление различных право­вых последствий.

Если для перевозки было предоставлено не все судно и получатель сра­зу отказался от груза или осуществляет его прием таким образом, что простой судна неизбежен, перевозчик направляет уведомление заинтересованным в гру­зе лицам (отправителю или фрахтователю, а также получателю, если перевоз­чику он известен) и, не ожидая ответа, вправе сдать груз на склад за счет и на риск получателя. Это означает, что получатель обязан оплатить все расходы по выгрузке и расходы хранителя. После передачи груза на склад ответственность морского перевозчика прекращается и получатель несет все риски, вытекающие из хранения этого груза на складе.

В том случае, если для перевозки груза было предоставлено все судно, перевозчик может поместить груз на склад лишь по истечении сталийного и контрсталийного времени (если стороны договорились о контрсталийном вре­мени).

Хотя в п. 2 ст.59 КТМ прямо не упоминается об обязанно­сти перевозчика направить лицу, заинтересованному в грузе, соответствующее уведомление, на практике такое уведомление всегда делается. В течение ста­лийного (и контрсталийного) времени от отправителя или фрахтователя и ино­го управомоченного распоряжаться грузом лица могут поступить распоряжения относительно того, как поступить с грузом. Эти распоряжения не являются для перевозчика обязательными, и он должен поступать в зависимости от обстоя­тельств, имея в виду, что после передачи груза на склад обязательства, вытекаю­щие из договора перевозки, им полностью выполнены.

Перевозчик, при отсутствии иной договоренности с владельцем груза, может осуществить продажу груза через два месяца со дня прихода судна в порт, т. е. если груз был выгружен на склад по истечении сталийного (и контр­сталийного) времени, то время хранения груза на складе оказывается меньше двух месяцев. Следует иметь в виду, что продажу груза осуществляет перевоз­чик, который из вырученной от продажи груза суммы обязан возместить вла­дельцу склада его расходы по хранению. Если же отправитель или фрахтова­тель до передачи груза на хранение уплатили перевозчику все причитающиеся по данной перевозке суммы, то продажа груза может быть осуществлена по договоренности с перевозчиком владельцем склада.

Если стоимость груза невысока и несоизмерима со стоимостью его хра­нения, перевозчик вправе осуществить продажу груза ранее указанного срока.

Поскольку перевозчик обязан действовать с учетом интересов груза, он должен продать скоропортящийся груз в сроки, определенные с учетом характера и свойств груза.

### Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя

Статья 166. Ответственность перевозчика

1. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение при­нятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

1) непреодолимой силы;

2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;

3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;

4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;

5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);

6) военных действий и народных волнений:

7) действия или бездействия отправителя или получателя;

8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;

9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;

10) недостаточности или неясности марок;

11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;

12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работни­ков или агентов.

2. Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого со­глашения - в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утра­той груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту вы­грузки лицу, управомоченному на получение груза, в течение тридцати кален­дарных дней по истечении установленного пунктом 2 настоящей статьи сро­ка выдачи груза.

4. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение приня­того для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Пункт 1 ст. 166 содержит основное правило об ответ­ственности перевозчика, которое в целом соответствует п. 2 ст. 4 Гаагско-Вис-бийских правил. В отличие от ст. 796 ГК оно сформулировано в «негативном» виде - перевозчик не отвечает за утрату или повреждение груза - и на первый взгляд содержит целый перечень обстоятельств, исключающих ответственность перевозчика.

Этот перечень носит в какой-то мере случайный характер и является лишь иллюстрацией обстоятельств, при которых груз может быть поврежден, утрачен или его доставка просрочена не по вине перевозчика. Однако перевозчик не несет от­ветственности и при наступлении иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов. Хотя ст. 796 ГК содержит иную фор­мулировку - перевозчик, чтобы освободиться от ответственности, должен дока­зать, что утрата или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, - формула КТМ также отражает принцип ответственности, основан­ный на вине.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, а также за просрочку в его доставке возникает с момента принятия перевозчиком груза в свое ведение до момента его выдачи. Таким образом, для возложения ответ­ственности на перевозчика необходимо, чтобы:

а) груз был им принят от отправителя или фрахтователя;

б) при выдаче груза получателю в установленном порядке зафиксированы утрата или повреждение груза либо просрочка в его доставке;

в) утрата или повреждение (просрочка в доставке) произошли по вине пере­возчика.

Получателю необходимо представить доказательства лишь сдачи груза перевозчику в надлежащем состоянии, о получении груза в поврежденном со­стоянии (или полном или частичном отсутствии груза), о задержке в доставке и о размере причиненного ему ущерба. Доказывать наличие вины перевозчика он не обязан, поскольку перевозчик считается виновным, если не докажет обратное.

Утрата или повреждение груза обычно устанавливается при осмотре и проверке груза при выдаче его получателю или в определенный после выдачи срок и оформляется в соответствии с дейст­вующими на морском транспорте правилами. В КТМ впервые включена норма, регулирующая те случаи, когда перевозчик не выдает груз и не заявляет о том, что груз утрачен. Установлено, что лицо, имеющее право заявить требование в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если он не был выдан в порту выгрузки лицу, управомоченному на его получение, в течение 60 кален­дарных дней по истечении срока выдачи груза. Такая презумпция утраты груза содержится в других транспортных конвенциях и, в частности, в п. 3 ст. 5 Гам­бургских правил. Если впоследствии груз будет найден, вопрос о возможности передачи его получателю решается соглашением сторон.

Просрочка в доставке груза имеет место в том случае, если перевозчик не выдал груз в порту назначения в срок, установленный соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - в срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств. Если задержка превысит время, установленное в п. 3 ст. 166 КТМ, получатель может (но не обязан) считать груз утраченным. Вместо этого полу­чатель может принять груз, доставленный с задержкой, и взыскать с перевозчи­ка ущерб, причиненный в результате задержки в доставке.

Под непреодолимой силой понимаются обстоятельства, чрезвычайные и непредотвратимые при данных условиях (ст. 401 ГК). К непреодолимой силе относятся не только природные стихийные явления, но и такие обстоятельства, как военные действия и народные волнения, забастовки, карантин и т. п. Одна­ко самого факта наличия непреодолимой силы еще недостаточно для того, что­бы перевозчик мог освободиться от ответственности. Он должен доказать не только наличие непосредственной причинной связи между событием и утратой или повреждением груза, но и то, что им и его работниками были приняты все разумные меры к обеспечению сохранной перевозки.

В одном из дел, рассмотренном МАК (Дело МАК 66/1966) истец просил возместить ему убытки от повреждения груза (фанеры в пачках), т. к. в процес­се перевозки было нарушено крепление груза и оборвались металлические лен­ты, скрепляющие пачки. Перевозчик ссылался на то, что повреждение груза произошло в результате шторма, во время которого крен судна достиг 45°. По делу установлено, что груз был погружен и закреплен в соответствии с требо­ваниями хорошей морской практики и в акте сюрвейера отмечалось, что во время рейса принимались все необходимые и разумные меры предосторожно­сти для обеспечения сохранности груза. МАК пришла к выводу, что причиной повреждения является действие непреодолимой силы.

Вместе с тем следует иметь в виду, что добросовестный перевозчик всегда должен ожидать, что его судно может подвергнуться воздействию стихийных сил, и поэтому принимать меры к приведению судна в состояние, обеспечи­вающее перевозку груза в условиях, которых разумно следует ожидать.[[15]](#footnote-15)

В отличие от событий, носящих характер непреодолимой силы, опасно­сти или случайности на море не всегда характеризуются чрезвычайностью и непреодолимостью: иногда бывает достаточно, чтобы они носили случайный характер и перевозчик не мог предвидеть их наступления даже при проявлении им должной заботливости. При этом принимаются во внимание различные фак­торы: сила ветра, географическое положение судна, время года, продолжитель­ность воздействия, повреждения, причиненные не только грузу, но и судну (если они имели место) и, конечно, возможность предвидения. В качестве при­меров опасностей и случайностей на море можно привести следующие случаи:

столкновение с подводным препятствием; столкновение с судном, следующим без огней; столкновение с айсбергом; посадка на мель, не обозначенную на кар­те; густой туман, который в течение нескольких дней не давал возможности войти в порт судну со скоропортящимся грузом на борту; сильное волнение, не позволившее длительное время войти в порт.

Иногда бывает сложно разграничить порчу груза, происшедшую в ре­зультате действия непреодолимой силы и в результате опасностей и случайно­стей на море. Если в процессе перевозки груза в результате шторма необычной силы была нарушена герметизация трюмов и произошла подмочка груза, пере­возчик может быть освобожден от ответственности на основании подп. 1 п. 1 ст. 166 КТМ. Если же в процессе рейса заботливый перевозчик должен осуще­ствлять вентиляцию трюмов, однако не смог это сделать в связи с тем, что пре­пятствовала штормовая погода, не носящая исключительного характера, и в результате груз был испорчен - перевозчик может быть освобожден от ответст­венности на основании подп. 2 п. 1 ст. 166 КТМ.

Ссылаясь на «морские опасности», перевозчик должен доказать их на­личие. При рассмотрении МАК одного из дел (Дело МАК № 69/1965) перевоз­чик ссылался на «морские опасности» - шторм, достигавший 11 баллов, при котором волны неоднократно накрывали покрытие трюмов и вентиляционные устройства. Однако МАК сочла недоказанным утверждение перевозчика о на­личии «морских опасностей», так как заявление о морском протесте было сде­лано с нарушением установленных правил, а другие документы не подтвержда­ли их наличие. В другом деле (Дело МАК № 80/1981) МАК сочла доказанным, что порча груза картофеля произошла из-за шторма, в связи с которым пере­возчик не мог осуществлять вентиляцию груза. МАК пришла к выводу, что порча картофеля произошла в силу морских опасностей и случайностей, а пре­дотвратить наступление вредоносных последствий перевозчик не мог, несмотря на то, что им были приняты все меры должной заботливости в отношении со­хранения груза.

В конце 1998 г. Верховный суд Австралии рассмотрел дело «The Bunga Seroja», в котором подтвердил обычно принятый подход к «морским опасно­стям». Судно перевозило груз алюминия, упакованного в контейнеры, из Сид­нея на Тайвань. Во время рейса судно должно было пройти через Большой барьерный риф. Капитан знал, что здесь его ожидают тяжелые погодные усло­вия, и исходил из худшего прогноза. Владелец груза, поврежденного во время шторма, утверждал, что опасности и случайности на море могут служить защи­той для перевозчика лишь в том случае, когда их разумно нельзя было предви­деть. Однако Верховный суд освободил перевозчика от ответственности, имея в виду, что судно было мореходным, укомплектовано экипажем и снабжено; ущерб произошел не в результате ненадлежащей погрузки и не в результате навигационной ошибки.[[16]](#footnote-16)

В тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли частич­но в результате «морских опасностей», а частично по вине перевозчика, суд или арбитраж в зависимости от конкретных обстоятельств могут возложить на пе­ревозчика ответственность полностью или в определенной части. Так, МАК неоднократно применяла этот принцип при перевозке скоропортящихся грузов, если перевозчик нарушал правила при размещении груза на судне (например, укладка груза осуществлялась по высоте свыше установленного числа рядов; вентиляционные проходы составляли меньше установленных параметров). Апел­ляционный суд Парижа возложил на перевозчика частичную ответственность (50 %) за утрату груза, поврежденного в результате плохой погоды (сильного ветра - 10 баллов и волнения - до 10 м), поскольку капитан вышел в рейс, имея неблагоприятный прогноз погоды.

Согласно п. 4 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил не считается наруше­нием договора никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море. Это связано с тем, что в силу норм международного права н ст. 62 КТМ капитан обязан оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель, и для этой цели должен следовать во всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи. В силу изложенного перевозчик освобождается от ответственности, если в результате любых мер по спасанию человеческой жизни на море произойдет утрата или повреждение груза либо задержка в его доставке.

В отличие от Гаагских правил подп. 3 п. 1 ст. 166 КТМ РФ со­держит заимствованную из Гамбургских правил концепцию разумных мер по спасанию имущества на море. Это означает, что перевозчик, спасая имущество, обязан проявлять должную заботливость о перевозимом грузе, т. е., принимая решение о спасании другого судна и находящегося на его борту груза, должен исходить из интересов перевозимого груза. Если окажется, что в результате длительной спасательной операции перевозимый на судне-спасателе груз будет утрачен, поврежден или задержан, перевозчик вряд ли будет освобожден от ответственности на основании нормы подп. 3 п. 1. Во всяком случае, начиная спасание имущества на море, перевозчик должен предварительно оценить, на­сколько его действия впоследствии будут признаны разумными, особенно при­нимая во внимание, что заранее бывает сложно установить продолжительность спасательной операции. Если суды будут слишком ограничительно толковать понятие «разумные меры», это может привести к тому, что во многих случаях капитаны судов предпочтут воздержаться от проведения спасательных операций.

Утрата или повреждение груза, должны произойти в результате воздействия пламени, а не просто нагревания груза. Нагревание, которое не перешло в стадию воспламе­нения, не является пожаром в смысле подп. 4. Ущерб, причиненный грузу в результате задымления при пожаре, а также в результате подмочки при туше­нии пожара, также рассматривается в качестве ущерба, возникшего вследствие пожара.

Пожар, результатом которого стали утрата или повреждение груза, может возникнуть по различным причинам, в том числе в результате действия непре­одолимой силы (например, молнии), свойств грузов (самовозгорание) и т. д. В данной ситуации речь идет об особом случае, представляющем определенное исключение из принципа вины. Согласно ст. 402 ГК, действия работников должника по исполнению его обязательства считаются действием должника. Должник отвечает за эти действия, если они повлекли неисполнение или ненад­лежащее исполнение обязательства. Однако морской перевозчик будет нести ответственность лишь тогда, когда ущерб причинен в результате виновных дей­ствий не любых его работников, а только тех, которые наделены особыми пол­номочиями и не являются членами экипажа судна. Появление этого правила, в частности, объясняется тем, что иногда пожар воз­никает на судне по невыясненным обстоятельствам и впоследствии перевозчи­ку невозможно представить доказательства о причине возникновения пожара и своей невиновности.

Утрата, повреждение или просрочка в доставке груза могут произойти и по таким не зависящим от перевозчика обстоятельствам, как задержание суд­на, арест, объявление карантина и т. п. Разумеется, такие действия властей по отношению к судну не должны быть вызваны самим перевозчиком.

При карантинных ограничениях судну может быть запрещен заход в порт в связи с эпидемией или запрещена выгрузка груза определенного происхожде­ния. В некоторых случаях карантинные власти требуют проведения фумигации груза. Если в результате указанных действий будет причинен ущерб грузу, пе­ревозчик освобождается от ответственности. Однако если фумигация стала необходимой по вине перевозчика, например в связи с заражением зерна остат­ками ранее перевозимого груза, он обязан возместить причиненный ущерб.

Под «военными действиями» понимаются любые действия между воюющими сторонами, ведущиеся как ими непосредственно, так и их союзни­ками. В результате военных действий может быть причинен ущерб грузам, на­ходящимся на любых судах, в том числе и нейтральных, причем он не ограни­чивается лишь ущербом, причиненным утратой или повреждением в результате непосредственного воздействия военных факторов (например, потопление суд­на, гибель груза в результате обстрела и т. д.). Если ущерб грузу будет причи­нен в связи с изменением курса следования или в связи с заходом в другой порт (девиация), он может быть рассмотрен как ущерб, вызванный военными дейст­виями. Народные волнения представляют собой определенные насильственные действия, еще не вылившиеся в гражданскую войну, в результате которых при­чиняется ущерб грузу.

В КТМ прямо предусмотрена в определенных случаях ответственность отправителя или получателя за утрату или повреждение груза. Так, согласно ст. 142 отправитель несет ответственность за все убытки и расходы, возникшие вследствие недостоверности данных, представленных им для включения в ко­носамент. Если существуют препятствия к заходу судна в порт и отправитель или фрахтователь не дают перевозчику в разумный срок распоряжения относи­тельно груза (ст. 153), перевозчик не будет нести ответственность за просрочку в доставке, а также за утрату или повреждение груза, если они возникли в ре­зультате бездействия отправителя. При отказе от получения груза в порту на­значения груз сдается перевозчиком на хранение на риск лица, управомоченно-го распоряжаться грузом (ст. 159). Если повреждение груза произошло в ре­зультате несвоевременных мер по выгрузке груза, перевозчик также будет освобожден от ответственности. При рассмотрении одного дела (Дело МАК №96/1981) МАК указала, что по причинам, зависящим от получателя, имела место значительная задержка при выгрузке. Такая задержка в условиях повы­шенной температуры и влажности воздуха в порту назначения, которая про­изошла в результате упущений получателя, привела к порче груза.[[17]](#footnote-17)

Согласно подп. «т» перевозчик не отвечает за утрату или повреждение вследствие потери объема или веса либо всякой другой поте­ри или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов. Таким образом, потери или поврежде­ния могут вытекать из изначального свойства груза (естественная убыль является одним из таких свойств) или из его скрытых недостатков. Например, многие грузы, перевозимые навалом, насыпью, наливом, подвержены утечке или рас­пылению, снижению влажности. Такие потери, возникающие независимо от перевозчика и являющиеся неизбежными на современном уровне развития тех­нологии перевозок, относятся к естественным потерям. Некоторые металлы при перевозке подвержены ржавлению, и перевозчик не будет нести ответственно­сти за обычную атмосферную ржавчину. Однако сильная ржавчина может сви­детельствовать об отсутствии должной заботливости со стороны перевозчика. Если стальные пруты перевозятся в связках, то является неизбежным, что от­дельные прутья могут быть слегка погнуты. Кипы каучука всегда будут слегка деформированы в процессе перевозки. Вместе с тем перевозчик должен обла­дать разумной осведомленностью в отношении свойств перевозимого груза и может быть освобожден от ответственности за утрату или повреждение груза, произошедшие в результате его внутренних свойств, если докажет, что им была проявлена должная заботливость. Перевозчик, зная о свойствах груза, вправе отказаться принимать его, если не уверен, что в состоянии обеспечить надле­жащую перевозку. Если же перевозчик принимает такой груз, он должен быть готов к тому, что на него может быть возложена ответственность за поврежде­ние груза.

Более сложно перевозчику обнаружить скрытые дефекты груза, поскольку он проверяет груз только по внешнему виду и включает в коносамент соответ­ствующую оговорку. Так, перевозчик был освобожден от ответственности за гниль в древесине, поскольку не мог по наружному осмотру установить де­фектное состояние груза. В тех случаях, когда груз упакован отправителем в контейнере и им же опломбирован, перевозчик обладает самыми общими све­дениями о таком грузе. Таким образом, скрытым является такой дефект, кото­рый не может быть обнаружен лицом, обладающим достаточной квалификаци­ей и проявляющим обычную заботу о грузе.

Так, по одному из дел перевозчик был освобожден от ответственности за повреждение мебели, загруженной в контейнер и упакован­ной только в листы бумаги. В том случае, если отправитель недостаточно за­крепляет груз в контейнере, принадлежащем перевозчику, и в результате по­вреждаются груз и контейнер, отправитель обязан возместить перевозчику при­чиненные убытки. В одном из дел, рассмотренном французским судом, отправитель был признан ответственным на 50 % в связи с неудовлетворитель­ной упаковкой. Остальная ответственность была возложена на перевозчика (около 16 %), не проявившего должную заботу при перевозке, и на стивидор­ную компанию (около 34 %). В другом деле, рассмотренном американским су­дом, неудовлетворительная упаковка вызвала задержку в выгрузке, что, в свою очередь, повлекло за собой размораживание груза.

Перевозчик не несет ответственности за повреждение другого груза в ре­зультате незаметных по наружному виду недостатков упаковки, если только он надлежащим образом погрузил обе партии груза.[[18]](#footnote-18)

Подпункт 10 п. 1 является частным случаем более общего правила, со­держащегося в подп. 7 ст. 166 КТМ РФ. Перевозчик может освободить­ся от ответственности, если докажет, что отправитель нарушил свою обязан­ность в отношении точности маркировки, а также в тех случаях, когда выдача получателю груза станет невозможной, поскольку груз нельзя было опознать в результате того, что маркировка была нанесена нестойкой краской и стала не­различимой.

В соответствии со ст. 149 КТМ отправитель должен замаркировать или обо­значить подходящим способом груз как опасный. Если он не сделает этого, наступают последствия, предусмотренные в этой статье.

Если груз требует особого обращения, а в результате упущения отправителя на груз не была нанесена специальная маркировка и во время погрузочно-разгрузочных работ или перевозки он будет утрачен или поврежден, перевозчик будет освобожден от ответственности, а отправитель обязан возместить ущерб перевозчику и владельцам других грузов.

Перевозчик не будет нести ответственности за утрату, повреждение или просрочку в доставке груза, если докажет, что они произошли в результате забастовки, локаута либо иного обстоятельства, вызвавшего приостановление работ полностью или частично. Не имеет значения, происходит ли забастовка докеров или каких-либо иных работников, в том числе и служащих самого пе­ревозчика. Однако в последнем случае забастовка не должна быть вызвана дей­ствиями перевозчика. В течение всего периода забастовки перевозчик должен проявлять заботу о грузе. Так, если в результате забастовки будет задержана выгрузка груза, подверженного порче, перевозчик обязан принять все возмож­ные меры к его сохранности: осуществлять необходимую вентиляцию, поддер­живать соответствующий режим в холодильных камерах и т. д. Значение дан­ной нормы состоит также в том, что перевозчик имеет право осуществить де­виацию и произвести выгрузку не в обусловленном, а в любом ближайшем Удобном порту, руководствуясь в первую очередь интересами груза. Такая де­виация не будет считаться нарушением договора, и перевозчик, выгрузив груз в таком порту, считается выполнившим договор перевозки надлежащим образом ч не обязан доставлять груз в первоначальный порт. Более того, направление перевозчиком судна в порт, охваченный забастовкой, может привести к его ответственности за утрату, повреждение и просрочку в доставке.

Степень ответственности в следствие навигационной ошибки определяетия следующей статьей:

Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение при­нятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовожде­нии или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка). (ст. 167 КТМ РФ)

Правило об освобождении перевозчика от ответственности за утрату или повреждение груза, а также просрочку в его доставке является исключением из принципа вины, установленного гражданским законодательством и ст. 166 КТМ РФ. В заголовке этой статьи использовано обобщающее наиме­нование, обычно принятое в торговом мореплавании, хотя речь в ней идет не только о собственно судовождении (навигации), но и об управлении судном.

Ошибка в судовождении может выразиться в неправильном определе­нии места судна, неправильном маневрировании, нарушении существующих правил предотвращения столкновения судов, пренебрежении хорошей морской практикой и т. п.

Ошибка в управлении обычно связана с эксплуатацией различных судо­вых систем. Например, повреждение груза в результате проникновения воды в трюм будет считаться ошибкой в управлении, если это произойдет в связи с неправильными действиями судового экипажа (особенно часто это происходит при балластировке судна). Однако необходимо, чтобы эти ошибочные действия были проявлены по отношению к судну и его механизмам и не являлись нару­шением основной обязанности перевозчика по приведению судна в мореходное состояние.

В основе разграничения навигационной ошибки от других виновных действий, влекущих за собой ответственность перевозчика, лежит отношение капитана и прочих лиц экипажа к судну, не являющееся упущениями по отно­шению к грузу. Ошибки в судовождении или управлении в основном связаны с эксплуатацией судна и его безопасностью, в то время как «коммерческие ошиб­ки» допускаются по отношению к грузу (это упущения капитана и прочих лиц судового экипажа при приемке, погрузке, укладке, перевозке и хранении). В тех случаях, когда в результате одной и той же ошибки оказались затронуты и суд­но, и груз, перевозчик, как правило, будет освобожден от ответственности на основании ст. 167. Если же утрата или повреждение груза произошли в резуль­тате двух ошибок - одна в судовождении или управлении судна, а другая при обращении с грузом, - перевозчик будет нести ответственность лишь в той час­ти, в какой ущерб причинен в результате коммерческой ошибки. Так, если по­сле посадки на мель в результате ошибки лоцмана, в процессе выгрузки груз был частично поврежден и грузовые партии смешаны, ответственность за этот ущерб возлагается на перевозчика.

Бремя доказывания того, что груз был утрачен или поврежден (задер­жан) вследствие навигационной ошибки, возлагается на перевозчика.

В статье говорится о действиях или бездействии капи­тана, других членов экипажа и лоцмана, хотя в п. 2 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил упоминаются также и другие служащие перевозчика. Следует иметь в виду, что действия или бездействие должны быть допущены именно служащи­ми, а не самим перевозчиком.

Перевозчик освобождается от ответственности при навигационной ошибке только перед своим контрагентом по договору перевозки. Если в ре­зультате столкновения с другим судном на нем будет поврежден груз, то пере­возчик не будет освобожден от ответственности перед владельцем этого груза за виновные действия капитана, лоцмана и т. д.

Правило об освобождении перевозчика от ответственности за утрату или повреждение груза вследствие навигационной ошибки не применяется при перевозке груза в каботаже.

Освобождение перевозчика от ответственности при наличии признаков, свидетельствующих о сохранности груза

Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение при­нятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузо­вых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в ис­правной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопро­вождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза про­изошли по вине перевозчика.

Статья 167 содержит исчерпывающий перечень признаков, при наличии которых перевозчик не несет ответственности за утрату или по­вреждение груза:

а) прибытие груза в исправных грузовых помещениях с исправными плом­бами отправителя;

б) доставка груза в исправной таре без следов вскрытия в пути;

в) прибытие груза, перевозившегося в сопровождении представителя отпра­вителя или получателя.

Следует обратить внимание на существенное различие между соответст­вующим правилом КТМ 1968 г. (ст. 162) и ст. 168 действующего КТМ: соглас­но КТМ 1968 г. перевозчик освобождался от ответственности лишь за недоста­чу груза при наличии указанных признаков, в то время как КТМ освобождает перевозчика от ответственности как за утрату, так и за повреждение груза.

Правила морской перевозки грузов с опломбированием грузовых поме­щений пломбами отправителей, сохраняющие свое действие и в настоящее время, утверждены Минморфлотом СССР инструктивным письмом от 2 января 1990 г. № 2. Прибытие груза в таком помещении является свидетельством того, что перевозчик после опломбирования грузового поме­щения отправителем не имел доступа к грузу.

Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной со­хранности при перевозке, предъявляются для перевозок в исправной таре и упаковке. Во многих случаях тара должна соот­ветствовать государственным стандартам, иметь контрольные ленты и т. д. По­этому доставка груза в исправной таре без следов вскрытия в пути свидетельст­вует о добросовестном выполнении перевозчиком своих обязанностей, преду­смотренных ст. 150 КТМ. Хотя в ст. 168 контейнеры прямо не упоминаются, не вызывает сомнения, что ее правила полностью распространяются и на контей­неры с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными отправителем. Правила перевозки грузов в контейнерах морским транспортом (РД 31.11.21.18-96) утверждены приказом Федеральной службы морского фло­та России от 22 октября 1996 г. № 39.

Существуют грузы, которые в силу своего специфического характера перевозятся только в сопровождении представителей отправителя или получа­теля. К таким грузам относятся скоропортящиеся грузы, живой скот и т. п. По­скольку в течение всего рейса эти грузы находятся на попечении проводников, считается, что утрата или повреждение груза, если они имели место, произошли при отсутствии вины перевозчика. Правила морской перевозки грузов, сопро­вождаемых проводниками отправителей или получателей, и проезда проводни­ков (РД 31.10.16-89) утверждены инструктивным письмом Минморфлота СССР от 2 января 1990 г. № 2.

Данная статья соответствует общему правилу об ответствен­ности морского перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевоз­ки груза (ст. 166) за одним лишь исключением - вина перевозчика в случаях, перечисленных в ст. 168, не презюмируется, а должна быть доказана получате­лем. На практике это означает, что перевозчику необходимо доказать не отсут­ствие своей вины, а доставку груза в исправной таре, исправных опломбиро­ванных грузовых помещениях и т. д. Для того чтобы возложить на перевозчика ответственность, отправителю необходимо доказать, что несмотря, например, на исправность пломб, повреждение груза все же произошло по вине перевоз­чика. В постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. № 18 «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Россий­ской Федерации» (Вестник ВАС РФ. 1999. № 1) разъясняется, что при приме­нении ст. 109 Транспортного устава (эта статья содержит правило, аналогичное ст. 168 КТМ) арбитражным судам следует исходить из того, что в предусмот­ренных в этой статье случаях железная дорога освобождается от ответственно­сти за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, если они произошли, как это указано в ст. 796 ГК, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 108 Транспортного устава в качестве общего правила об ответственности содержит ту же формулу, что и ст. 796 ГК).

### Трамповые перевозки грузов

В трамповом судоходстве суда эксплуатируются на нерегулярной основе. Они не закрепляются за определенными направлениями, а свободно перемещаются из одной секции фрахтового рынка в другую в зависимости от спроса на тоннаж и от предложения грузов. Цена перевозки и другие коммерческие условия устанавливаются на каждый рейс или несколько рейсов на основе договора морской перевозки, который имеет форму чартера. В большинстве случаев договор заключается с помощью посредника или фрахтового брокера. В любом чартере содержится ряд обязательных условий, относящихся к судну, грузу, фрахту, порядку оплаты стивидорных работ, диспача, демерреджа.

Следует отметить, что в международной практике не было создано правового акта (конвенции, соглашения), регулирующего, вопросы, относящиеся к содержанию или форме чартера. Основным источником права в отношении чартеров является национальное законодательство соответствующих стран.

В чартере детально оговаривают содержание договора и взаимные обязательства сторон: наименование и технико-эксплуатационные характеристики судна, род груза, его транспортные особенности и количество, порты погрузки и выгрузки, сроки готовности судна под погрузку, фрахт, порядок расчета сталийного времени и т. д. Условия чартера согласовывают фрахтователь и перевозчик, при этом они являются обязательными только для партнеров и только на период данной сделки. На практике для оформления договора используют типовые проформы чартеров.

Договор чартер-партии заключается в письменном виде с использованием отпечатанных типографским способом проформ (стандартных форм) чартеров. В каждой из них изложены общие, в большинстве случаев не подвергающиеся пересмотру условия перевозки груза. В настоящее время насчитывается свыше 400 проформ чартеров, которые охватывают все основные грузопотоки массовых грузов.

Использование проформ, во-первых, ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования содержания договора. Благодаря этому стороны могут ограничиться согласованием лишь тех условий, которые индивидуализируют данный договор (название судна и время его подачи под погрузку, род и количест­во груза, порт погрузки и порт назначения, ставка фрахта и т. д.), и в то же время дополнить или исключить либо изменить условия проформы. Во-вторых, применение проформы в известной степени способствует унифицированному регулированию отношений, возникающих на основании чартера. При заключении чартера содержание той или иной проформы, а также вносимые в нее дополнения и поправки должны быть оценены с точки зрения их соответствия императивным нормам. Если определенные отношения по перевозке урегулированы императивными нормами, то противоречащие этим нормам условия договора безотносительно к тому, содержались ли они в стандартной проформе чартера или были внесены в нее дополнительно, не будут иметь силы.

Разработка проформ осуществляется как национальными, так и международными организациями судовладельцев, фрахтователей, брокеров (торговыми палатами, федерациями грузовладельцев, национальными палатами судоходства, международными объединениями судовладельцев). Используемые проформы чартера обычно получают сокращенные кодовые названия, например «Норгрейн» (проформа для перевозки зерна из Северной Америки), «Джерманконнорс» (проформа для перевозки угля из ФРГ в скандинавские порты) и др. Проформы разрабатываются применительно к особенностям перевозки грузов определенного вида или рода и направлениям перевозки. Исходя из характера груза, проформы чартеров 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 распространенной проформой специализированных чартеров, широко применяемых при фрахтовании тоннажа для перевозок являются универсальные чартеры «Дженкон» и «Ньювой».

Рассмотрим специализированный чартер «Дженкон». Всеобщий универсальный чартер - кодовое название «Дженкон» - применяется при фрахтовании судов для перевозок генеральных, а также навалочных грузов, для которых не существует одобренной проформы. Пересмотренная проформа этого чартера была рекомендована для пользования при фрахтовании судов еще в 1922 г. и практически использовалась до 1959 г. со значительными изменениями и дополнениями.

В 1959 г. на базе чартера «Дженкон» 1922 г. была выработана новая проформа, которая практически закрепляла происшедшие дополнения и изменения при фрахтовании судов.

Всеобщий универсальный чартер «Дженкон» 1922 г. в своей стандартной печатной форме содержал всего 15 пунктов (условий). Кроме этого, имелись общие оговорки о забастовке, о войне, а также ледовая оговорка.

Характерной особенностью проформы чартера «Дженкон» является толкование круга ответственности судовладельцев за гибель груза или нанесение ему ущерба.

Согласно чартеру судовладельцы несут ответственность за гибель груза, или нанесение ему ущерба, или за задержку груза только в случае, если эта гибель, ущерб или задержка были вызваны ненадлежащей укладкой груза (кроме случаев, когда укладка производится отправителями или их стивидорами, или их служащими, или отсутствием должного старания со стороны лиц, являющихся судовладельцами или их управляющими. Судовладельцы не несут никакой ответственности за гибель, или ущерб, или задержку, возникшие по какой бы то ни было другой причине, даже по причине небрежности или ошибки капитана, или команды, или какого-либо другого лица, состоящего на службе у судовладельцев и находящегося на борту судна либо на берегу; либо по причине немореходности судна, имеющей место после погрузки, или после начала рейса, или в какое бы то ни было другое время.

Ущерб, причиненный соприкосновением с другим грузом, утечкой, запахом или испарением другого груза, или способностью другого груза воспламеняться или взрываться, или недоброкачественной упаковкой другого груза, не должен считаться вызванным ненадлежащей или небрежной укладкой, даже если этот ущерб вызван именно последней причиной.

Обычно грузы по чартеру «Дженкон» перевозятся на условиях фио, и все расходы по погрузочно-разгрузочным работам несут фрахтователи.

По чартеру «Дженкон» время, потерянное в ожидании причала, как в порту погрузки, так и выгрузки, считается как сталийное время.

В случае неготовности судна к погрузке в обусловленный срок фрахтователи должны согласно этому чартеру сообщить арматору своё решение об аннулировании чартера или оставить его в силе за 48 ч до предполагаемого прибытия судна в порт погрузки.

В стандартной форме «Дженкон» указано, что фрахтователи вправе задержать судно не больше, чем на срок в 10 контрсталийных дней. Однако при переговорах о фрахтовании судна этот срок по согласованию сторон удлиняется или вообще вычеркивается.

Сепарационный материал согласно стандартным условиям Дженкона» оплачивается фрахтователями. Судовладельцы предоставляют фрахтователям лишь ту сепарацию, которая находится на судне.

Агенты судна, как в порту погрузки, так и выгрузки назначаются судовладельцами.

Первые 15 пунктов проформы чартера «Дженкон» 1959 г. в основном воспроизводят условия проформы чартера «Дженкон» 1922 г. Однако эти пункты в их первоначальной редакции уже в недостаточной степени соответствовали интересам и требованиям фрахтователей и судовладельцев. В связи с этим проформа 1922 г. постепенно обрастала дополнительными статьями, а также подвергалась серьезным изменениям. К чартеру, отпечатанному типографским способом, приклеивались страницы с возникавшими и сложившимися в процессе фрахтования изменениями и дополнениями. Дополнительные статьи проформы чартера «Дженкон» 1959 г. закрепляли изменившиеся условия, возникшие, главным образом, в послевоенный период. В частности, введен пункт об обязанности капитана или судовладельцев дать нотис о прибытии судна в порт погрузки за пять дней и нотис о предполагаемом прибытии судна в порт выгрузки за три дня.

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 бесплатно судовладельцами. Фрахтователи (отправители), получатели вправе потребовать погрузку/выгрузку вне обычных рабочих часов и в течение исключенных периодов; судовладельцы бесплатно предоставляют все средства судна, в том числе и услуги командного состава и команды.

Фрахтователи имеют опцион погрузки и выгрузки у двух безопасных причалов в одном порту без дополнительного фрахта, а время перешвартовки не включается в сталийное время.

Сталийные дни по субботам и в дни перед общими или местными праздниками считаются как 3/4 дня. По понедельникам в дни после общих или местных праздников сталийное время не считается до 8 ч утра. Любое фактически используемое время до начала сталии и вне обычных рабочих часов или в течение исключённых периодов считается сталийным временем.

Предусматривается следующий порядок оплаты фрахта: 50% фрахта в течение 3 дней после подписания коносаментов и остаток - не позднее чем в течение 5 дней после окончания выгрузки в согласованной сторонами валюте. Оплата диспача фрахтователям производится по половинной ставке демереджа за все рабочее время, сэкономленное при погрузке-выгрузке.

В новой проформе «Дженкон» на судовладельцев возлагается ответственность за правильную укладку, а также за число мест пачек или бочек, погруженных в соответствии с коносаментами, несмотря на условия п. 2 (условия ответственности за погрузочно-разгрузочные работы).

Судовладельцы возмещают расходы фрахтователей по дополнительному страхованию в связи с возрастом судна.

В случае невозможности проведения погрузочно-разгрузочных работ по причине забастовки или локаута любой категории рабочих, время погрузки и/или выгрузки не должно считаться сталийным в период такой забастовки или локаута. Отправители, получатели груза, судовладельцы не вправе предъявлять взаимные претензии по убыткам, возникшим в связи с забастовкой или локаутом, по данному чартеру. Таким образом, каждая сторона, имеющая отно­шение к чартеру, несет свои убытки в случае забастовки или локаута. Любой спор, возникший по этому чартеру, должен быть передан в арбитраж в стране ответчика в соответствии с арбитражными и процедурными правилами в этой стране.

### Исполнение договора морской перевозки груза

1. Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.

2. В случае, если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями.

3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи, ничтожно.[[19]](#footnote-19)

В статье 151 Кодекса торгового мореплавания РФ оговаривается перевозка опасного груза:

1. В случае, если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз может быть в любое время в зависимости от обстоятельств выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные ему в результате погрузки такого груза.

Фрахт за перевозку такого груза не возвращается. В случае, если при отправлении груза фрахт не был уплачен, перевозчик вправе взыскать его полностью.

2. В случае, если погруженный с ведома и согласия перевозчика груз, указанный в пункте 1 настоящей статьи, станет опасным для судна, другого груза или находящихся на судне людей, перевозчик вправе в зависимости от обстоятельств выгрузить, уничтожить или обезвредить такой груз без возмещения отправителю убытков, за исключением общей аварии.

Перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном с таким грузом.

Срок и маршрут перевозки груза, препятствия заходу судна в порт назначения обозначены в статьях 152,153 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом.

1. В случае, если вследствие запрещения соответствующих властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика, судно не может зайти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя или фрахтователя либо управомоченное распоряжаться грузом лицо, когда такое лицо известно перевозчику.

2. В случае, если для перевозки груза предоставлено все судно и в течение разумного срока с момента отправки уведомления перевозчиком не поступило распоряжение отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица о том, как поступить с грузом, капитан судна вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению либо возвратить груз в порт отправления в зависимости от того, что, по мнению капитана судна, представляется более выгодным для отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица.

3. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно, капитан судна должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица. При неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента отправки уведомления перевозчиком капитан судна вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению и сообщить об этом отправителю или фрахтователю либо управомоченному распоряжаться грузом лицу. Капитан судна вправе поступить так и в случае, если полученное им распоряжение нельзя выполнить без причинения ущерба владельцам других находящихся на судне грузов.

4. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, связанных с ожиданием распоряжения отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица в течение разумного срока, и расходов на груз, а также на фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию

## Договор морской перевозки пассажира

Договор морской перевозки пассажира

Договор морской перевозки пассажира определяет ст. 177, гл. IX КТМ РФ:

1. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется пере­везти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа и плату за провоз багажа.

2. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской пере­возки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется перевозка пассажира перевозчиком или фактиче­ским перевозчиком.

Фактическим перевозчиком является иное, чем перевозчик, лицо, которое, являясь собственником судна или использующим судно на ином законном осно­вании лицом, фактически осуществляет перевозку пассажира или ее часть.

3. Пассажиром является любое лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчи­ка в целях сопровождения автомашины или животных по договору морской перевозки груза.

Определение понятия дого­вора перевозки пассажира в КТМ РФ по сути повторяет правило п. 1 ст. 786 ГК. Почти полное текстуальное совпадение п. 1 ст. 177 КТМ и п. 1 ст. 786 ГК означает, что основные права и обязанности сторон по договору морской перевозки пас­сажира аналогичны правам и обязанностям сторон при перевозке пассажира другими видами транспорта. Наличие в названных случаях общих черт и боль­шого сходства договоров не исключает известной специфики, присущей пасса­жирской перевозке морем. При современном уровне развития транспортной сети деловые и бытовые перевозки эффективнее (с точки зрения скорости) со­вершать воздушным, железнодорожным либо автомобильным транспортом. Морские суда все чаще используются для выполнения туристических, прогу­лочных рейсов и превращения в «плавучий отель», выполняющий наряду с транспортной, имеющей целью перемещение пассажира из одного порта в дру­гой, также круизную функцию. Морские пассажирские суда нередко чередуют морские переходы с длительными стоянками в портовых пунктах. Услуги по транспортировке пассажира дополняются экскурсиями, культурно-развлека­тельными мероприятиями, предоставлением бытового обслуживания и повы­шенным сервисом мест проживания и развлечений на судне.

Субъектный состав договора морской перевозки пассажира представлен перевозчиком и пассажиром.

Термином «перевозчик» обозначается любое морское пароходство или порт, которым или от имени которого заключен договор перевозки. В роли перевоз­чика может также выступать как собственник судна, так и фрахтователь, арен­дующий судно с экипажем (тайм-чартерный владелец) или без экипажа (бербоут-чартер).

В отличие от железнодорожного транспорта, перевозки на котором выпол­няются государственным публичным перевозчиком, на морском транспорте перевозки осуществляются перевозчиками различных организационно-право­вых форм. Судовладелец, систематически, самостоятельно на свой риск зани­мающийся перевозочной деятельностью с целью извлечения прибыли, является предпринимателем и в таком качестве должен пройти необходимую регистра­цию в форме индивидуального предпринимателя или учредителя предприятия соответствующей организационно-правовой формы.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской пе­ревозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется перевозка перевозчиком или фактическим перевозчи­ком. Из приведенного в п. 2 ст. 177 КТМ правила следует по крайней мере два Признака, характерных для перевозчика: 1) он должен быть обозначен в качест­ве стороны в документе, оформляющем отношения по перевозке, и 2) осущест­влять перевозку на судне, принадлежащем ему на определенном правовом ти­туле (праве собственности, праве хозяйственного ведения) с использованием услуг экипажа.

Если судно не выбывает из владения собственника (иного законного вла­дельца) так, как это происходит при тайм-чартерном фрахтовании, наряду с перевозчиком, указанным в перевозочном документе, пассажир может находить­ся в отношениях и с фактическим перевозчиком, фактически осуществляющим перевозку на всем пути следования или на каком-то его отрезке. Арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средст­ва, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей (ст. 634 ГК РФ).

Пассажир - это лицо, состоящее в договорных отношениях с перевоз­чиком и указанное в качестве такового в билете или ином документе, подтвер­ждающем его право на проезд.

Круизные перевозки производятся обычно на судах, арендованных туристи­ческими организациями на условиях, согласованных перевозчиком с туристической фирмой. Проезд участников круиза в этих случаях осуществляется по туристическим путевкам; находящееся на борту судна лицо может именоваться пассажиром, туристом, экскурсантом. Туристы и экскурсанты совершают экс­курсии по линии туристско-экскурсионных организаций, пользуясь услугами которых они вступают в отношения по перевозке с морским перевозчиком. Если туристско-экскурсионная организация оформляет отношения с перевозчи­ком от собственного имени, то для туриста и экскурсанта морской перевозчик может оказаться фактическим, а не договорным перевозчиком.

В зависимости от характера и назначения перевозок пассажиров могут быть выделены перевозки, осуществляемые транспортом общего пользования, когда согласно закону, иным правовым актам или выданному разрешению (ли­цензии) перевозчик обязан осуществить перевозку пассажира и его багажа по обращению любого гражданина или юридического лица (ст. 426, 789 ГК РФ). Перечни организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые транспортными перевозками общего пользования, публикуются в установлен­ном порядке (абз. 2 п. 1 ст. 789 ГК РФ). Информация клиентуры по перевозке транспортом общего пользования должна публиковаться в сборниках правил перевозки (тарифах) и объявляться во всех пунктах отправления. Это обычно транспортные суда, работающие на линиях по расписанию.

Регулярные пассажирские линии по видам сообщения подразделяются на:

а) внутренние (каботажные), связывающие между собой российские порты;

б) заграничные (международные), связывающие российские и иностранные порты;

в) местные, поддерживаемые судами портового пассажирского флота между пунктами, входящими в пределы территории, административно подчиненной городу(району);

г) пригородные, связывающие между собой портовые пункты, расположен­ные на территории, административно подчиненной городу (району).

Каботажные линии в зависимости от характера поездки и условий обслужи­вания могут быть:

а) транспортными;

б) транспортными скоростными, обслуживаемыми судами на подводных крыльях или на воздушной подушке;

в) паромными переправами;

г) с комплексным обслуживанием пассажиров.

На туристских (круизных) линиях и рейсах по перевозке организованных групп пассажиров суда работают на условиях специальных договоров (согла­шений) по особому расписанию.

Под пассажиром понимается любое лицо, которое во исполнение дого­вора перевозки, заключенного им самим или от его имени, перевозится за плату или бесплатно в случаях, предусмотренных действующим законодательством.

Пассажир - лицо, которое является стороной в договоре морской перевозки пассажира и имеет на основании этого договора право на проезд на данном морском судне. Поскольку заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом (ст. 179 КТМ РФ), пассажиром является лицо, имеющее билет для проезда на морском судне или иной документ установленной формы, предоставляющий пассажиру право бесплатного проезда морем.

Пункт 3 ст. 177 КТМ РФ соответствует п. 4 ст. 1 Афинской конвен­ции, согласно которому в качестве пассажира рассматривается лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки пассажира либо с согласия пере­возчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору мор­ской перевозки груза.

Правомерность нахождения гражданина на судне подтверждается предъяв­лением проездного билета или приравненного к нему документа. Безбилетный проезд не порождает договорных отношений, и лицо, не имеющее билета, не вправе требовать от перевозчика доставления его и его багажа в какой-либо из указанных им пунктов назначения, хотя бы и являющихся портами (пунктами) захода судна, предоставления места на судне и т. п. За проезд без билета нала­гается штраф, уплата которого не порождает договорных отношений между лицом, с которого взыскан штраф, и перевозчиком. Уплативший штраф должен приобрести билет на дальнейший проезд в пункт следования.

Правами пассажира пользуются также дети, правом на бесплатный провоз (или на провоз на иных льготных условиях) которых пользуется пассажир. В тех случаях, когда вместе с родителем едет ребенок без предоставления ему от­дельного спального места, он считается совершающим поездку по договору, заключенному взрослым пассажиром для собственного проезда.

Пассажир обязан соблюдать порядок, действующий на морском транспорте, правила пользования судами и пассажирскими помещениями и бережно отно­ситься к имуществу морского транспорта (Общие правила перевозки, ст. 67). Ущерб, нанесенный имуществу морского транспорта по вине пассажира, дол­жен быть возмещен. Пассажир, если его поведение на судне угрожает безопас­ности других пассажиров (туристов), экипажа, судовладельца, имущества и судна, может быть высажен в ближайшем порту захода судна без выплаты ему разницы в стоимости билета от места высадки до конечного порта, указанного в билете (см. п. 1.2.3 Правил перевозки пассажиров, ручной клади и багажа и предоставления услуг на судах и в портах ММФ СССР, утвержденных Минморфлотом СССР 28 февраля 1987 г.).

Основной обязанностью перевозчика является обязанность доставить пассажира и сданный им багаж в пункт назначения.

Перевозчик обязан предоставить пассажиру указанное в билете место на судне. В случае непредоставления пассажиру места указанной в билете катего­рии пассажир вправе по своему выбору либо отказаться от поездки и считать Договор несостоявшимся, либо потребовать продления срока годности билета и предоставления права проезда следующим рейсом. При помещении пассажира с его согласия на нижеоплачиваемое место составляется акт, в соответствии с которым пассажиру должна быть выплачена разница в стоимости проезда.

Если по вине перевозчика пассажир не использует свое место согласно би­лету (например, при продаже двух билетов на одно место, при неисправности места, при замене судна и т. п.), пассажиру должно быть предоставлено при его согласии равноценное место или место более высокой категории без взимания разницы в стоимости проезда.

Перевозчик должен обеспечить соблюдение объявленного расписания и за­ходы в указанные пункты в определенные сроки. В тех случаях, когда опозда­ние прихода судна в пункт пересадки повлечет за собой перерыв в поездке транзитного пассажира, срок годности билета должен быть продлен на все вре­мя его задержки до предоставления ему возможности продлить поездку.

По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется в слу­чае сдачи пассажиром багажа доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Перевозка багажа во многом на­поминает перевозку груза и отличается от последней тем, что осуществляется в связи с перевозкой пассажира при наличии у него билета. Багаж перевозится на том судне и тем рейсом, на которые куплен билет. Перевозка багажа на судах на подводных крыльях или воздушной подушке производится только при нали­чии специального багажного отделения.

Поскольку багаж перевозится на том же судне, на котором находится его владелец - пассажир, и на перевозочном документе пассажира делается отметка о сдаче багажа к перевозке, это позволяет сделать вывод о том, что перевозка багажа осуществляется по дополнительному (акцессорному) к договору пере­возки пассажира обязательству, оформляемому выдачей багажной квитанции.

Договор перевозки багажа, хотя и дополняет договор перевозки пассажира, но не охватывается его содержанием. Пассажир имеет право на провоз багажа, но этим правом он должен воспользоваться, заключив в дополнение к договору перевозки его самого еще один договор. При перевозке пассажира и его багажа заключается два договора, различных по своей юридической природе. Если договор перевозки пассажира - консенсуальный договор, для заключения кото­рого достаточно одного соглашения, то договор перевозки багажа - реальный договор, признаваемый заключенным лишь в момент сдачи пассажиром соот­ветствующего имущества перевозчику.

Как договор перевозки пассажира, так и договор перевозки багажа являются возмездными. Провозная плата за багаж взимается при его отправлении.

При рассмотрении договора морской перевозки пассажира следует рассмотреть и статью 179 «Перевозочные документы».

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется биле­том, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

Указание закона на билет и багажную квитанцию в значении способа удостоверения заключения договора морской перевозки пассажира позволяет сделать вывод о том, что договор перевозки пассажира заключается в письмен­ной форме, ибо только письменная форма сделки требует в случае спора пред­ставления письменных доказательств.

В статье 179 КТМ РФ упоминаются билет пассажира и багажная кви­танция. Однако содержание этой статьи может быть истолковано распростра­нительно, поскольку проезд может быть осуществлен, например, туристом по путевке, по иным документам, дающим право на проезд, по льготным, детским или бесплатным билетам. Для организованных групп пассажиров, следующих в одном направлении, может быть выписан один билет (или один отдельный би­лет на каждую из групп пассажиров, следующих в каютах определенной кате­гории) с указанием фамилий и имен членов группы, следующих по этому билету.

В билете для проезда на судах каботажных линий указываются: фами­лия и инициалы пассажира, номер и серия паспорта или документа, его заме­няющего, порты отправления и назначения, дата и время отхода, название судна, номер каюты и места, стоимость проезда, дата выдачи билета, подпись кассира.

Оформление проездных документов на международных линиях произ­водится только при предъявлении документа, удостоверяющего личность пассажира. Прямой билет оформляется на русском и английском языках, обратный билет - на английском языке, помарки и исправления не допускаются. Билет всегда именной, содержащий примерно те же реквизиты, что и билет, используемый в каботаже. Если с пассажиром следует ребенок, указывается возраст ребенка. Выданный пассажиру билет не подлежит передаче другим лицам.

Рассмотрим также статью 180 «Багаж и каютный багаж»:

Для целей настоящей главы:

багажом является любой предмет или любая автомашина, перевозка ко­торых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пасса­жира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуще­ствляется по договору морской перевозки груза, либо животных;

каютным багажом является багаж, который находится в каюте пасса­жира либо иным образом находится в его владении, под его охраной или кон­тролем. Каютный багаж включает в себя багаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней, за исключением случаев применения правил, ус­тановленных статьей 182 и пунктами 2-5 статьи 190 настоящего Кодекса.

Определение багажа, содержащееся в ст. 180 КТМ, основано на пп. 5 и 6 ст. 1 Афинской конвенции. Основное отличие режимов перевозки багажа и каютно­го багажа состоит в том, что ответственность за сохранность багажа в течение всего периода перевозки несет перевозчик, а каютный багаж находится под охраной и контролем пассажира. Специфика каютного багажа состоит также в том, что пассажиру в пределах допускаемых норм разрешается перевозить в качестве каютного багажа такие предметы, которые по своим габаритам и свойствам без затруднения размещаются в пассажирских помещениях и не соз­дают неудобств для других пассажиров. Запрещается перевозить каютным ба­гажом вещи, которые могут повредить или загрязнить судно, вещи или одежду других пассажиров, зловонные, огнеопасные, легковоспламеняющиеся, взрыво­опасные, радиоактивные и другие опасные вещества-и предметы.

Каютный багаж - это компактно упакованные и свободно размещаемые в каюте или на полках в общих местах вещи пассажира, перевозимые им при себе в пределах установленного количества. Провоз каютного багажа не требует заключения особого договора, кроме уже заключенного между сторонами дого­вора морской перевозки пассажира. Если по условиям договора морской пере­возки пассажира осуществляется перевозка автомашины, то каютным считается также багаж, находящийся в автомашине или на ней.

Каютный багаж находится во владении пассажира и перевозится под его охраной и контролем. Однако при наличии вины на перевозчика может быть возложена ответственность за несохранность каютного багажа, проис­шедшую в период перевозки. Основания и пределы такой ответственности определяются договором перевозки пассажира, в рамках которого перевозился каютный багаж.

В отличие от «каютного багажа» «багаж», если он сдается пассажиром, оформляется выдачей багажной квитанции и передается во владение перевоз­чика под его ответственность. Каждое место багажа должно быть подготовлено к перевозке исходя из требований обеспечения сохранности при хранении, по­грузке, транспортировании и выгрузке. Упакованные или неупакованные места должны иметь приспособления для их перевозки. Каждый сдаваемый в багаж предмет принимается отдельно. Пассажир может объявить его ценность - как общую для всех мест, так и каждого места в отдельности. Сумма объявленной ценности вносится в багажную квитанцию. В порту назначения багаж выдается пассажиру по предъявлении багажной квитанции.

Статья 181. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа

1. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа определяются соглашением сторон.

Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа транспортом общего пользования определяются на основании тарифов, утвержденных в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

2. Пассажир имеет право:

перевозить с собой бесплатно, в заграничном сообщении - в соответствии с льготным тарифом одного ребенка в возрасте не старше двух лет без пре­доставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в со­ответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

перевозить с собой бесплатно каютный багаж в пределах установленной нормы.

За перевозку пассажира и его багажа взимается провозная плата, уста­навливаемая соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами (п. 1 ст. 790 ГК). Плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в установленном порядке (п. 2 ст. 790 ГК). Таким образом, уста­новлен двоякий порядок определения провозной платы: 1) по утвержденным тарифам на транспорте общего пользования и 2) по соглашению сторон - по Другим перевозкам. Оба порядка, сформированные в качестве общего положе­ния, не исключают более детального их урегулирования в правилах работы су­дов на определенных линиях и направлениях. Действующее в России законода­тельство о государственном регулировании цен (тарифов) предусматривает различный порядок установления провозных платежей в зависимости от вида транспорта и вида оказываемых им услуг. Пока на уровне Федерации нет единого закона о ценообразовании, а общее нормативное регулирование ценообра­зования (тарифов) складывается на уровне указов Президента и постановлений Правительства РФ.

Размер платы за проезд зависит от расстояния морской перевозки, вида плавания (каботажное, заграничное сообщение), от скорости доставки пасса­жира (по экспрессной, скорой или грузопассажирской линии), комфортабель­ности судна, а также от места, занимаемого пассажиром (в каютах I, II, III клас­сов и т. п.).

Установление регулируемых цен, а также контроль за их исполнением осу­ществляют различные государственные органы исполнительной власти. Феде­ральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственное регулирование установления и применения цен и контроля за ними является Минэкономики России (СЗ РФ. 1995. № 36. Ст. 3551), а также Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства. В субъектах Федерации аналогичные функции возложены на соответствующие комитеты (департаменты) экономики администрации. Другие федеральные органы ис­полнительной власти и органы субъектов Федерации исполняют функции по ценообразованию, ценоприменению и контролю за ценами в пределах их пол­номочий. Особая роль при этом принадлежит антимонопольным органам.

К перевозкам пассажиров на судах, работающих на совместных с иностран­ными судовладельцами линиях, применяются тарифы этих линий.

При перевозке пассажиров и багажа применяются правила, тарифы и сборы, которые действуют в день приобретения билета и выдачи багажной кви­танции.

Оплата перевозки детей зависит от вида плавания (каботаж или заграничное сообщение) и возраста ребенка, который определяется на день начала перевоз­ки в начальном порту отправления, указанного в билете, на основании свиде­тельства о его рождении либо отметки в паспорте родителей.

Один ребенок до двух лет, если ему не предоставляется отдельное место, перевозится в каботажном плавании бесплатно. Об этом делается отметка в билете взрослого пассажира. На проезд детей в возрасте от 2 до 12 лет оформ­ляется билет, в соответствии с которым ребенку предоставляется отдельное место. В билеты детей, имеющих отдельное место, вписываются фамилия, имя, отчество пассажира, в сопровождении которого они следуют на судне. На прак­тике в зависимости от категории места за проезд ребенка в возрасте от 2 до 12 лет взимается от 50 до 75 % стоимости проезда взрослого пассажира. За проезд ребенка старше 12 лет взимается плата как за проезд взрослого пассажира.

Пассажир имеет право на каждый полный или детский билет провозить ка­ютный багаж, нормы которого определяются принятыми в установленном по­рядке правилами перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользо­вания либо правилами работы на линиях или договором при разовых или нере­гулярных рейсах.

Порядок и условия перевозки туристов в заграничных круизах определяют­ся соответствующими положениями, предусмотренными договорами. При про­ведении круизных рейсов на судах, арендованных иностранными фирмами или российскими туристическими организациями, порядок и условия перевозки туристов устанавливаются отдельными соглашениями.

Перевозка пассажира включает в себя следующие периоды:

в отношении пассажира и его каютного багажа - период, в течение кото­рого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено пе­ревозчиком в распоряжение пассажира. В отношении пассажира перевозка не включает в себя период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем;

в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пас­сажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его работ­ником или агентом и не выдан пассажиру;

в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, -период с момента принятия такого багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи такого бага­жа перевозчиком, его работником или агентом пассажиру.

Определяя по-разному периоды перевозки для багажа, каютного багажа и собственно пассажира, статья 182 исходит из общего правила о том, что ответственность перевозчика возникает за ущерб, который был причи­нен во время перевозки.

Часть 1 ст. 182 соответствует подп. «а» п. 8 ст. 1 Афинской конвенции, ко­торая четко устанавливает периоды перевозки пассажира и каютного багажа:

начало посадки; время нахождения на борту судна; период высадки. В это вре­мя включается также доставка пассажира и каютного багажа водным путем с берега на судно или наоборот, но лишь при условии, что такая вспомогательная доставка осуществляется перевозчиком.

Пассажир, ожидающий посадки в порту или на причале, еще не вступил в стадию перевозки и, возможно, не вступит, если откажется от поездки или рейс не состоится по причинам, от него не зависящим. Поэтому нахождение пасса­жира на морском вокзале, причале и т. п. в период перевозки не включается.

Для пассажира, прибывшего к борту судна на собственном транспорте или на транспорте, нанятом им самим, а не предоставленным перевозчиком, рейс и

период перевозки начнутся с момента вступления его на трап судна перевозчи­ка. Только с этого момента перевозчик будет нести ответственность за безопас­ность пассажира и его доставку в определенный пункт назначения.

Для каютного багажа период перевозки может не совпасть с периодом перевозки пассажира. Если пассажир сам доставляет свой багаж на борт судна и не передает его агентам или работникам перевозчика ни в момент посадки (высадки), ни в период доставки водным транспортом на судно, ни в момент нахождения каютного багажа на борту судна, то периоды перевозки пассажира и его каютного багажа совпадают. Если же багаж, который пассажир имеет в виду перевозить при себе (каютный багаж), передается перевозчику, его работ­никам или агенту для доставки на борт судна или для доставки на причал, во­кзал и т. п., то для каютного багажа период перевозки закончится с момента, когда он окажется во владении пассажира. Это правило соответствует подп. «b» п. 8 ст. 1 Афинской конвенции.

Период перевозки для иного багажа начинается с момента принятия его в свое ведение перевозчиком и не зависит от того, находится ли багаж на борту судна или на борту другого судна, доставляющего его к борту судна или на бе­рег. Заканчивается период перевозки багажа и связанная с этим ответствен­ность перевозчика за его сохранность выдачей багажа пассажиру. Это положе­ние основано на подп. «с» п. 8 ст. 1 Афинской конвенции.

Приобретая билет с целью использования услуг определенного перевоз­чика, пассажир бронирует для себя место на судне этого перевозчика. Он может также воспользоваться правом перевезти с собой ребенка, каютный багаж, ба­гаж или животное. Момент покупки билета и начала рейса отделяются обычно друг от друга периодом, различным по своей продолжительности. За это время может произойти многое, что изменит планы и намерения пассажира. Закон предоставляет пассажиру право в любое время отказаться от договора морской перевозки. Поэтому отказ пассажира от договора морской перевозки может быть сделан либо в порту отправления до отхода судна, либо в промежуточном порту захода судна.

Отказ как способ расторжения договора морской перевозки пассажира предполагает совершение пассажиром действия, направленного на оформление этого отказа. Если пассажир, не отказавшись от договора, не появится на борту судна к началу рейса, за ним сохраняется право использовать оплаченное им место в любом другом порту захода судна, если по условиям перевозки пере­возчик не оговорил право на использование не занятого пассажиром в порту отправления места по своему усмотрению. Пассажир, не использовавший куп­ленный им билет и не заявивший об отказе от договора, лишается права на по­лучение от перевозчика каких бы то ни было выплат. Предоставление пассажи­ру права на односторонний отказ от договора в любое время до отхода судна из порта отправления, а после начала рейса - в любом порту захода, где разрешена посадка пассажиров, является льготой, предоставленной пассажиру как потре­бителю.

Правовые последствия расторжения договора по инициативе пассажира зависят от того, уведомил ли пассажир перевозчика или его агента о намерении расторгнуть договор, когда он это сделал, какими причинами вызван отказ пас­сажира от договора перевозки.

При каботажных перевозках пассажиру возвращается вся внесенная плата за проезд (за билет, плацкарту и скорость) и провоз багажа:

если пассажир отказался от перевозки не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, утвержденными федеральными ор­ганами исполнительной власти в области транспорта;

если пассажир не явился к отходу судна вследствие болезни, что подтвер­ждается составлением акта, служащего основанием для выплаты денег;

если пассажир до отхода судна отказался от договора морской перевозки вследствие болезни. Поскольку пассажиру, отказавшемуся от перевозки до от­хода судна, но не позднее установленного срока возвращается внесенная плата независимо от причин отказа, то в данном случае оговариваются те же послед­ствия расторжения договора и на случай, когда пассажир отказывается от дого­вора, хотя и до отхода судна, но за период времени меньший, чем установлен­ный правилами срок, а причиной отказа явилась его болезнь;

если отказ от договора происходит по причинам, зависящим от перевозчика. Такой причиной может отказаться перенос отхода судна на другой срок, отмена рейса.

Если отказ пассажира происходит не менее чем за 30 суток до начала рейса, задаток возвращается ему полностью. Если пассажир отказывается от поездки менее чем за 30 суток до начала рейса, то задаток ему не возвращается (пп. 3.6.1 Правила перевозки пассажиров, ручной клади и багажа и предоставления услуг на судах и в портах ММФ, утвержденных Минморфлотом СССР 28 февраля 1987 г.). Задаток в полном размере возвращается также в случае, если отказ от забронированного места вызван болезнью, смертью, при­влечением пассажира к исполнению государственных обязанностей или по тре­бованию органов власти, если по изложенным причинам не может совершить запланированную поездку один из членов семьи.

Конкретные правила отказа от договора и порядок оформления возврата оплаченного проезда устанавливаются в соответствии с правилами и тарифами перевозчика, а в каботажных перевозках - правилами, которым подчиняется публичный перевозчик.

Правилами обычно устанавливаются условия, при которых возможен частичный возврат платы за проезд. Это происходит в случаях, когда пассажир из-за болезни или непредоставления ему места в соответствии с билетом остав­ляет судно после начала рейса (в этом случае ему возвращается разница между полной стоимостью проезда (провозом багажа) и стоимостью проезда (провоза багажа) за преследованное расстояние) или при возврате билета в кассу менее чем за установленное правилами количество часов до отправления судна, или при возврате билета для поездки на судне международных линий или в загра­ничном круизном рейсе по причине, не связанной с болезнью, действием не­преодолимой силы, или иной, не названной в качестве основания для возврата платы за проезд.

Рассмотрев отказ пассажира от договора морской перевозки следует также рассмотреть статью 184 «Отказ перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира»:

1. Перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевоз­ки пассажира при наступлении следующих не зависящих от перевозчика об­стоятельств:

1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна;

2) блокада пункта отправления или пункта назначения;

3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по при­чтам, не зависящим от сторон договора;

4) привлечение судна для государственных нужд;

5) гибель судна или его захват;

6) признание судна непригодным к плаванию.

При отказе перевозчика от исполнения договора морской перевозки пас­сажира до отхода судна пассажиру возвращаются вся плата за провоз пас­сажира и плата за провоз его багажа, после начала рейса - их часть в разме­ре, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена.

2. Перевозчик, отказавшийся от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящей статьей, обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы.

Эта статья закрепляет право перевозчика на отказ от ис­полнения договора и условия, при которых он допускается. Она распространя­ется на ситуации, когда отказ от исполнения договора не связан с нарушением сторонами обязательств по нему.

Хотя в статье не говорится о конкретном времени, в течение которого пере­возчик вправе отказаться от исполнения договора, представляется, что он мо­жет это сделать в любое время до завершения перевозки. Последствия же зави­сят от того, оказался пассажир в стадии перевозки или рейс еще не начался. Если перевозчик отказался от исполнения договора по обстоятельствам, от него не зависящим, до отхода судна, то обязан вернуть пассажиру всю сумму платы за провоз пассажира и плату за провоз его багажа. Предполагается, что этой суммы будет достаточно, чтобы пассажир, прибегнув к услугам другого пере­возчика, обеспечил удовлетворение своей потребности в перемещении до опре­деленного пункта назначения.

Если пассажир на судне перевозчика уже проследовал определенное рас­стояние и перевозчик по не зависящим от него обстоятельствам вынужден от­казаться от дальнейшего исполнения договора, то обязан вернуть пассажиру часть платы за провоз пассажира и платы за провоз его багажа, но пропорцио­нально расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена. Другими словами, перевозчик в этом случае сохраняет за собой право на полу­чение вознаграждения за выполненную часть пути.

Поскольку пассажир, покинув пункт отправления, не достиг пункта на­значения, перевозчик, отказавшийся от исполнения договора, обязан за свой счет доставить пассажира в пункт отправления. Однако эта обязанность возни­кает у перевозчика в качестве дополнительной к возврату платы за неисполнен­ную часть пути, если пассажир намерен вернуться в пункт отправления и требу­ет возмещения реально понесенных им расходов или доставки его в пункт от­правления за счет перевозчика. Реально понесенные им расходы - это расходы, подкрепленные соответствующими документами, по транспортировке пасса­жира и его багажа от пункта, в котором была прервана первоначальная пере­возка в связи с отказом перевозчика от исполнения договора по основаниям п. 1 ст. 184 КТМ, до пункта отправления по не исполненному перевозчиком договору.

КТМ дает исчерпывающий перечень обстоятельств, ссылаясь на кото­рые, перевозчик вправе отказаться от договора морской перевозки пассажира. Следует отметить, что обстоятельства, указанные в подп. 1-4 ст. 184, упомина­ются также в ст. 156 при отказе от исполнения договора морской перевозки груза, в которой право отказаться от исполнения не обусловлено не зависящими от перевозчика обстоятельствами. Что касается обстоятельств, упомянутых в подп. 5-6, то здесь прекращение договора может быть вызвано невозможно­стью его исполнения, в том числе и по обстоятельствам, зависящим от перевоз­чика.

Гибель судна или его захват делают невозможным продолжение рейса. В связи с объективной невозможностью исполнения договор должен быть прекращен по инициативе перевозчика. Гибель судна не всегда приводит к послед­ствиям, предусмотренным ст. 184 КТМ. В зависимости от причин гибели судна, а также от того, кому судно принадлежало и кто им (перевозчик или фактиче­ский перевозчик) владел и управлял, могут возникнуть правоотношения, свя­занные с возмещением причиненного вреда как пассажиру, так, возможно, и перевозчику, понесшему убытки в связи с досрочным прекращением договора перевозки пассажира.

Захват судна следует отличать от задержания судна. Задержание судна име­ет формальное основание в виде распоряжения соответствующих властей. За­хват судна таких оснований не имеет и происходит фактически в связи с воен­ными действиями, угрозой военных действий или пиратством.

Признание судна непригодным к плаванию может служить основанием для отказа от исполнения договора морской перевозки пассажира, поскольку про­должение рейса на непригодном к плаванию судне опасно для пассажира либо может быть технически неисполнимо. Непригодность судна к плаванию должна наступить по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. Если непригод­ность судна к плаванию произошла в связи с тем, что перевозчик не проявил должной заботливости по приведению судна в мореходное состояние, то пере­возчик не может ссылаться на ст. 184 КТМ и должен нести ответственность за ненадлежащее исполнение договора.

Статья 185 «Изменение договора морской перевозки пассажира» закрепляет за перевозчиком исключительное право без предварительного предупреждения задержать отход судна, т. е. за­держать или перенести отправление судна на другое время, изменить преду­смотренный маршрут перевозки, изменить пункты посадки и высадки пассажи­ров, если такие действия продиктованы необходимостью защиты интересов самих пассажиров, перевозчика и общества и возникли по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. Такими обстоятельствами становятся чаще всего, стихийные явления, которые могут иметь характер непреодолимой силы в силу своей чрезвычайности и непреодолимости, но могут выражаться также в опас­ностях и случайностях на море, возникающих из специфики природных усло­вий в которых осуществляется морское судоходство, и особенностей профес­сиональной деятельности морского перевозчика.

Для отнесения того или иного явления, присущего морской стихии, к обстоятельствам, дающим перевозчику право на изменение договора морской перевозки пассажира, не имеет значения его интенсивность. Необходимо, что­бы оно возникло случайно, неожиданно и не по вине перевозчика и его служа­щих. Поскольку стихийное явление возникло неожиданно, перевозчик не может предотвратить его вредных воздействий и вынужден поэтому изменить время или маршрут перевозки пассажира. Явления стихийного характера, вынудившие перевозчика к изменению договора, могут возникнуть не только в период самой перевозки, но и до начала рейса или после объявления посадки.

Неблагоприятные санитарно-эпидемиологические условия понимаются как вспыхнувшие эпидемии инфекционных заболеваний, опасных для пассажиров и членов экипажа судна, используемого для перевозки. В целях безопасности перевозчик вынужден изменить пункт отправления, пункт назначения или объ­явленный маршрут следования судна.

Изменения времени, маршрута движения, пунктов посадки и высадки, естественно, не соответствуют планам пассажира, поэтому последний, не со­гласившись с изменением условий перевозки, может отказаться от договора морской перевозки. Размер суммы, возвращаемой при этом пассажиру, зависит от того, когда поступил отказ пассажира от договора, и устанавливается по правилам ст. 183 КТМ.

Если изменение условий перевозки перевозчик вынужден произвести после отхода судна из пункта отправления, пассажир также вправе отказаться от до­говора и при этом потребовать доставить его в пункт отправления за счет пере­возчика или возместить ему фактически понесенные расходы по возвращению в пункт отправления.

Ответственность перевозчика определяет статья 186 КТМ РФ:

1. Перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и поврежде­ние его здоровья, а также за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя Ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перево­зиться.

2. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате кото­рого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца.

3. Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в преде­лах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, если смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недос­татков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой суд­на на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна. В отно­шении утраты или повреждения иного багажа, который не является кают­ным, вина указанных лиц предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа. В других случаях обязанность доказывать вины лежит на истце.

Следует иметь в виду, что согласно ст. 197 содержащиеся в ст. 186 правила применяются:

а) при перевозке пассажиров в заграничном сообщении, если только пере­возчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации;

б) при перевозке багажа в заграничном сообщении независимо от того, яв­ляются ли пассажир и перевозчик организациями или гражданами Российской Федерации.

Основное правило об ответственности перевозчика за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату или повреждение багажа соответ­ствует ст. 3 Афинской конвенции.

Перевозчик несет предусмотренную ст. 186 КТМ ответственность, если происшествие произошло во время перевозки пассажира и его багажа.

Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в преде­лах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, когда смерть пассажира или повреждение его здоровья произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатками судна. Доказать отсутствие своей вины в данном случае должен перевозчик. Эта статья довольно детально распределяет бремя доказывания между участниками процесса. По общему правилу истец доказывает обстоятельства, на которые он ссылается, в частно­сти, должен доказать размер причиненного ему ущерба и то, что ущерб причи­нен во время перевозки.

При решении вопроса о возмещении за утрату или повреждение багажа имеет значение, в чьем владении и под чьим надзором находился багаж. Вина перевозчика за гибель и повреждение каютного багажа предполагается тогда, когда имели место обстоятельства (кораблекрушение, столкновение, посадка судна на мель, взрыв, пожар на судне, недостатки, связанные с немореходными качествами самого судна) экстремального характера, при которых пассажир должен был думать прежде всего о собственной безопасности, а не о сохранно­сти каютного багажа. К тому же естественно предположить, что возникшая ситуация, выходящая за рамки обычного мореплавания, возникла из-за упуще­ний перевозчика и его команды. Доказать противное должен сам перевозчик.

Если багаж был сдан пассажиром перевозчику для перевозки тем же судном и в этом смысле находился во владении и под контролем перевозчика и был утрачен или поврежден, вина перевозчика, его работников или агентов предпо­лагается независимо от характера происшествия. Доказать отсутствие вины в этом случае должен перевозчик.

В других случаях повреждения или утраты имущества пассажиров вину пе­ревозчика должен доказать истец.

Статья 187. Фактический перевозчик

1. В случае, если осуществление перевозки пассажира или ее части поруче­но фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее несет ответствен­ность в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, за всю перевозку пассажира. При этом фактический перевозчик несет обязанно­сти и имеет права, предусмотренные установленными настоящей главой пра­вилами, в отношении осуществляемой им самим части перевозки пассажира.

2. В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим пере­возчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пре­делах своих обязанностей (полномочий).

3. Любое соглашение о том, что фактический перевозчик принимает на себя обязанности, не возложенные на него правилами, установленными на­стоящей главой, или отказывается от прав, предоставленных такими прави­лами, имеет силу для фактического перевозчика только при наличии его согла­сия на это в письменной форме.

4. В случае, если ответственность несут перевозчик и фактический пере­возчик, их ответственность является солидарной.

5. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право рег­ресса перевозчика и фактического перевозчика друг к другу.

Фактический перевозчик не состоит в договорных отношениях с пассажи­ром, поэтому за надлежащее исполнение договорных обязательств по-прежнему ответствен первоначальный перевозчик, значащийся в качестве такового в билете (путевке). С фактическим перевозчиком состоит в правоотношениях первоначальный (договорный с пассажиром) перевозчик, который, возлагая на первого обязанность по перевозке, фактически замещает им самого себя.

В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим пере­возчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фак­тического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

При совместном причинении вреда пассажиру перевозчик и фактический перевозчик отвечают перед пассажиром солидарно. Пассажир по своему усмот­рению вправе предъявить свои требования в полном объеме к любому из них или к ним обоим.

Статья 188. Утрата и повреждение ценностей

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, зо­лота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, если только такие ценности не были сданы на хранение перевозчику, который согласился сохранять их в целости. За сданные на хра­нение ценности перевозчик несет ответственность не выше предела, преду­смотренного пунктом 4 статьи 190 настоящего Кодекса, если в соответст­вии со статьей 191 настоящего Кодекса не согласован более высокий предел ответственности.

Условия ответственности перевозчика за утрату или повреждение цен­ностей соответствуют ст. 5 Афинской конвенции. Если с перевозчиком либо организованной им службой договор о хранении ценностей не заключен и вещи пассажира в виде денег, ценных бумаг, драгоценностей и пр. находятся в каюте, на перевозчика распространяются общие правила ответственности за каютный багаж.

Перевозчик отвечает перед пассажиром за убытки, причиненные утратой или повреждением ценностей, по правилам общегражданской ответственности, предусмотренной ст. 393 ГК, т. е. за вину, если нет оснований для признания его профессиональным хранителем. Профессиональным он может быть при­знан, если занятие хранением является его предпринимательской деятельно­стью, т. е. систематической, самостоятельной и направленной на извлечение прибыли. Тогда ответственность перевозчика за сохранность принятых на хра­нение ценностей должна основываться на правилах ст. 401 ГК.

Размер ответственности хранителя-перевозчика различается в зависи­мости от того, является ли хранение возмездным или безвозмездным. В случае возмездного хранения хранитель отвечает за причиненные убытки в полном объеме в соответствии со ст. 15 и 393 ГК, если договором не предусмотрено иное. При безвозмездном хранении ответственность хранителя-перевозчика, осуществляющего хранение в качестве дополнительной к договору перевозки услуги, ограничивается реальным ущербом поклажедателя-пассажира. Соглас­но этой статье перевозчик несет ответственность не выше предела, установленного Афинской конвенцией, т. е. 2,7 тысяч расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

Умысел или грубая неосторожность пассажира предусмотрена статьей 189 КТМ РФ:

В случае, если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторож­ность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья, либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здо­ровья, либо способствовали утрате багажа пассажира или повреждению его багажа, перевозчик может быть освобожден от ответственности полно­стью или частично.

Вообще эта статья соответствует общегражданской норме, содер­жащейся в ст. 1083 ГК, о том, что вред, возникший вследствие умысла потер­певшего, возмещению не подлежит.

При грубой неосторожности, когда пассажиром нарушаются обычные, оче­видные для всех требования, необходимые для его безопасности, применяется принцип смешанной вины, когда размер возмещаемого перевозчиком пассажи­ру вреда может быть уменьшен.

Простая неосторожность пассажира, при которой не соблюдаются некото­рые повышенные требования, при определении размера возмещения в расчет не принимается. При разграничении простой и грубой неосторожности пассажира учитываются не только поведение лица, но и степень предвидения им послед­ствий допускаемого нарушения. Предвидя последствия в виде неизбежности вреда и легкомысленно рассчитывая их избежать, пассажир может быть при­знан как действовавший грубо, неосторожно, и в этом случае размер возмещае­мого ему вреда также может быть снижен.

Вопрос о том, допущена ли пассажиром простая или грубая неосторож­ность, приведшая к наступлению вреда, должен решаться в каждом конкретном случае с учетом фактических обстоятельств дела (характера поведения потер­певшего, обстановки причинения вреда, индивидуальных особенностей потер­певшего; применительно к утраченному или поврежденному багажу следует учитывать действия и упущения пассажира, связанные с ненадлежащей упаков­кой багажа, неправильной или неполной информацией о свойствах перевозимо­го имущества и пр.).

Наличие грубой неосторожности может иметь двоякое последствие. Ес­ли грубая неосторожность пассажира содействовала возникновению вреда или Увеличивала его размер, но при этом имела место вина перевозчика, суд обязан применить принцип смешанной вины. Если же грубая неосторожность пасса­жира допущена в условиях отсутствия вины перевозчика, но перевозчик как владелец источника повышенной опасности отвечает без вины, размер возме­щения уменьшается. В случаях причинения вреда жизни и здоровью пассажира полный отказ в возмещении не допускается даже при наличии грубой неосто­рожности самого потерпевшего.

Наличие причинно-следственной связи между противоправным поведе­нием пассажира и наступившим вредом при отсутствии вины перевозчика в утрате или повреждении багажа может привести к освобождению перевозчика от ответственности за несохранную доставку багажа. Презумпции вины пасса­жира не существует. На перевозчике лежит бремя доказывания того, что умы­сел или грубая неосторожность пассажира способствовали утрате или повреж­дению багажа пассажира.

Правила, содержащиеся в статье, могут вызвать на практике определенные трудности. Дело в том, что в ст. 6 Афинской конвен­ции, участницей которой является Россия, речь идет не об умысле или грубой неосторожности, а просто о вине пассажира. При перевозке пассажира в загра­ничном сообщении (если он не является гражданином Российской Федерации) российский перевозчик может настаивать на применении не ст. 189 КТМ, а ст. 6 Афинской конвенции. Более того, в случае повреждения или утраты бага­жа пассажира при перевозке в заграничном сообщении перевозчик может на­стаивать на применении Афинской конвенции, даже если пассажир является гражданином Российской Федерации.[[20]](#footnote-20)

В заключение мы рассмотрим пределы ответственности перевозчика (ст. 190 КТМ РФ):

1. Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоро­вью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных единиц в отно­шении перевозки в целом. В случае, если вред возмещается в форме периодиче­ских платежей, соответствующая общая сумма таких платежей не должна превышать указанный предел ответственности перевозчика.

2. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа не должна превышать 1,8 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

3. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомаши­ны, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней, не должна превышать 10 тысяч расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.

4. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение иного бага­жа, чем багаж, который указан в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, не долж­на превышать 2,7 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении пере­возки в целом.

5. Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа.

б. Проценты, начисляемые на сумму возмещения ущерба, и судебные из­держки не включаются в пределы ответственности, предусмотренные пунк­тами 1-5 настоящей статьи.

Эта статья носит общий характер и устанавливает предел ответственности за вред, причиненный лично пассажиру и его багажу. Ее при­менение рассчитано на перевозки в заграничном сообщении, когда и перевозчик, и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федера­ции. Если же осуществляется каботажная перевозка или перевозка в загранич­ном сообщении, но ее участники (перевозчик и пассажир) являются организа­циями или гражданами Российской Федерации, ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства России.

Этот принцип соблюден и при присоединении Российской Федерации к Протоколу 1996 г. изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. Россия присоединилась к Протоколу 1996 г. со следующими заявлениями: «...Российская Федерация... будет применять к тре­бованиям о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью пассажира судна, законодательство Российской Федерации о возмещении вреда, причи­ненного жизни или здоровью гражданина, в полном объеме, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации».[[21]](#footnote-21) Что касается ограничения ответственности при утрате или по­вреждении багажа, то оно не применяется только при перевозке в каботаже.

Перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить более высокие пределы ответственности, чем те, которые преду­смотрены пп. 1-5 ст. 190 КТМ:

Статья 191. Повышение пределов ответственности перевозчика

Перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме ус­тановить более высокие пределы ответственности перевозчика, чем те, ко­торые предусмотрены пунктами ]-5 статьи 190 настоящего Кодекса.

Правила статьи 191 соответствуют ст. 10 Афинской кон­венции и общей гражданско-правовой норме о том, что соглашения транспорт­ных организаций с пассажирами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны (см. п. 2 ст. 793 ГК).

Статья 192 «Применение пределов ответственности» КТМ РФ определяет круг лиц, пользующихся правом на применение пределов ответственности, а также устанавливает, что эти лица имеют право на защиту на основании тех же правил, что и перевозчик. Эта норма основана на ст. 11 Афинской конвенции:

1. В случае, если к работнику или агенту перевозчика либо фактического перевозчика предъявлено требование возмещения ущерба в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, работник или агент, если до­кажет, что он действовал в пределах своих обязанностей (полномочий), име­ет право воспользоваться пределами ответственности, которые предусмот­рены в отношении перевозчика и фактического перевозчика правилами, уста­новленными настоящей главой.

2. Пределы ответственности перевозчика, предусмотренные пунктами 1 - 5 статьи 190 настоящего Кодекса, применяются к совокупности сумм, под­лежащих возмещению по всем требованиям, возникшим в связи со смертью одного пассажира или с повреждением здоровья одного пассажира либо ут­ратой или повреждением его багажа.

3. В отношении перевозки пассажира, осуществленной фактическим пере­возчиком, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, факти­ческим перевозчиком, а также их работниками или агентами, действовавши­ми в пределах своих обязанностей (полномочий), не может превышать наи­большую сумму возмещения, которая согласно правилам, установленным настоящей главой, может быть взыскана с перевозчика или с фактического перевозчика. При этом ни одно из указанных лиц не должно нести ответст­венность выше предела ответственности, подлежащего применению к ним.

4. В случае, если работник или агент перевозчика либо фактического пере­возчика вправе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи воспользо­ваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными пунк­тами 1-5 статьи 190 настоящего Кодекса, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком либо в соответствующем случае фактическим пе­ревозчиком, работником или агентом перевозчика либо фактического перевоз­чика, не должна превышать указанные пределы.

Правом на применение предела ответственности пользуются:

фактический перевозчик;

работник или агент перевозчика, действовавший в пределах своих обязан­ностей (полномочий);

работник или агент фактического перевозчика, действовавший в пределах своих обязанностей (полномочий).

Пределы ответственности применяются в совокупности сумм, подле­жащих возмещению по всем требованиям, возникшим в связи со смертью одно­го пассажира или повреждением здоровья одного пассажира либо утратой или повреждением его багажа. Это означает, что к кому бы ни были предъявлены требования о возмещении причиненного вреда, сумма возмещения не должна превышать размера причиненного вреда (т. е. действует принцип полного воз­мещения вреда), но вместе с тем как разовые, так и периодические выплаты за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должны превышать 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом. Расчет ведется на одного пассажира. При утрате или повреждении багажа расчет ведется с учетом багажа одного пассажира

Предел ответственности применяется в отношении перевозки в целом. Это означает, что при удовлетворении требований пассажира, предъявленных к перевозчику и фактическому перевозчику, их работникам и (или) агентам, об­щая сумма ответственности всех ответчиков (соответчиков) не должна превы­шать установленного для этого требования предела ответственности. Работник или агент перевозчика (фактического перевозчика) могут воспользоваться уста­новленным пределом ответственности лишь в том случае, если вред пассажиру или его багажу причинен ими в ходе исполнения возложенных на них обязан­ностей (полномочий).[[22]](#footnote-22)

Статья 193. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответственности пе­ревозчика, предусмотренными пунктами 1-5 статьи 190 и статьей 191 на­стоящего Кодекса, если доказано, что ущерб, причиненный пассажиру, явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, со­вершенных умышленно или по грубой неосторожности.

2. Работник и агент перевозчика или фактического перевозчика не вправе воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренны­ми пунктами 1-5 статьи 190 и статьей 191 настоящего Кодекса в отноше­нии перевозчика, если доказано, что ущерб, причиненный пассажиру, явился результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Вина перевозчика, его работника и агента является необходимым условиям их ответственности за вред, причиненный пассажиру и его багажу. За смерть пассажира или причинение вреда его здоровью возможна ответствен­ность и без вины, если вред причинен деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих.

Форма вины перевозчика, его работника и агента не влияет на возникнове­ние самого обязательства по возмещению причиненного вреда. Однако размер возмещения напрямую зависит от формы вины причинителя вреда и самого потерпевшего.

Если будет доказано, что вред причинен пассажиру в результате собст­венного действия или бездействия перевозчика, совершенных умышленно или по грубой неосторожности, никто из названных причинителей не может ссы­латься на пределы ответственности, установленные пп. 1-5 ст. 190. О собствен­ных действиях или бездействии, совершенных умышленно или по грубой неос­торожности.

## Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)

В этой главе мы рассмотрим договор фрахтования судна на время который еще называют тайм-чартером. Тайм-чартеру посвящена глава 10 КТМ РФ.

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судов владелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю суд­но и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для пе­ревозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. (ст. 198 КТМ РФ)

Договор фрахтования судна на время представляет собой один из видов договора имущественного найма (аренды) - аренды транспортного средства с экипажем. Поэтому отношения, возникающие из такого договора, регулируют­ся правилами, содержащимися в разделе 1 параграфа 3 главы 34 ГК. Кроме того, осо­бенности аренды такого транспортного средства, как морское судно с экипа­жем, отражены в правилах главы 10 КТМ.

В определении договора названы прежде всего его стороны - носители правомочий и субъективных обязанностей. Стороны договора - это судовладе­лец и фрахтователь. Согласно ст. 8 КТМ судовладельцем признается собствен­ник судна или другое лицо, эксплуатирующее его на ином законном основании, в частности, судовладельцем, помимо собственника, является любое лицо, экс­плуатирующее судно на праве аренды, хозяйственного ведения, оперативного управления, доверительного управления и т. д.

Судовладелец от своего имени отфрахтовывает судно на срок другому ли­цу - фрахтователю. Последний нуждается в судне и поэтому от своего имени фрахтует его на определенный срок для осуществления целей торгового море­плавания.

Употребление в этой статье таких характерных для морского права понятий, как «судовладелец», «фрахтователь», в отличие от общеграж­данских терминов «наймодатель» и «наниматель» свидетельствует о том, что договор фрахтования судна на время не может быть приравнен к общеграждан­скому договору имущественного найма.

Первая обязанность судовладельца заключается в предоставлении судна фрахтователю. При этом предоставление понимается прежде всего как переда­ча фрахтователю правомочия пользования, права коммерческой эксплуатации судна от своего имени.

Судно предоставляется фрахтователю временно, т. е. на обусловленный срок, по истечении которого фрахтователь обязан возвратить его судовладель­цу. Этот срок может выражаться в календарном периоде от нескольких месяцев до нескольких лет (иногда до 10 - 15 лет) или во времени, необходимом для вы­полнения одного или нескольких рейсов.

Зафрахтованные на время суда могут использоваться для перевозки грузов. Поэтому стандартные проформы тайм-чартеров построены с учетом того, что на судне будет перевозиться определенный груз.

Наряду с перевозкой груза в этой статье упомянуто также о пе­ревозке пассажиров и «иных целях торгового мореплавания», под которыми понимаются связанные с использованием судов промыслы водных биологиче­ских ресурсов, разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, лоцманская и ледокольная проводка и др.

Возможность зафрахтовать судно для иных, чем перевозка, целей торгового мореплавания - одно из отличий тайм-чартера от договора морской перевозки груза и, в частности, от договора фрахтования судна на рейс чартера.

Эксплуатация зафрахтованного на время судна может осуществляться толь­ко в целях торгового мореплавания. Судно по этому договору не может исполь­зоваться как гостиница, склад, ресторан. Именно это отличает договор фрахто­вания судна на время от договора имущественного найма.

Хотя в статье говорится о предоставлении судна в пользование фрахтователя, следует признать, что к последнему на время перехо­дит также правомочие владения судном. В вопросах коммерческой эксплуа­тации ему подчинен экипаж судна. Но судно в этом случае не выходит и из обладания судовладельца. Члены экипажа остают­ся его работниками, его распоряжения, относящиеся к управлению судном, обязательны для всех членов экипажа. Поэтому есть все основания говорить о временном двойном владении (или совладении) судном.

Вторая обязанность судовладельца состоит в оказании им фрахтователю услуг по управлению судном и его технической эксплуатации. Строго формаль­но оказание таких услуг выходит за пределы предмета аренды и сближает тайм-чартер с договорами об оказании услуг, результаты которых не имеют вещест­венной формы. Однако в ГК договоры об аренде транспортных средств с пре­доставлением услуг по управлению и технической эксплуатации отнесены к одному из видов договора аренды. Тем самым в законодательстве окончательно решен вопрос о правовой природе тайм-чартера, бывший ранее дискуссионным.

В определении тайм-чартера закреплена обязанность фрахтователя уп­латить фрахт, поскольку судно предоставляется ему за обусловленную плату. Договор, таким образом, носит возмездный характер. Размер фрахта не зависит от количества перевозимого груза или эффективности эксплуатации судна в какой-либо иной форме.[[23]](#footnote-23)

Анализ определения тайм-чартера показывает, что каждая из сторон этого договора имеет правомочия и несет юридические обязанности. Тайм-чартер признается заключенным с момента достижения контрагентами согла­шения по всем его существенным условиям. Наконец, тайм-чартер - это возмездное обязательство. Следовательно, тайм-чартер - это двусторонне обязы­вающий, консенсуальный и возмездный договор.

Условия тайм-чартера определяются прежде всего соглашением сторон. Следовательно, положения договора имеют приоритет над нормами главы Х КТМ. Таким образом, правила, содержащиеся в главе Х КТМ (за исключением ст. 198) носят диспозитивный характер. Это означает, что они подлежат приме­нению, если не противоречат договору между сторонами, или регулируют от­ношения, не решенные либо не до конца решенные в таком договоре.

В тайм-чартере должны быть указаны наименования сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузо­вместимость, скорость и другие), район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера. (Ст. 200 КТМ РФ «Содержание тайм-чартера»)

В статье 200 КТМ приведен перечень данных, указывае­мых в тайм-чартере. Этот перечень не является исчерпывающим; в проформах договора содержится более широкий круг данных, включаемых в договор.

Отсутствие в договоре каких-либо данных из числа указанных в ст. 200 КТМ не влечет недействительности договора, но может снизить доказательст­венную ценность документа, оформляющего обязательство.

В договоре указываются наименования сторон - судовладельца и фрах­тователя, и их адреса. Точное наименование требуется для их последующего уведомления во всех необходимых случаях, а также для отграничения их от агентов (поверенных), подписывающих договор от имени их доверителей, но не вступающих в какие-либо правоотношения по договору.

Название судна служит способом его индивидуализации. Если судно на­звано, судовладелец может заменить его лишь при наличии в договоре соответ­ствующей оговорки о замене (субституции) или согласия фрахтователя на та­кую замену. В случае, когда в договоре нет соответствующей оговорки и фрах­тователь не согласен на замену судна, гибель последнего до предоставления фрахтователю его или в период пользования им судном означает прекращение договора. От фрахтователя нельзя требовать принятия другого судна, хотя бы и совпадающего с прежним по своим показателям и параметрам.

Поскольку по тайм-чартеру коммерческая эксплуатация судна осущест­вляется фрахтователем, его интересует по сравнению с перевозчиком по дого­вору морской перевозки груза более широкий круг показателей, характеризую­щих судно и могущих влиять на уровень эксплуатационных расходов. Так, для определения провозной способности судна и калькуляции эксплуатационных расходов в договоре указываются: дедвейт судна, включая запасы бункера, иных материалов и воды для котлов, вместимость его грузовых и бункерных помещений, регистровая вместимость, скорость при хорошей погоде и спокой­ном море, класс, год постройки, мощность двигателей, расход и род топлива. При фрахтовании судна в целях его использования для перевозки груза немало­важное значение приобретают данные о числе трюмов, танков, твиндеков, па­луб, размере люков, наличии кранов, стрел и других грузовых механизмов, осадке с грузом и в балласте. С политической и коммерческой точки зрения для фрахтователя важно также, какой флаг несет судно, так как от этого в опреде­ленное время (например, во время войны) зависит безопасность судна или воз­можность осуществления фрахтователем торговых операций.

Несоответствие между данными о судне, зафиксированными в договоре, И фактическим состоянием его может иметь отрицательные последствия для су­довладельца.

В международной практике фрахтования судов на время фрахтователь мо­жет аннулировать договор и взыскать понесенные им убытки вследствие непра­вильного описания судна при наличии одного из трех условий:

1) неправильное описание судна затрагивает существо договора и ведет к лишению фрахтователя прибыли в значительной части;

2) судовладелец не может выполнить требование о пригодности или готов­ности судна к дате канцелинга и тем самым устранить несоответствие между описанием судна и его фактическим состоянием;

3) судовладелец не может привести судно в состояние, отвечающее его опи­санию по договору, или отказывается сделать это.

При отсутствии оснований аннулировать договор фрахтователь может взы­скать убытки, понесенные им вследствие неправильного описания судна в до­говоре.

В договоре обычно указывается географический район, в котором фрах­тователь может эксплуатировать судно (п. 2 тайм-чартера «Балтайм», строки 27-31 тайм-чартера «Нью-Йорк Продьюс»). При определении границ этого Района учитываются как технико-эксплуатационные параметры и характери­стики судна, так и коммерческо-политические интересы сторон. Район мирового океана, в котором допускается плавание судна, обычно определяется путем установления запрета эксплуатировать судно в высоких широтах либо зонах, опасных для мореплавания, или заходить в порты определенной береговой по­лосы либо того или иного государства (государств). Такое условие договора означает, что судно может быть направлено в любой географический район за изъятиями, согласованными сторонами и установленными в договоре.[[24]](#footnote-24)

Цель фрахтования может быть обозначена в тайм-чартере с разной сте­пенью определенности и детализации. В договоре, например, может быть ука­зан лишь вид деятельности: «для перевозки законных грузов», «для добычи полезных ископаемых». При использовании судна для перевозки груза в дого­воре может быть назван род груза, не принимаемого на судно в связи с его свойствами, представляющими опасность с технологической или коммерческой точки зрения (например, живой скот, вредные воспламеняющиеся или опасные грузы, оружие и военное снаряжение, контрабанда и т. д.). Стороны могут до­говориться и о перевозке определенного вида груза, например зерна, руды, ле­са, или добыче тех или иных полезных ископаемых. В договоре может быть определен вид морского промысла или научно-исследовательской деятельности в случаях, когда предполагается использовать судно в этих целях.

В тайм-чартере указываются время передачи зафрахтованного судна судовладельцем фрахтователю и время его возврата (выдачи из аренды). Это вре­мя часто обозначается указанием периода, в который судно должно быть пере­дано или возвращено («от ... и до ...»). Иногда наряду с датами в договоре ука­зываются часы, в которые следует произвести передачу или возврат («в период между 9 часами утра и 6 часами дня ...»). Обычно возврат судна должен хотя бы примерно совпадать с окончанием срока, на который был заключен тайм-чартер.

В договоре обычно указывается не определенный порт, в котором судно должно быть передано фрахтователю, а отрезок береговой полосы, в пределах которого фрахтователю принадлежит право выбрать порт приемки-возврата судна, т. е. рейндж.

Судовладелец обязан передать судно в пользование фрахтователя у доступ­ного причала или дока (п. 1 проформы «Балтайм», строка 20 проформы «Нью-Йорк Продьюс»). В договор, как правило, включается условие о том, чтобы у причала или в доке судно было в безопасном состоянии и находилось всегда на плаву (п. 1 проформы «Балтайм», строка 20 проформы «Нью-Йорк Продьюс»). По условиям договора иногда требуется также, чтобы порт сдачи был свободен ото льда.

Фрахтователь обязан номинировать порт и причал, дав судовладельцу об этом нотис за несколько дней до сдачи судна. В случае, когда причал не был номинирован или оказался недоступным для судна, например вследствие скоп­ления судов, судовладелец вправе получить обусловленный фрахт за все время ожидания.

Размер фрахта по тайм-чартеру определяется на основании суточной ставки за судно в целом или месячной ставки за каждую тонну дедвейта. Уро­вень ставки фрахта определяется с учетом конъюнктуры на мировом фрахтовом рынке. На ставку фрахта влияют данные о судне, районе его эксплуатации и другие условия договора.

Срок, на который заключается договор, может быть указан в виде пе­риода (обычно от 2 до 10 лет) или времени, необходимого для выполнения од­ного либо нескольких рейсов по перевозке груза, буксирной либо спасательной операции и т. д. (трип-чартер). Исчисление срока начинается с момента предос­тавления судна в пользование фрахтователя.

В этой главе нам следует рассмотреть статью 201 «Форма тайм-чартера»:

Тайм-чартер должен быть заключен в письменной форме.

Тайм-чартер должен быть заключен в письменной форме. В силу п. 1 ст. 609 ГК договор аренды подлежит заключению в письменной форме только тогда, когда он заключается на срок более года либо когда хотя бы одной из сторон этого договора является юридическое лицо. Но в изъятие из этого пра­вила в ст. 633 ГК и ст. 201 КТМ требование соблюдения простой письменной формы в отношении аренды транспортных средств с экипажем, в частности тайм-чартера, выдвинуто безотносительно к сроку действия договора и его субъектному составу. Морские суда, а также суда внутреннего плавания отно­сятся к недвижимому имуществу. Однако правило о государственной регистра­ции договоров аренды недвижимого имущества (п. 2 ст. 609 ГК) к аренде транспортных средств с экипажем не применяется (ст. 633 ГК).

На практике тайм-чартер заключается на основании отпечатанных ти­пографским способом проформ (стандартных форм) тайм-чартеров, в которых изложены наиболее часто применяемые условия этих договоров. Использова­ние проформ ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования содержа­ния договора и дает возможность сконцентрировать внимание на согласовании условий, которые индивидуализируют данный договор. Кроме того, примене­ние проформ в определенной степени способствует унифицированному регули­рованию отношений, возникающих на основании договора.

При заключении тайм-чартера широкое применение получила универ­сальная проформа тайм-чартера «Балтайм». Эта проформа была разработана БИМКО в 1939 г., а в 1950 г. - изменена и дополнена Советом по документации Палаты судоходства Великобритании. Судовладельцы и фрахтователи ФРГ широко применяют проформу тайм-чартера «Дойтцайт», французские судовла­дельцы и грузовладельцы - проформу «Франкотайм». Для перевозки грузов из портов американского континента часто используется проформа «Нью-Йорк Продьюс», разработанная в 1913 г. и в последний раз пересмотренная в 1946 г.

Фрахтование наливных судов на время нередко осуществляется на основании проформы «Танкер тайм-чартер парти» (кодовое название «STB TIME»). Для эксплуатации в линейном сообщении зафрахтованных на время судов БИМКО в 1968 г. разработало проформу «Лайнертайм». Фрахтование на время судов, предназначенных для перевозки пассажиров, нередко осуществляется на основе проформы «Инчарпасс», разработанной институтом брокеров Великобритании.

Согласно п. 2 ст. 162 ГК несоблюдение требуемой законом формы влечет за собой недействительность сделки лишь в случаях, прямо указанных в законе или в соглашении сторон. Статья 633 ГК, требуя заключения договора аренды транспортного средства с экипажем в письменной форме, не предусматривает признание договора недействительным вследствие несоблюдения письменной формы. Поэтому нарушение требований закона относительно простой пись­менной формы договора связывается с процессуально-правовыми последствия­ми: факт заключения договора и его содержание в случае спора могут быть доказываемы другими письменными доказательствами (письмами, телеграмма­ми, радиограммами, телексами, факсами и т. д.) и любыми другими доказатель­ствами, кроме свидетельских показаний.

Согласно ст. 209 КТМ РФ «Гибель судна и уплата фрахта» гибель судна автоматически, т. е. без какого-либо соглашения сторон или волеизъявления одной из них, прекращает действие тайм-чартера. Прекра­щение же договора влечет за собой прекращение уплаты фрахта.

Под гибелью судна понимается не только его физическое уничтожение, например в результате пожара, но и пропажа без вести. Гибелью судна считает­ся также его конструктивное разрушение, при котором оно не может быть ис­пользовано как судно.

Установлена обязанность фрахтователя уплатить фрахт по день гибели судна или по день получения последнего известия о нем. Об обязанности упла­тить фрахт по день гибели судна говорится также в проформе «Балтайм» (п. 16, строка 119). Что же касается пропажи судна без вести, то согласно условию проформы «Балтайм» (п. 16, строка 120) в случае, когда день гибели установить невозможно, фрахт уплачивается в половинном размере со дня получения по­следнего сообщения о судне до расчетной даты прибытия судна в порт назна­чения.

## Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)

Еще одной из наиболее распространенных форм договора перевозки морским транспортом является договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Определение этого договора дается в статье 211 КТМ РФ:

По договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) судо­владелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахто­вателю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектован­ное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.(ст. 211 КТМ РФ)

Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) - разновид­ность аренды транспортного средства, аренда без предоставления услуг по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации. Отно­шения, связанные с таким договором, подпадают под действие раздела 2 параграф 3 главы 34 ГК. Кроме того, регулированию отношений по бербоут-чартеру по­священы нормы главы XI КТМ. Несмотря на явную близость тайм-чартера и бербоут-чартера в КТМ каждому из этих договоров посвящена самостоятельная глава.

В главе XI КТМ договор фрахтования судна без экипажа назван бербоут-чартером. Весьма часто в торговом мореплавании этот договор обозначается как димайз-чартер. В большинстве случаев эти два термина употребляются как синонимы. Между тем бербоут-чартер представляет собой договор фрахтова­ния судна, в формировании экипажа которого судовладелец не принимает ни­какого участия. Димайз-чартер охватывает как договор, по которому к фрахто­вателю переходит только судно, так и договор, на основании которого к фрах­тователю переходит не только судно, но и поступает на службу его экипаж или часть его. При любом из этих двух вариантов все члены прежнего экипажа рас­сматриваются в качестве служащих фрахтователя.

Предметом бербоут-чартера служит передача фрахтователю судна на время без предоставления услуг экипажа. Вследствие такой передачи к фрахто­вателю переходят правомочия пользования и владения судном (последнее он осуществляет через подчиненный ему во всех отношениях экипаж). Более того, если зафрахтованное в бербоут-чартер судно используется для перевозки гру­зов, то и правомочие владения грузом на то время, в течение которого он нахо­дится на судне, переходит к фрахтователю.

В отличие от обычной аренды индивидуально-определенного имущества, регулируемой только нормами общегражданского законодательства, судно по бербоут-чартеру предоставляется фрахтователю как плавучее сооружение, ис­пользуемое в целях торгового мореплавания (т. е. в целях, предусмотренных ст. 2 КТМ). Поэтому такое судно должно быть мореходно (ст. 216 КТМ). При сдаче судна под склад, отель или ресторан не предполагается экс­плуатировать его как плавучее сооружение и, следовательно, оно может и не обладать мореходностью.

В определении бербоут-чартера указывается, что по этому договору предоставляется не снаряженное, т. е. не обеспеченное какими-либо припасами, судно. Однако в соответствии с практикой торгового мореплавания, а иногда и с законодательством некоторых стран, например французским Законом от 18 июня 1966 г. «О договорах фрахтования и морских перевозок» (ст. 10), при­знается, что по этому договору может быть предусмотрено предоставление неснаряженного либо частично снаряженного судна.

Так же, как и по тайм-чартеру, при фрахтовании судна в бербоут-чартер судовладелец обязуется предоставить судно фрахтователю за обусловленную плату на определенный срок. Следовательно, бербоут-чартер - это договор консенсуальный, возмездный, срочный.

В правовом регулировании определенных отношений по тайм-чартеру и бербоут-чартеру много общего. Это касается форм договоров (ст. 201 и ст. 214 КТМ); диспозитивности касающихся их норм (ст. 199 и ст. 212); содержания до­говоров (ст. 200 и ст. 213); заключения субдоговоров (ст. 202 и ст. 215); освобож­дения от ответственности за скрытые недостатки судна (п. 2 ст. 203 и п. 2 ст. 216) и др. Поэтому во избежание ненужного повторения при рассмотрении не­которых правил, регулирующих отношения по бербоут-чартеру, ниже отмечаются лишь их отличия от соответствующих норм, посвященных тайм-чартеру.

Как и нормы главы X КТМ РФ, посвященной тайм-чартеру, правила КТМ о договоре бербоут-чартера диспозитивны и применяются, если соглашением сторон не ус­тановлено иное. Это не относится лишь к определению бербоут-чартера (ст. 211).

Статья 213. Содержание бербоут-чартера

В бербоут-чартере должны быть указаны наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возвра­та судна, ставка фрахта, срок действия бербоут-чартера.

В статье 213 определены реквизиты бербоут-чартера. Помимо тех из них, которые совпадают с реквизитами тайм-чартера, в этой статье указаны и некоторые дополнительные данные, характерные именно для бербоут-чартера. Это, в частности, относится к указанию класса и флага судна, вместимости его помещений для хранения не только груза, но и провианта либо питьевой воды, так как снабжение всеми необходимыми запасами, нужными экипажу судна, лежит на фрахтователе, и т. д.

Как и при заключении тайм-чартера, соглашение сторон о вступлении в бербоут-чартер и о его условиях должно быть облечено в простую письменную форму независимо от срока действия договора. Несоблюдение этого требова­ния лишает стороны права в случае спора ссылаться на свидетельские показа­ния, но не запрещает им приводить другие доказательства.

Для заключения бербоут-чартера используются стандартные формы (проформы) договоров. Так, с 1974 г. по 1989 г. использовались стандартные проформы аренды морских судов без экипажа «Беркон А» и «Беркон Б», одоб­ренные БИМКО. В 1989 г. БИМКО объединила эти две проформы в одну стан­дартную проформу бербоут-чартер - «Беркон 89», предусматривающую, поми­мо передачи судна в аренду, возможность его выкупа фрахтователем.

1. В случае, если бербоут-чартером не предусмотрено иное, фрахтователь в пределах предоставленных бербоут-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть данного срока (суббербоут-чартер). Заключение суббербоут-чартера не освобождает фрахтователя от исполнения бербоут-чартера, заключенного им с судовладельцем.

2. При вступлении в суббербоут-чартер для фрахтователя обязательны соблю­дение требований относительно невыхода за пределы срока действия бербоут-чартера, предоставленных по нему прав и сохранение в силе своих обязанно­стей перед судовладельцем, как и при заключении субтайм-чартера. Согласие судовладельца на заключение суббербоут-чар­тера не требуется. (Статья 215. КТМ РФ Договор субфрахтования судна без экипажа (суббербоут-чартер)

Следует рассмотреть также ст. 216 КТМ «Мореходное состояние судна».

Круг требований, предъявляемых к мореходности судна, зафрахтован­ного в бербоут-чартер, уже, чем к судну, переданному фрахтователю на осно­вании тайм-чартера. В силу бербоут-чартера от судовладельца нельзя, напри­мер, требовать, чтобы передаваемое фрахтователю судно было укомплектовано экипажем и снаряжено. Поэтому в п. 1 статьи обязанность по приведению зафрахтованного в бербоут-чартер судна в мореходное состояние сформулирована как принятие судовладельцем мер по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования). Эту обязанность судовладелец должен исполнить к моменту передачи судна фрахтователю.

Устанавливается обязанность фрахтователя в течение срока действия договора поддерживать судно в состоянии мореходности. В этом заключается одно из отличий бербоут-чартера от тайм-чартера, где такую обязанность несет судовладелец (п. 3 ст. 203).

Иначе должен быть решен вопрос о немореходности судна, вызванной его скрытыми недостатками. За немореходное состояние судна, вызванное скрытыми недостатками, судовладелец не несет ответственности, хотя бы они возникли еще до передачи судна фрахтователю. Но устранение скрытых недос­татков, возникших до перехода судна в эксплуатацию фрахтователя, лежит на обязанности судовладельца. В случае, когда скрытые недостатки возникли по­сле перехода судна во владение и пользование фрахтователя, их устранение становится его обязанностью.

На основании статьи 217. «Экипаж судна» осуществляется комплектование экипажа:

Фрахтователь осуществляет комплектование экипажа судна. Фрахтова­тель вправе укомплектовать экипаж судна лицами, ранее не являвшимися чле­нами экипажа данного судна, или в соответствии с условиями бербоут-чартера лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна, при соблюдении правил, установленных статьей 56 настоящего Кодекса. Независи­мо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю во всех отношениях. (Ст. 217 КТМ РФ)

По условиям бербоут-чартера комплектование экипажа судна во всех случа­ях осуществляет фрахтователь. Но, как это закреплено в ста­тье 217 КТМ РФ, фрахтователь, осуществляя комплектование экипажа, вправе прибегнуть к одному из двух способов. Если в договоре нет обязывающих его в этом отно­шении условий, фрахтователь вправе пригласить на зафрахтованное судно эки­паж, который ранее на нем не плавал. Когда же в бербоут-чартере обусловлено, что он на время действия договора обязан пригласить прежний экипаж или от­дельных его членов (капитана, старшего механика или др.), он должен выпол­нить это условие и принять на службу моряков, ранее входивших в экипаж суд­на. Какой бы из двух способов комплектования экипажа ни был использован, в любом случае его члены становятся служащими фрахтователя и подчиняются ему как в навигационно-техническом, так и в коммерческом отношении.

При любом способе комплектования экипажа для фрахтователя обязательно соблюдение правил ст. 56 КТМ.

Как и при вступлении в тайм-чартер, фрахтователь по бербоут-чартеру обязан осуществлять эксплуатацию судна в соответствии с условиями договора. Это относится к способу и району его эксплуатации и т. д. По условиям бербо­ут-чартера судно может быть предоставлено для тех или иных целей торгового мореплавания - перевозки грузов, пассажиров или багажа, промысла водных биологических ресурсов, лоцманской и ледокольной проводки, поисковых, спа­сательных и буксирных операций и т. д. В договоре может быть указано, что судно предоставляется для достижения не одной, а нескольких целей торгового мореплавания в любом сочетании. Но всегда, когда цель фрахтования судна в бербоут-чартере обозначена, фрахтователь без согласия судовладельца не впра­ве выйти за рамки этой цели.

В отличие от тайм-чартера фрахтователь оплачивает не какую-то часть, а все расходы, связанные с эксплуатацией судна. В частности, он выплачивает зарплату и доставляет продовольствие экипажу, оплачивает портовые, лоцман­ские, канальные, консульские, буксирные и иные сборы, а также расходы по страхованию судна, своей ответственности и сюрвейерскому осмотру судна.

На фрахтователя падают риски морского предприятия. Вместе с тем он по­лучает всю прибыль от эксплуатации судна. Право на вознаграждение, причи­тающееся судну за услуги по спасанию, оказанные во время действия бербоут-чартера, принадлежит только фрахтователю.

По окончании срока бербоут-чартера фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу. Правила о возобновлении бербоут-чартера на неопреде­ленный срок и о преимущественном праве фрахтователя на заключение догово­ра на новый срок к бербоут-чартеру не применяются.

Фрахтователь должен возвратить судно в том состоянии, в каком оно было им получено. Допустим только нормальный износ судна. Об убытках, причи­ненных спасанием, гибелью или повреждением судна см. ст. 220 КТМ.

Фрахтователь, эксплуатирующий судно на основании бербоут-чартера, вправе от своего имени вступать в разнообразные договорные отношения с третьими лицами (тайм-чартер, договор морской перевозки груза или пассажи­ров, договор буксировкки т. п.).

Как субъект этих договоров он несет перед своими контрагентами ответст­венность за неисполнение принимаемых им на себя обязанностей.

Помимо ответственности за неисполнение договорных обязанностей, фрахтователь отвечает за внедоговорный вред, причиненный судном, его меха­низмами, устройствами, оборудованием. Использование судна или его оборудо­вания представляет собой деятельность, связанную с повышенной опасностью для окружающих. Поэтому логично возложение возмещения вреда на владельца судна (фрахтователя по бербоут-чартеру), так как по правилам ч. 2 ст. 1079 ГК такая обязанность падает на владельца источника повышенной опасности, в частности владельца на праве аренды. Фрахтователь может быть освобожден от такой ответственности, если докажет, что вред возник вследствие непреодоли­мой силы или умысла потерпевшего.

Судовладелец, как и в случае фрахтования судна в тайм-чартер, может отвечать лишь перед фрахтователем после возмещения последним ущерба

третьему лицу. Ответственность судовладельца по такому регрессному иску фрахтователя, как правило, возможна лишь при наступлении ущерба вследст­вие неприведения судна в мореходное состояние к моменту его передачи фрах­тователю.

В ст. 219 КТМ РФ признается допустимость ответственности фрахтователя по любым требованиям третьих лиц, связанным с эксплуатацией судна. Исключе­ние устанавливается только для требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных ве­ществ. По таким требованиям ответственность несет собственник судна, под которым понимается лицо, зарегистрированное в качестве такового (ст. 316 и ст. 327 КТМ).[[25]](#footnote-25)

Как и по договору тайм-чартер, фрахтователь отвечает перед судовла­дельцем за убытки, причиненные спасанием, повреждением или гибелью судна, лишь при наличии вины. Но поскольку фрахтователю во всех отношениях под­чинен экипаж судна, виновные действия или бездействие экипажа рассматри­ваются как вина фрахтователя и, следовательно, влекут за собой его ответст­венность.

Вина фрахтователя в причинении убытков предполагается, что пред­ставляется логичным, если учесть, что фрахтователю период действия бербоут-чартера подчинен во всех отношениях экипаж судна. Чтобы освободиться от ответственности, он должен доказать, что убытки причинены не по его вине.

Убытки, причиненные спасанием, повреждением или гибелью судна вследствие случайных обстоятельств или наступившие по вине самого судовла­дельца, падают на последнего.

По бербоут-чартеру размер фрахта, уплачиваемого фрахтователем су­довладельцу, не зависит от количества перевезенного груза, времени, затрачен­ного на его перевозку, или времени выполнения других операций по торговому мореплаванию. Эффективность эксплуатации судна фрахтователем не оказыва­ет никакого влияния на размер фрахта. Фрахт определяется по ставке «люмпсум» за все судно или по ставке за одну тонну дедвейта судна за месяц и уплачивается за месяц вперед.

В практике торгового мореплавания не до конца решен вопрос о том, пользуется ли судовладелец залоговым правом на грузы третьих лиц по требо­ваниям о фрахте по бербоут-чартеру. Как показано ранее, перевозку груза нель­зя признать предметом бербоут-чартера. Поэтому признание за судовладельцем права залога в отношении груза, который он перевозит и владельцем которого не может быть признан, противоречит пониманию бербоут-чартера как догово­ра аренды судна.

Непригодность судна к эксплуатации (иммобилизация) освобождает фрахтователя от уплаты фрахта и расходов по судну, кроме случаев, когда им­мобилизация наступила по вине фрахтователя. Фрахт не подлежит уплате, когда непригодность судна наступила: а) по вине судовладельца; б) по вине третьих лиц; в) в силу любых случайных обстоятельств.

При просрочке уплаты фрахта, продолжающейся свыше 14 дней (в со­ответствии с п. 10 проформы «Беркон 89» - 7 дней), судовладелец вправе без предупреждения фрахтователя и без вмешательства суда изъять у него судно и взыскать с него вызванные просрочкой убытки, в частности начисленные на неуплаченную сумму проценты. Исключение из этого правила установлено в ст. 222 КТМ для случаев заключения бербоут-чартера с условием выкупа судна.

В случае гибели судна фрахт уплачивается со дня передачи фрахтовате­лю судна, предусмотренного бербоут-чартером, по день гибели судна или полу­чения последнего известия о нем. Фрахт, уплаченный авансом, подлежит воз­врату фрахтователю за время после гибели судна или получения последнего известия о нем.

Судовладелец не имеет права изъять у фрахтователя судно по основани­ям допущенной фрахтователем просрочки уплаты фрахта в течение более 14 дней (7 дней согласно п. 10 проформы «Беркон-89»). Такого права судовладелец ли­шается, если: а) в бербоут-чартере или в последующем дополнительном согла­шении сторон предусмотрен переход судна в собственность фрахтователя; б) про­срочка вызвана обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя.

Запрещение изъятия судна при указанных обстоятельствах представляет со­бой исключение из правила о безусловном изъятии судна в случае несвоевре­менной уплаты причитающегося судовладельцу очередного платежа (п. 2 ст. 221 КТМ). Допустимость изъятия судна в подобной ситуации противоречи­ла бы праву фрахтователя выкупить судно и делала это право неосуществимым.

Теряя право на изъятие судна, судовладелец, однако, может взыскать с фрахтователя причиненные ему просрочкой уплаты фрахта убытки, включая начисленные проценты на неуплаченную сумму фрахта (ст. 395 ГК).

Переход судна в собственность фрах­тователя может иметь место по «бербоут-чартеру с условием выкупа судна».

Статья 223. Выкуп судна

1. По бербоут-чартеру с условием выкупа судна фрахтователем по истече­нии срока действия бербоут-чартера судно переходит в собственность фрахтователя, если фрахтователь исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта в соответствии с пунктом 1 статьи 221 настоящего Кодекса.

2. Правило о выкупе судна по истечении срока действия бербоут-чартера основано на международной практике, получившей закрепление в стандартной проформе бербоут-чартера «Беркон-89» (раздел IV), разработанной БИМКО. Оно отвечает также правилам ст. 624 ГК, в которой закреплено право на выкуп арендованного имущества.

Согласно этой статье переход судна в собственность фрах­тователя может иметь место по «бербоут-чартеру с условием выкупа судна». Следует признать, что такой переход возможен и тогда, когда условие о выкупе не включено в первоначальный бербоут-чартер, но было достигнуто в после­дующем и получило закрепление в соглашении сторон, дополняющем первона­чальный текст договора.

Условием перехода судна в собственность фрахтователя служит выпол­нение фрахтователем своих обязательств по бербоут-чартеру и полная оплата всех фрахтовых платежей по договору, включая последний очередной месяч­ный взнос. В этом случае выплата всех фрахтовых платежей рассматривается как оплата покупной цены. Судно переходит в собственность фрахтователя со всем своим оборудованием, включая радиоустановку и навигационные приборы (строки 35-36 бербоут-чартера «Беркон-89»).

Согласно статье 224. «Ответственность за недостатки выкупленного судна» Судовладелец несет ответственность за любые недостатки выкупленного фрахтователем судна.

Судовладелец отвечает за любые недостатки купленного фрахтователем судна. Под «любыми недостатками» имеются в виду как скрытые недостатки, т. е. такие, которые невозможно было обнаружить даже при проявлении долж­ной заботливости, так и недостатки, не носящие скрытого характера.

Ответственность судовладельца наступает, если недостатки судна воз­никли до передачи фрахтователю судна, т. е. до перехода к нему права собст­венности на судно или хотя бы и после такого перехода, но по причинам, воз­никшим до его передачи. Это может иметь место в случае, когда действие соот­ветствующих причин проявляется не сразу, а лишь по истечении определенного периода времени.[[26]](#footnote-26)

## Арест судна

Статья 388. Полномочия на арест судна

1. Для целей настоящей главы арестом судна является любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации, осуществляемые на основании постанов­ления суда, арбитражного суда или управомоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования, как оно определено в статье 389 настоящего Кодекса, за исключением задер­жания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу.

2. Судно может быть арестовано только по морскому требованию.

3. Судно может быть арестовано даже тогда, когда оно готово от­плыть.

4. Судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с юрисдикционной оговоркой или арбитражной оговоркой, предусмотренными соответствующим договором или иным обра­зом, морское требование, по которому на судно наложен арест, подлежит рассмотрению в суде или арбитраже другого государства.

5. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право ка­питана морского порта на отказ в выдаче разрешения на выход судна из мор­ского порта в соответствии со статьей 80 настоящего Кодекса, право пор­товых властей на задержание судна и груза по требованиям, предусмотрен­ным статьей 81 настоящего Кодекса, а также право государственных органов на арест судна и груза, предусмотренное законодательством Россий­ской Федерации.

Правила об аресте судна включены в отечественное законодательство впервые. Россия присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г. лишь в 1999 г., когда уже был подготовлен про­ект новой Конвенции об аресте судов, учитывающий практику применения Конвенции 1952 г., и принят на дипломатической конференции 12 марта 1999 г.

В главе XXIII КТМ «Арест судна», которая базируется на Конвенции 1952 г., были использованы новеллы Конвенции 1999 г., уточняющие и дополняющие некоторые положе­ния первой Конвенции. Таким образом, КТМ является первым национальным законом, учитывающим современные тенденции в области права ареста судов, получившие отражение в Конвенции 1999 г.

Арестом является любое задержа­ние или ограничение в передвижении судна независимо от того, какая форму­лировка используется при вынесении постановления (определения) суда. Арест осуществляется для обеспечения морского требования. Под третейским судом, управомоченным законом налагать арест по морским делам, понимается МАК. В соответствии с п. 4 Положения о МАК по делам, подлежащим рассмотрению, председатель Комиссии может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящееся в российском порту судно.

Поскольку правила ст. 388 являются нормами прямого действия, отсутствие в ГПК, АПК и Положении о МАК специальных норм об обеспечительном аре­сте не может служить препятствием к принятию судами заявлений заинтересо­ванных лиц и вынесения соответствующих постановлений.[[27]](#footnote-27)

Согласно п. 4 ст. 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г. под «лицом, имеющим требова­ние», понимается лицо, которое заявляет о наличии морского требования. По­скольку суд, осуществляющий обеспечительный арест, во многих случаях не обладает компетенцией по рассмотрению дела по существу, лицо, требующее ареста, должно представить ограниченное число доказательств. В соответствии со ст. 49 ГПК (ст. 52 АПК) доказательствами по гражданскому делу являются любые фактические данные, на основе которых суд устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования. Для осуществления ареста судна суд должен установить по крайней мере следующие обстоятельст­ва: требование является морским; лицо, заявляющее требование, является над­лежащим лицом; судно, в отношении которого заявляется требование об аре­сте, принадлежит лицу, которое несет ответственность по морскому требова­нию или является «sister ship»; и т. п. Для этого истец должен представить определенные доказательства. Так, если ущерб вызван столкновением судов, необходимо доказать факт столкновения, принадлежность столкнувшихся су­дов; при спасании - факт осуществления спасательной операции; при перевозке грузов представить чартеры, коносаменты, накладные; при снабжении судна-дисбурсментские счета; при ущербе окружающей среде - представить доказа­тельства, подтверждающие факт загрязнения конкретным судном, и т. д. Что касается доказательств ответственности судовладельца и размера ущерба, то они должны представляться в суд, компетентный рассматривать дело по существу.

Таким образом арестом является любое задержа­ние судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Феде­рации. В соответствии ч. 2 ст. 6 Конвенции 1952 г. все процессуальные вопро­сы, возникающие в связи с арестом, регулируются законодательством государ­ства, в котором был наложен арест или сделано заявление о наложении ареста. Включение приведенной выше фразы в определение ареста направлено на то, чтобы ограничить возможность ареста лишь теми случаями, когда судно физи­чески находится в пределах юрисдикции государства, и исключить так назы­ваемые «бумажные аресты», т. е. получение постановления суда до того, как судно зашло в порт соответствующего государства (не исключено, что оно в этот порт вообще не зайдет).

Арест судна для приведения в исполнение решения суда, вступившего в законную силу, осуществляется в соответствии с Федеральным законом «Об исполнительном производстве» и Федеральным законом «О судебных приста­вах». Арест судна в этом случае состоит из объявления запрета распоряжаться судном, а при необходимости - в его изъятии. Поскольку у судебного пристава-исполнителя отсутствует возможность перемещения судна в иное место, оно может быть оставлено на месте ареста вне зависимости от желания собственни­ка, должника или третьих лиц.[[28]](#footnote-28) Обычно для стоянки арестованного судна выделяется место у прича­ла, не находящегося в эксплуатации, или на рейде. Порту возмещаются необхо­димые расходы, вытекающие из нахождения в порту арестованного судна. Су­дебный пристав-исполнитель составляет акт описи и ареста судна, один экзем­пляр которого должен передаваться портовым властям.

Пункт 3 ст. 388 соответствует п. 1 ст. 3 Конвенции 1952 г., в которую соответствующее положение было включено для того, чтобы нейтрализовать нормы законодательства некоторых государств (например, Франции, Италии), считающиеся устаревшими. Готовность судна к отходу не может служить пре­пятствием к аресту судна. Следует помнить, что согласно п. 3 ст. 28 Конвенции ООН 1982г. прибрежное государство может осуществить арест по граждан­скому делу в отношении иностранного судна, даже следующего через террито­риальное море после выхода из внутренних морских вод (см. также п. 3 ст. 18 Закона О внутренних морских водах).

Согласно Закону РФ от 7 июля 1993 г. №5338-1 «О международном коммерческом арбитраже» в междуна­родный коммерческий арбитраж по соглашению сторон могут передаваться споры из договорных и иных гражданско-правовых отношений, возникающих при осуществлении внешнеторговых и иных видов международных экономиче­ских связей, если коммерческое предприятие хотя бы одной из сторон находится за границей. Вопросы подсудности регулируются и в некоторых международ­ных конвенциях. Так, Афинская конвенция (ст. 17) предусматривает, в частно­сти, возможность для сторон договориться о подчинении спора о возмещении ущерба (после возникновения происшествия) любой юрисдикции или арбитра­жу. Положения о юрисдикции и арбитраже содержатся и в Гамбургских правилах. Практически во все коносаменты включается положение о рассмотрении спора в месте, где расположена главная контора перевозчика. Правила о юрис­дикции и арбитраже включены во все чартеры. Несмотря на все эти положения судно может быть арестовано для получения обеспечения в любом другом мес­те. Следует иметь в виду, что Конвенция 1952 г. (ст. 7) предусматривает целый ряд случаев, когда суд страны, в которой был осуществлен обеспечительный арест, может рассматривать дело по существу. Так, суд может рассматривать спор, если в силу закона страны ареста он является компетентным; если посто­янное место жительства или основной деятельности истца находится в стране, где был наложен арест; если требование возникло в этой же стране или отно­сится к рейсу, во время которого был наложен арест; если требование возникло из спасания или из столкновения судов.[[29]](#footnote-29)

Пункт 5 ст. 388 соответствует ст. 2 Конвенции 1952 г. и перечисляет три категории прав государственных властей, на которые не распространяются правила главы XXIII:

а) права капитана морского порта, предусмотренные в ст. 80;

б) права морской администрации порта, предусмотренные в ст. 81;

в) права иных государственных органов на арест судна и груза, предусмотрен­ные законодательством Российской Федерации.

Из оснований к отказу выдачи капитаном порта разрешения на выход судна из морского порта следует указать на неуплату установленных портовых сборов (подп. 4 п. 1 ст. 80). Портовые сборы по Конвенции 1952 г. не рассмат­риваются в качестве морских требований (они включены в перечень морских требований, находящийся в Конвенции 1999 г., как требования, обеспеченные морским залогом), а соответствующее положение ст. 389 значительно шире:

«портовые и канальные сборы, сборы на других судоходных путях». Поэтому прибегать к подп. 4 п. 1 ст. 80 целесообразно лишь в случае неуплаты портовых сборов (отказ в выдаче разрешения на отход судна каким-либо сроком не ограни­чен и портовые власти не обязаны взамен уплаты сборов принимать обеспечение).

Все требования, перечисленные в ст. 81, являются морскими требова­ниями. Если надлежащее обеспечение предоставляется судовладельцем в тече­ние 72 часов, то в дальнейшем можно избежать процедуры обеспечительного ареста, предусмотренной главой XXIII.

Из иных государственных органов, имеющих право осуществлять арест судна, следует указать на таможенные органы. Согласно ст. 340 ТК РФ начальник таможенного органа или должностное лицо, которое ведет произ­водство по делу о нарушении таможенных правил, вправе наложить арест на судно. О наложении ареста выносится мотивированное постановление, направ­ляемое капитану порта, который в этом случае отказывает в выдаче разрешения на выход судна из порта на основании подп. 3 п. 1 ст. 80.

В этой главе нам необходимо рассмотреть также статью 389 КТМ РФ «Морское требование»:

Морским требованием является любое требование в связи с:

причинением ущерба при эксплуатации судна;

причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании;

расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или умень­шению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требова­ние возникает из международного договора Российской Федерации, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;

расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;

любым договором использования судна;

любым договором морской перевозки груза или договором морской перевоз­ки пассажира на судне;

утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;

общей аварией;

лоцманской проводкой;

буксировкой;

предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, обору­дования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;

постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;

портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях;

заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе рас­ходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию;

дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна;

страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному стра­хованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачивае­мым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

любым спором о праве собственности на судно или владения им;

любым спором между двумя или несколькими собственниками судна отно­сительно использования судна и распределения прибыли:

зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременени­ем судна того же характера;

любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

Перечень морских требований, содержащихся в ст. 389, в принципе яв­ляется исчерпывающим: судно может быть арестовано по любому требованию, возникающему «в связи» с определенными обстоятельствами при осуществле­нии торгового мореплавания. Сочетание столь широкого понятия с исчерпы­вающим перечнем всегда вызывало трудности, поскольку, с одной стороны, открывало возможность для произвольного толкования, а с другой - не учиты­вало развития деятельности на море и появления новых требований, явно яв­ляющихся «морскими», но в перечень не попавших. При пересмотре в 1999 г. Конвенции 1952 г. была сделана попытка превратить этот перечень в пример­ный, однако успехом она не увенчалась, и перечень был лишь расширен таким образом, чтобы включить в себя все морские требования, известные в настоя­щее время и не вызывающие сомнения большинства морского сообщества. Пе­речень, находящийся в Конвенции 1999 г., состоит из 22 требований, т. е. уве­личен на 5 по сравнению с Конвенцией 1952 г. Следует иметь в виду, что пере­чень, приведенный в ст. 389, соответствует ст. 1 Конвенции 1999г., которая пока в силу не вступила.

Среди морских требований в первую очередь следует упомянуть требо­вания, обеспеченные морским залогом на судно. Это пять требований, которые перечислены в п. 1 ст. 367. Все они включены в перечень, некоторые в той же редакции, в которой они сформулированы в ст. 367, и соответствуют Междуна­родной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.

Требование, связанное с осуществлением спасательной операции, уточнено указанием на любой договор о спасании. Такое уточнение указывает на то, что в число морских включается и требование об уплате специальной компенсации, предусмотренной ст. 343.

Портовые и канальные сборы, сборы на других судоходных путях не входят в перечень, содержащийся в Конвенции 1952 г., хотя это требование и обеспе­чивается морским залогом. Следует отметить, что здесь опущено упоминание о лоцманских сборах, несмотря на то, что оно присутствует в подп. 4 п. 1 ст. 367. Очевидно, законодатель посчитал, что лоцманские сборы включаются в требо­вание в связи с лоцманской проводкой судна.

В Конвенции 1952 г. требование о возмещении убытков, причиненных судном при столкновении или иным образом, относилось лишь к убыткам, пре­дусмотренным Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся оказания помощи и спасания на море 1910 г. Формулировка ст. 389 «причине­нием ущерба при эксплуатации судна» значительно шире и призвана охватить не только ущерб, причиненный при столкновении, но и любой другой реальный ущерб, причиненный при эксплуатации судна в результате утраты или повреж­дения иного имущества (кроме перевозимого на судне груза и багажа). Указан­ная формулировка соответствует подп. «а» п. 1 ст. 1 Конвенции 1999 г.

Требование, связанное с расходами на принятие мер по предотвраще­нию или уменьшению ущерба, в том числе окружающей среде, не было вклю­чено в перечень, предусмотренный Конвенцией 1952 г. В настоящее время

ущербом от загрязнения и предупредительными мерами являются ущерб и ме­ры, предусмотренные подп. 5 и 6 п. 1 ст. 316, а также подп. 4 и 5 п. 2 ст. 327.

Требование в связи с расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза также базируется на Конвенции 1999 г. (подп. «е» п. 1 ст. 1).

Под требованиями, вытекающими из любого договора по использова­нию судна, понимаются требования между сторонами тайм-чартера или бербоут-чартера и любого другого договора (за исключением требований, вытекаю­щих из договора перевозки груза или договора перевозки пассажира, а также из утраты или повреждения груза или багажа). В эту категорию включаются пере­возки по чартеру, коносаменту, морской накладной, комбинированные (сме­шанные) перевозки. Требования, вытекающие из перевозки грузов и пассажи­ров, а также по возмещению ущерба грузу и багажу отдельно упомянуты в кон­венциях 1952 г. и 1999 г.

Убытки, причиненные при лоцманской проводке, как обязательной, так и факультативной, также могут служить основанием ареста судна. Например, лоцманская организация может предъявить требование в связи с причинением вреда жизни или здоровью лоцмана в результате невыполнения судном правил по безопасному приему и высадке лоцмана. Что касается требований по лоц­манским сборам, то они считаются связанными с лоцманской проводкой.

Под требования, связанные с буксировкой, подпадают любые требова­ния, вытекающие из договора как морской, так и портовой буксировки. Убытки могут быть причинены нарушением договора или в результате повреждений, нанесенных буксирующим судном буксируемому судну и наоборот.

Под предоставлением материалов, оборудования и т. п. понимается не только их покупка, но и аренда, лизинг. Исходя из основных принципов Кон­венции 1952 г., только в том случае, если оборудование было арендовано для эксплуатации на конкретном судне, оно может быть арестовано в связи с ука­занным требованием.

Требования в связи с постройкой, ремонтом и т. д. ограничены только работами, проводимыми на судне, поскольку в ст. 389 не упоминается об осна­щении судна и доковых сборах. Следует обратить внимание на то, что требова­ния об уплате доковых расходов и сборов не обеспечиваются морским залогом в соответствии со ст. 367, хотя и сохранены в Конвенции 1999 г.

Дисбурсментские расходы обязательно должны быть произведены в отношении судна. Хотя в Конвенции 1952 г. упоминаются дисбурсментские расходы, произведенные отправителем груза, фрахтователем или агентом, они не могут рассматриваться как морское требование, если не были произведены от имени судна (в отношении судна).

До принятия Конвенции 1999 г. страховая премия (включая взносы по взаимному страхованию), агентское, комиссионное и брокерское вознагражде­ния, уплачиваемые собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени, не относились к морским требованиям. Это необходимо учитывать при применении положений ст. 389.

Статьей 380 внесено важное уточнение в положение о том, что наряду с любым спором о праве собственности на судно к морскому требованию отно­сится и спор о праве владения им. В это требование включается и спор между несколькими собственниками относительно права собственности или владения судном. К числу морских относится требование в связи со спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли.

Традиционно «морским» считается требование в связи с ипотекой судна.[[30]](#footnote-30)

Статья 390 КТМ РФ «Судно, которое может быть арестовано»:

1. Судно, в отношении которого возникло морское требование, может быть арестовано при условии, если:

1) морское требование к судовладельцу обеспечено морским залогом на судно и относится к требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 367 настоящего Кодекса;

2) морское требование основывается на ипотеке судна или обременении судна того же характера, зарегистрированных в установленном порядке;

3) морское требование касается права собственности на судно или владе­ния им;

4) морское требование не подпадает под подпункты I, 2 и 3 настоящего, пункта, но лицо, которому судно принадлежит на праве собственности в мо­мент возникновения морского требования, является ответственным по тако­му требованию и его собственником в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, или фрахтователь судна по бербоут-чартеру в момент воз­никновения морского требования является ответственным по такому требо­ванию и в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, является его фрахтователем по бербоут-чартеру или собственником.

2. Любое другое судно или любые другие суда могут быть также аресто­ваны, если в момент начала процедуры, связанной с их арестом, суда находят­ся в собственности лица, которое является ответственным по морскому требованию и являлось в момент возникновения требования собственником судна, в отношении которого морское требование возникло, либо фрахто­вателем по бербоут-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру такого судна.

Правило, установленное настоящим пунктом, не применяется к требова­нию, касающемуся права собственности на судно или владения им.

В качестве основного правила эта статья устанавливает, что может быть арестовано лишь то судно, в отношении которого возникло

морское требование. При этом необходимо, чтобы было соблюдено одно из следующих условий:

а) морское требование обеспечено морским залогом на судно, т. е. одним из пяти требований к судовладельцу, указанных в п. 1 ст. 367;

б) морское требование основано на ипотеке этого судна, зарегистрирован­ной в установленном порядке;

в) морское требование касается права собственности на это судно или вла­дение им.

Обязательным является условие, чтобы лицо, которому принадлежало судно в момент возникновения требования и которое несет ответственность по этому требованию, оставалось собственником судна и на момент предъявления требо­вания о его аресте.

В отношении морских требований, не перечисленных в подп. 1-3 п. 1 этой статьи, арест конкретного судна допускается при соблюдении того же принципа, т. е. когда лицо, которому судно принадлежало на праве соб­ственности в момент возникновения морского требования, несет ответствен­ность по этому требованию и остается собственником судна на момент начала процедуры ареста.

Если ответственным по морскому требованию в момент его возникно­вения являлся не собственник судна, а его фрахтователь по бербоут-чартеру, который остается таковым при начале процедуры ареста (или к нему перешло право собственности на судно), арест судна также допускается.

В п. 2 ст. 390 сформулировано правило ареста «sister ship», т. е. другого судна, принадлежащего лицу, ответственному по морскому требованию, и ко­торое в момент возникновения требования являлось собственником или фрах­тователем судна, в отношении которого это требование возникло. Как и в неко­торых других положениях главы XXIII, этот пункт содержит существенные отступления от Конвенции 1952г. Во-первых, добавлены слова «или любых других судов». Это соответствует п. 2 ст. 3 Конвенции 1999 г. и направлено на то, чтобы исключить ограничительное толкование п. 1 ст. 3 Конвенции 1952 г., согласно которому допускается арест «любого другого судна» и истец может отобрать для ареста лишь одно судно из ряда судов. Во-вторых, наряду с бербоут-чартером предусматривается возможность ареста судна, находящегося в тайм-чартере, и судна, зафрахтованного по рейсовому чартеру. Для применения правила «sister ship» необходимо установить связь между судном, в отношении которого возникло морское требование, и лицом, ответственным по морскому требованию (в момент ареста судно может уже не принадлежать этому лицу), а также между другим судном и этим лицом (оно должно быть собственником этого судна в момент ареста, и не обязательно судно должно было принадле­жать ему в момент возникновения морского требования).

Правило «sister ship» не применяется к требованию, касающемуся права собственности на судно или владения им. При присоединении к Конвенции

1952 г. Российская Федерация сделала оговорку о неприменении правил Кон­венции 1952 г. к аресту судов по указанному требованию, имея в виду, что к тако­му требованию будет применяться законодательство Российской Федерации.

1. Судно может быть освобождено от ареста только на основании по­становления суда, арбитражного суда или указанного в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейского суда при предоставлении достаточного обеспечения в приемлемой форме.

2. При отсутствии соглашения сторон о форме и размере обеспечения суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд определяет форму обеспечения, а также размер обеспечения, который не должен превышать стоимость судна.

3. Любая просьба об освобождении судна от ареста в связи с предостав­лением обеспечения не означает признание ответственности, отказ от средств защиты или от права на ограничение ответственности.

4. Лицо, предоставившее обеспечение в соответствии с пунктом 2 на­стоящей статьи, может в любое время обратиться в суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд с просьбой об уменьшении, изменении или отмене такого обеспечения. (Статья 391 КТМ РФ Освобождение судна от ареста).

Положения ст. 391 соответствуют ст. 5 Конвенции 1952 г. и п. «б» ст. 4 Конвенции 1999 г.

Освобождение судна осуществляется тем же судом (арбитражным су­дом), который вынес постановление об аресте, при предоставлении «достаточного обеспечения в приемлемой форме».

Достаточным является обеспечение, учитывающее все возможные требова­ния и проценты, однако размер его не должен превышать стоимости судна. Что касается формы обеспечения, то прежде всего она должна быть приемлемой для истца. Согласно ГК одним из видов обеспечения исполнения обязательств является банковская гарантия, под которой понимается гарантия банка, иного кредитного учреждения или страховой организации (ст. 368 ГК). В качестве гаранта в торговом мореплавании часто выступают клубы взаимного страхова­ния. Для банковских гарантий могут быть использованы Унифицированные правила для гарантий по требованию Международной торговой палаты.[[31]](#footnote-31)

Поскольку арест судна в соответствии с главой XXIII является обеспе­чительным арестом, и суд, осуществивший арест, далеко не всегда компетентен рассматривать спор по существу, гарантия или иное, финансовое обеспечение, предоставленное с целью освобождения судна, должны конкретно предусмат­ривать, что они предоставлены в качестве обеспечения исполнения любого су­дебного решения, которое в конечном итоге может быть вынесено судом, обла­дающим компетенцией рассматривать дело по существу.

Конвенция 1952 г. (ст. 7) предусматривает два случая, когда суд, осуще­ствивший обеспечительный арест, устанавливает срок для предъявления иска в другом суде. Во-первых, суд должен установить срок, в течение которого лицо, имеющее требование к должнику, обязано предъявить иск в компетентном су­де. Во-вторых, если стороны договорились передать спор для разрешения в конкретный суд или арбитраж, суд, наложивший арест на судно, может устано­вить срок, в течение которого лицо, имеющее требование, может предъявить иск. Как в первом, так и во втором случае ответчик может ходатайствовать об освобождении судна либо гарантии или иного обеспечения, если иск не был предъявлен в установленный срок. Таким образом, суд может установить срок на предъявление иска в компетентном суде или в арбитраже, согласованном сторонами, либо в момент вынесения решения об аресте (когда суд не компе­тентен рассматривать спор по существу), либо при освобождении судна при предоставлении гарантии или иного обеспечения.

КТМ предусмотрены и другие условия, при выполнении которых судно подлежит освобождению. Это связано с созданием фондов ограничения ответ­ственности, предусмотренных ст. 322, 333 и 363.

В случае, если стороны не могут достичь соглашения о форме, размере и условиях обеспечения, они определяются судом, указанным в п. 1 ст. 388.

В п. 3 ст. 391 закреплен принцип, в соответствии с которым любые дей­ствия по освобождению судна и предоставлению обеспечения не должны впо­следствии рассматриваться как признание ответственности и т. п. (см. также п. 4 ст. 354).

На практике нередко случается, что по прошествии некоторого времени после предоставления обеспечения стороны уточняют размер причиненных убытков, который оказывается значительно ниже, чем это предполагалось; в результате расследования происшествия с судном устанавливается степень ви­ны столкнувшихся судов и т. д. Если сторонам не удается договориться о сни­жении размера обеспечения или изменении его условий, лицо, предоставившее обеспечение, может обратиться в суд с просьбой об уменьшении, изменении или отмене обеспечения.

Статья 392. Повторный и многократный арест судна

В случае, если судно арестовано для обеспечения морского требования или обеспечение предоставлено для предотвращения ареста судна либо для освобождения его от ареста, такое судно не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию, если только:

1) размер обеспечения, полученного по тому же морскому требованию, яв­ляется недостаточным при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимость судна;

2) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства полностью или частично;

3) судно, которое арестовано, или обеспечение, которое предоставлено, освобождено:

по просьбе или с согласия лица, имеющего право на морское требование, и при наличии разумных оснований для такой просьбы или согласия;

в связи с невозможностью лица, имеющего право на морское требование. воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

2. В случае, если судно арестовано для обеспечения морского требования или обеспечение предоставлено для предотвращения ареста судна либо для освобождения его от ареста, любое другое судно, которое могло бы быть арестовано по тому же морскому требованию, не подлежит аресту, если только:

1) размер уже полученного обеспечения по тому же морскому требованию является недостаточным;

2) применяются правила, установленные подпунктами 2 и 3 пункта 1 на­стоящей статьи.

3. Правила, установленные настоящей статьей, не применяются по от­ношению к любому незаконному освобождению судна от ареста или уходу его от ареста.

Конвенцией 1952г. установлено общее правило (п. 3 ст. 3), согласно которому не допускается наложение ареста на судно более одного раза по од­ному и тому же требованию одного и того же лица в пределах юрисдикции од­ного или нескольких договаривающихся государств. Вместе с тем допускался повторный арест ~в том случае, если существовала «веская» причина для такого ареста. В Конвенции 1999 г. это положение было уточнено, и ст. 392 КТМ со­ответствует ст. 3 этой Конвенции.

Размер обеспечения может оказаться недостаточным в силу внезапной девальвации валюты, в которой оно было предоставлено, либо может быть уточнен после постановки судна в док и выявления дополнительных поврежде­ний корпуса и т. д. Однако и после повторного ареста размер обеспечения не должен превышать стоимости судна.

Обычно дела в связи с морскими требованиями ведутся достаточно продолжительное время, и может оказаться, что банк, предоставивший гаран­тию, солидность которого в момент ареста судна не вызывала сомнений, уже не в состоянии выполнить свои обязательства по гарантии. Разумеется, истец пер­воначально настаивает на замене обеспечения и обращается к повторному аре­сту судна лишь тогда, когда переговоры не привели к удовлетворительному результату.

Судно или обеспечение могут быть освобождены как с согласия лица, имеющего право на морское требование, так и по решению суда, несмотря на то, что истцом были приняты все разумные меры, препятствующие освобожде­нию. В этом случае также может быть осуществлен повторный арест.

Пункт 2 ст. 392 КТМ РФ содержит правило «sister ship», кото­рое базируется на тех же принципах: любое другое судно не подлежит аресту в связи с тем же морским требованием. Однако из этого правила и здесь сделано исключение: арест возможен, если размер полученного обеспечения является недостаточным; лицо, предоставившее обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства; судно, которое арестовано, освобождено.

Согласно п. 3 ст. 3 Конвенции 1952 г. обеспечение должно предоставляться только один раз. Поэтому в случае, если обеспечение в отношении судна уже было предоставлено, арест другого судна не допускается, поскольку это влечет за собой предоставление еще одного обеспечения. Если же обеспечение, пре­доставленное в отношении судна, не может быть исполнено, арест другого суд­на допускается (с освобождением первого обеспечения).

Если освобождение судна произведено незаконно или судно ушло от ареста (например, незаконно покинуло порт), правила ст. 392 не применяются.

## Претензии и иски. Исковая давность

### Претензии и иски

Статья 402. Удостоверение обстоятельств, которые могут служить основанием для ответственности участников морской перевозки груза

1. Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответст­венности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостове­ряются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с прави­лами, существующими в данном порту.

2. Коммерческий акт составляется для удостоверения:

несоответствия между наименованием, массой или количеством мест гру­за либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;

повреждения груза или багажа;

обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;

возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоя­тельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, из­даваемыми в соответствии с пунктом 2 статьи 5 настоящего Кодекса.

В этой статье определяются способы удостоверения об­стоятельств, которые могут служить основанием для ответственности лиц, уча­ствующих в обязательственных отношениях по морской перевозке груза (перевозчик, отправитель, получатель) или являющихся сторонами в договоре морской перевозки пассажира.

Поскольку вышеуказанные обстоятельства, имевшие место в иностран­ном порту, согласно п. 1 ст. 402 подлежат удостоверению по правилам, дейст­вующим в этом порту, все остальные положения рассматриваемой статьи при­меняются исключительно для удостоверения таких обстоятельств в российских портах.

Статья 402 и изданные в ее развитие правила подлежат применению также для удостоверения соответствующих обстоя­тельств в пунктах перевалки груза с морского судна и на морское судно, если такие обстоятельства могут служить основанием для ответственности лиц, уча­ствующих в смешанных перевозках, при условии, что общими правилами граж­данского законодательства (см. ст. 788 ГК) не предусмотрено иное.

Пункт 1 ст. 402 называет два вида актов, удостоверяющих обстоятель­ства, служащие основанием для ответственности участников морской перевоз­ки: коммерческие акты и акты общей формы. В подп. 2 п. 2 ст. 402 говорится об удостоверении обстоятельств, не требующих составления актов.

В отличие от ст. 402 норма ГК, регламентирующая составление документов, удостоверяющих причины несохранности груза или багажа (п. 4 ст. 796 ГК), не ограничивает перечень этих документов актами, названными в п. 1 ст. 402. По­скольку в упомянутой гражданско-правовой норме после слов «коммерческий акт» и «акт общей формы», разделенных запятой, помещены слова «и т. п.», имеются основания для того, чтобы в издаваемых федеральным органом ис­полнительной власти в области транспорта правилах ссылаться на другие виды актов, а именно - на «акты-извещения», подлежащие составлению в российских портах при приемке импортного, реэкспортного и транзитного груза от судна:

п. 1.5 действующих в настоящее время Правил составления актов при морских перевозках грузов и багажа (РД 31.10.08-89) от 2 января 1990г.; в дальней­шем - Правила составления актов, и на акты на наливные грузы (Правила со­ставления актов, п. 1.8).[[32]](#footnote-32)

Так как акты-извещения и акты на наливные грузы в принципе по своему правовому значению равноценны коммерческим актам, они, в нашей работе рассматриваться не будут.

Помимо упомянутых актов, для фиксации со­вершения отдельными участниками морской перевозки определенных операций или действий, имеющих чисто технологический характер, например подачи тоннажа, предъявления груза, открытия и закрытия судовых люков, наложения и снятия пломб и т. п., допускается составление иных актов или документов, служащих основанием для учета выполнения таких операций.

Обстоятельства, подлежащие удостоверению исключительно коммерче­скими актами, исчерпывающие перечислены в п. 2 ст. 402.

Несоответствие наименования груза (багажа) данным, приведенным в перевозочном документе, означает расхождение этих данных с обычно исполь­зуемым в производстве и торговом обороте наименованием объекта, высту­пающего в качестве груза (багажа).

Несоответствие между массой и количеством мест груза (багажа) в натуре и данными, приведенными в перевозочном документе, может означать обнару­жение как меньшего, так и большего количества массы либо числа мест груза (багажа) по сравнению с указанной в перевозочном документе массой или чис­лом мест груза (багажа).

Повреждение груза (багажа) означает потерю этим грузом (багажом) товарного качества и, соответственно, ценности. При этом повреждение только тары и упаковки, не повлекшее за собой повреждения самого груза (багажа), не признается обстоятельством, нуждающимся в его удостоверении коммерческим актом, исключая случаи повреждения тары и упаковки, обнаруженные при пе­ревалке груза, следующего в смешанном сообщении.

Обнаружение груза (багажа) без документов или документов без груза (багажа) является обстоятельством, свидетельствующим о допущенных портом или перевозчиком нарушениях в приемке и выдаче груза (багажа) либо в оформлении перевозочных документов, а также возможных недобросовестных действиях других участников перевозки

Возвращение перевозчику похищенного груза (багажа) является дейст­вием лица, в распоряжении которого находился соответствующий груз (багаж), изъятый у перевозчика без законных на это оснований.

Обнаружение недостачи массы груза удостоверяется коммерческим актом за исключением случаев, когда такая недостача не превышает норму рас­хождения в показаниях весов и разницу в массе ввиду уменьшения влажности и повышения сорности груза (Правила составления актов, п. 1.10.2), а также ко­гда недостача установлена в отношении груза, перевозившегося в каботаже и доставленного в технически исправном судне с ненарушенными пломбами от­правителя (Правила составления актов, п. 1.10.3), и обнаружена при выдаче получателю обезличенных при перевозке и перевалке массовых грузов, по ко­торым стороны рассчитываются в итоге за навигацию или за год (Правила со­ставления актов, п. 1.10.4).

Однако недостача массы груза при наличии признаков хищения или неис­правности тары должна удостоверяться коммерческими актами и в вышепере­численных случаях (Правила составления актов, п. 4.5).

Недостача и излишки грузовых мест во всех случаях удостоверяются коммерческими актами (Правила составления актов, п. 1.2). При этом исключе­ния, предусмотренные в пп. 1.10.3 и 1.10.4 Правил составления актов, действу­ют и в отношении недостач и излишков грузовых мест.

Коммерческий акт составляется при проверке содержимого поступив­шего в пункт перевалки контейнера в случаях обнаружения его неисправности, открывающей доступ к грузу, отсутствия или повреждения пломбы либо несо­ответствия знаков на пломбе знакам, указанным отправителем в транспортном документе.

Коммерческий акт признается одним из наиболее важных, но не бес­спорных доказательств существования обстоятельств, перечисленных в п. 2 ст. 402. При возникновении спора относительно этих обстоятельств коммерче­ский акт оценивается судом, арбитражным или третейским судом с учетом всех других имеющихся в деле доказательств.[[33]](#footnote-33)

Обстоятельства, подлежащие удостоверению актами общей формы, в КТМ не названы. В Правилах составления актов приводятся только отдельные 1 случаи, когда должны составляться такие акты. К числу таких случаев относят­ся: отказ морского транспорта принять груз к перевозке; повреждение контей­нера без доступа к его содержимому; повреждение судном береговых устройств клиентуры; утрата документов, приложенных отправителем к перевозочному документу; и т. п. (Правила составления актов, п. 1.4). В упомянутой норме также предусмотрено, что акты общей формы составляются «во всех остальных случаях, когда это требуется обстоятельствами дела... или когда составление актов общей формы предусмотрено действующими на морском транспорте правилами». В частности, такими случаями являются неподача судна перевоз­чиком, повреждение тары и упаковки, не повлекшее повреждения и порчи самого груза.

При составлении актов, используются бланки стандартных форм. Ими являются: для коммерче­ских актов бланк КЭ-44, для актов общей формы - бланк КЭ-14 (Правила составления актов, приложения 1 и 2). Для составления актов на наливные гру­зы используется бланк формы КЭ-16 (Правила составления актов, п. 1.8).

Составление актов-извещений в настоящее время производится по стан­дартной форме КЭ-3.4.

Правила составления актов определяют лиц, имеющих право участво­вать в осмотре соответствующих транспортных средств и груза, составлении актов и их подписании, указывают на сроки, в течение которых такие акты должны быть составлены, количество экземпляров каждого акта, используемые при этом средства (пишущая машинка или шариковая ручка), порядок внесения в акты исправлений и дополнений, а также называют лиц, которым должен быть выдан акт, и срок для такой выдачи.

Отдельные положения действующих Правил составления актов в на­стоящее время не могут быть применены без учета реальных отношений в об­ласти торгового мореплавания, возникших в последнее десятилетие. В частно­сти, исключается обжалование отказа в составлении акта, удостоверяющего обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности уча­стников морской перевозки, или обнаруженных нарушений, допущенных во время его составления. В этих случаях получатель груза должен произвести дополнительный осмотр в присутствии не менее двух независимых сюрвееров, специализирующихся в области морской перевозки и/или морского страхова­ния, и составить соответствующий акт. Данный акт в случае его представления в юрисдикционный орган будет признаваться последним в качестве одного из доказательств существования обстоятельств, перечисленных в п. 2 ст. 402.

Обстоятельства, которые не требуют подробного описания, могут быть удостоверены отметками на перевозочных документах. Таким образом удосто­веряются обстоятельства, названные в пп. 1.10.2-1.10.4 Правил составления актов в качестве исключений, а также факт неприбытия груза (багажа) в порт назначения.

Статья 402 КТМ, указывая на существующие в иностран­ном порту правила, определяющие порядок удостоверения в нем обстоятельств, которые могут влечь за собою имущественную ответственность перевозчика и его клиентуры, подразумевает любые действующие в иностранном порту пра­вила удостоверения этих обстоятельств, включая обычаи порта или установ­ленные в этом порту либо в государстве порта в нормативном порядке. Обычно в иностранных портах количество и состояние груза удостоверяется проверка­ми, производимыми незаинтересованными организациями (контрольными, сюрвеерскими, страховыми и т. п.), а составленные по результатам таких проверок акты (аварийные сертификаты, аутторн-рипорты, сюрвеерские акты и др.) при­нимаются во внимание юрисдикционными органами, рассматривающими спо­ры, возникающие в связи с морской перевозкой, в том числе и российскими юрисдикционными органами (Дела МАК № 40/1983, 21/1984, 38/1995 и др.).

Расхождение количества мест по счету отправителя и счету судна в иностранном порту, в котором производилась погрузка импортного груза, удо­стоверяется капитаном судна путем внесения соответствующей отметки в коно­самент или другой транспортный документ.

Претензии к перевозчику предусмотрены ст. 403 КТМ РФ:

1. До предъявления перевозчику иска в связи с перевозкой груза в каботаже обязательным является предъявление перевозчику претензии.

2. Претензии предъявляются к перевозчику, который осуществлял перевоз­ку груза, и, если перевозка груза не была осуществлена, к перевозчику, который в соответствии с договором морской перевозки груза был обязан осущест­вить ее.

Претензии, вытекающие из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

Рассмотрим эту статью более подробно. Термин «претензия», означает требование об уплате определенной денежной суммы, обращенное к лицу, ко­торое квалифицируется заявителем претензии в качестве должника.

Предъявление и рассмотрение претензии представляет собой особый поря­док разрешения спора между сторонами, предшествующий его направлению на рассмотрение компетентного юрисдикционного органа. Наличие такого поряд­ка обеспечивает возможность добровольного удовлетворения требования Должником, что существенно снижает расходы сторон, связанные с ведением Дела. Соблюдение этого порядка, даже если не был получен положительный Для кредитора результат, содействует выявлению существа спора и тем самым Ускорению его разрешения юрисдикционным органом.

Предъявление претензии может производиться в обязательном и необя­зательном порядке, которые отличаются друг от друга последствиями, насту­пающими при их несоблюдении. При нарушении обязательного порядка предъ­явления требования, являющегося предметом претензии, его рассмотрение в юрисдикционном органе исключается (п. 3 ст. 4 АПК; п. 2 ст. 129 ГПК). Неза­явление претензии, относительно которой не установлен обязательный порядок ее предъявления, не препятствует рассмотрению спорного требования в юрис­дикционном органе.

Обязательный порядок предъявления претензии предусматривается фе­деральным законом. Он может быть установлен и договором сторон. Примени­тельно к требованиям, возникающим из отношений в области торгового море­плавания, обязательный порядок предъявления претензии закон предусмотрел только для требований к перевозчику по договору морской перевозки груза в каботаже (ст. 403 КТМ РФ). Данный порядок не распространяется на требования из дру­гих видов перевозки, а также на требования из иных правоотношений, связан­ных с деятельностью в области торгового мореплавания. Однако если обяза­тельный порядок предъявления претензии установлен договором, то такой по­рядок подлежит применению к требованиям, вытекающим из этого договора, в том числе и к требованиям, которые заявляются перевозчиком.

В п. 1 этой статьи воспроизведено содержание п. 1 ст. 797 ГК с тем только различием, что КТМ ограничил перевозки, в связи с которыми обязательно предъявляются претензии, перевозками в каботаже. Это ограниче­ние не освобождает от обязанности заявлять претензии по требованиям из та­кой перевозки иностранных граждан и юридических лиц, а также лиц без граж­данства.

По смыслу ст. 403 в претензионном порядке должны предъявляться лю­бые требования к перевозчику, возникающие из морской перевозки груза в ка­ботаже. Этот порядок обязателен не только для требований по фрахту, убыткам от повреждения груза и т. п., но и для требований об уплате диспаши и деме­реджа.

Соблюдение обязательного претензионного порядка ст. 403 не связывает с тем, в каком юрисдикционном органе надлежит рассматривать дело по спору о требовании, в удовлетворении которого перевозчиком было отказано или по которому не был получен от должника ответ в установленный для рассмотре­ния претензии срок.

В случае поступления в юрисдикционный орган искового заявления в отношении требования, по которому не был соблюден обязательный претензионный порядок, независимо от того, был ли этот порядок предусмотрен зако­ном или установлен договором, этот орган отказывает в принятии искового заявления (п. 2 ст. 129 ГПК) или возвращает его заявителю (подп. 6 п. 1 ст. 108 АПК). Если нарушение претензионного порядка было выявлено юрисдикцион-ным органом после того, как дело было принято им к производству, иск остав­ляется без рассмотрения в том случае, когда возможность предъявления пре­тензии не была утрачена (п. 5 ст. 87 АПК; п. 1 ст. 221 ГПК). При утрате воз­можности соблюсти претензионный порядок, производство в юрисдикционном органе подлежит прекращению (п. 3 ст. 4 и п. 1 ст. 85 АПК; п. 2 ст. 219 ГПК).

В случае оставления иска без рассмотрения истец после выполнения им всех требований, предписываемых претензионным порядком рассмотрения споров, вправе повторно обратиться в юрисдикционный орган с тем же иском (п. 4 ст. 88 АПК; ч. 2 ст. 222 ГПК).

Правило о предъявлении претензии до предъявления иска распростра­няется и на те случаи, когда к перевозчику заявляется встречный иск (п. 2 ст. 110, п. 8 ст. 102 АПК). При этом АПК одновременно допускает вступление в дело, возбужденное по требованию к перевозчику, третьего лица с самостоя­тельным исковым требованием, даже если последним не был соблюден претен­зионный порядок (ст. 38 АПК). По-видимому, это может быть объяснено лишь тем, что возбуждение производства в арбитражном суде последовало после того, как претензионный порядок был соблюден истцом по делу.

При возникновении между сторонами спора относительно соблюдения претензионного порядка исковое заявление принимается к производству юрисдикционным органом. Однако если в ходе рассмотрения этого заявления будет установлено, что претензионный порядок не был соблюден, наступают опреде­ленные последствия.

При разрешении юрисдикционным органом спора о соблюдении пре­тензионного порядка подлежат сопоставлению претензия и иск по их предмету, основанию и размеру требования. Если предмет, основание и размер требова­ния, указанные в исковом заявлении, изменены по сравнению с теми, которые были изложены в претензии, но это изменение не затронуло существа матери­ально-правового спора между сторонами и не требует дополнительного выяс­нения и расследования (например, была допущена арифметическая ошибка и т. п.), то такое изменение признается допустимым. В случае, когда подобные изменения были вызваны обстоятельствами, которые при их рассмотрении в претензионном порядке могли привести к удовлетворению претензии, их сле­дует рассматривать как недопустимый обход порядка, предусмотренного ст.403.

Если п. 1 ст. 403 установлено обязательное предъявление претензий в связи с перевозкой груза в каботаже, то п. 2 этой статьи называются лица, к которым могут быть предъявлены эти претензии. Этими лицами являются пе­ревозчик, осуществлявший перевозку груза, а в том случае, когда перевозка не была выполнена, перевозчик, который в соответствии с договором морской перевозки груза был обязан ее осуществить.

По требованиям, вытекающим из перевозки груза в смешанном сообщении, претензии должны предъявляться к перевозчику, доставившему груз в конеч­ный пункт перевозки.

Отсутствие в тексте п. 2 ст. 403 указания, что данная норма имеет в виду перевозку груза в каботаже, для предъявления требований по которой установлен обязательный претензионный порядок (п. 1 ст. 403), дает основание для признания претензионного порядка обязательным, когда он предусмотрен до­говором о соответствующей перевозке.

Право на предъявление претензий может быть передано или не передано в соответствии со ст. 404 КТМ РФ:

1. Передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого пра­ва отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или по­лучателем экспедитору либо страховщику.

2. Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

Данная норма определяет допустимость передачи права на предъявление претензий и исков другим лицам, круг этих лиц, а также порядок такой передачи.

В отличие от ранее действовавшего КТМ 1968 г. в этой статье не содержится перечня лиц, пользующихся правом предъявления пре­тензий и исков. По смыслу норм, регламентирующих договор морской перевоз­ки груза в каботаже, такими лицами могут быть отправители и грузополучатели.

По требованиям, вызванным неподачей судна в порт отправления или опозданием в его подаче, лицами, обладающими правом предъявления перевоз­чику претензий и исков, будут являться отправители груза. Поскольку при пе­ревозках груза на условиях чартера в ряде случаев суда фрахтуются получате­лем груза, правом предъявлять претензии и иски по требованиям такого харак­тера обладают и грузополучатели.

По поводу недостачи доставленного груза или его повреждения в ходе его перевозки, а также просрочки в доставке либо задержки в выдаче груза пра­вом предъявления претензий и исков пользуются грузополучатели.

Как отправители, так и получатели имеют право предъявлять к перевоз­чику претензии и иски в связи с полной утратой груза и о возврате перебора провозных платежей. Кому из указанных лиц принадлежит это право, опреде­ляется фактом оплаты стоимости груза и провозных платежей данным конкрет­ным лицом.

В отличие от общих положений гражданского законодательства, допус­кающего уступку требования любому лицу (ст. 382-390 ГК), передача прав на предъявление перевозчику претензий и исков, вытекающих из перевозки, раз­решается только ограниченному кругу лиц, точно обозначенных в ст. 404, а именно: отправителем - получателю, экспедитору либо страховщику; получа­телем - отправителю, экспедитору либо страховщику.

Устанавливая право передачи права на предъявление претензий и исков экспедитору, эта статья имеет в виду не вообще экспедитора, а только того, который принимал участие в этом качестве в осуществлении пере­возки, из которой возникло соответствующее требование, реализуемое получа­телем или отправителем путем предъявления претензии или иска.

От передачи права на предъявление претензии и иска страховщику сле­дует отличать так называемую суброгацию, предусмотренную ст. 281. В соот­ветствии с этой статьей к страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходят в пределах уплаченной суммы все права страхователя по требовани­ям об убытках, возмещенных по договору страхования. Эти права основаны на законе и факте выплаты страхового возмещения, а не на передаче права требо­вания. При этом страховщик, основываясь на положениях ст. 281, вправе тре­бовать возмещения только тех убытков, которые были объектом страхования, и только в размере, не превышающем уплаченной страховщиком суммы страхо­вого возмещения. При передаче страховщику права на предъявление претензии и иска в порядке, предусмотренном ст. 404, страховщик не связан вышеназван­ными условиями,

Передача права на предъявление претензии и иска отправителем полу­чателю груза (или наоборот) не требуется, когда претензия и иск могут быть предъявлены как отправителем, так и получателем.

Передача права на предъявление претензий и исков может быть произ­ведена в отношении как только претензий и только исков, так и одновременно претензий и исков. Согласно п. 2 ст. 404 передача права на предъявление пре­тензий и исков удостоверяется переуступочной надписью на перевозочном до­кументе. Переуступочная надпись, гласящая, что «право на предъявление пре­тензий и исков передано» названному в этой надписи лицу, подписывается ру­ководителем организации, делающей эту надпись, и заверяется ее печатью.

В соответствии с п. 2 ст. 1 настоящего Кодекса к передаче права на предъявление претензий и исков во всем, что не предусмотрено этим законом, в частности ст. 404 КТМ, применяются правила гражданского законодательства. Из этого следует ряд практически важных выводов.

Первый: поскольку закон (ст. 404) не связывает передачу права на предъяв­ление претензий и исков с согласием должника, такая передача не требует одобрения перевозчика (п. 2 ст. 382 ГК);

Второй: до предъявления претензии или иска лицом, которому было пере­дано на это право, или до получения иного уведомления о такой передаче пере­возчик вправе произвести выплату причитающейся с него суммы лицу, пере­давшему право на предъявление претензий и исков (п. 3 ст. 382 ГК;

Третий: перевозчик может выдвигать против претензии и иска, предъявлен­ных лицом, которому право на их предъявление было передано, все возраже­ния, которые он имел против первоначального кредитора к моменту получения уведомления о передаче права требования (ст. 386 ГК);

Четвертый: передача права на предъявление претензий и исков не влечет изменения срока исковой давности и способа его исчисления (ст. 201 ГК).

### Порядок предъявления претензии

Статья 405. Порядок предъявления претензии

1. Претензия предъявляется в письменной форме.

К претензии об утрате или о повреждении груза кроме перевозочных до­кументов должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стои­мость отправленного груза.

Перевозочные документы предъявляются в подлиннике.

2. Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возвратить ее без рассмотрения, если к претензии не приложены документы, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи. В случае, если перевозчик в указанный срок не возвратит заявителю ненадлежаще оформленную претен­зию, она считается принятой к рассмотрению.

Для соблюдения «письменной формы», о которой применительно к претензиям говорится в п. 1 ст. 405 КТМ РФ, необходимо, чтобы тре­бование, являющееся предметом претензии, было изложено в письменном заяв­лении, подписанном руководителем организации, заявляющей претензию, или гражданином - заявителем претензии.

Претензия должна содержать наименование лица, к которому адресует­ся требование, наименование заявителя претензии и его почтовый адрес, а так­же требование, с которым заявитель претензии обращается к должнику, осно­вания для его предъявления, сумму, которую требует заявитель претензии, и при необходимости расчет этой суммы. В претензии указывается номер расчет­ного или иного счета заявителя претензии, наименование и адрес банка, в кото­ром открыт этот счет, перечень приложенных к претензии документов.

Относительно прилагаемых к претензии документов закон предписыва­ет, что дополнительно к перевозочным документам, которые обязательно пред­ставляются в подлинниках (ч. 3 п. 1 ст. 405), заявитель обязан представить до­кументы, подтверждающие право предъявить претензию. К числу последних относится коммерческий акт, а в тех случаях, когда перевозчиком было отказа­но в его составлении или когда этот акт был составлен с нарушением Правил составления актов, акт дополнительного осмотра, произведенного независимы­ми сюрвеерами.

Кроме указанного к претензии прилагаются документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза, его оплату, а также оплату иных причитающихся в связи с перевозкой груза платежей, например фрахта, если он не входит в цену груза. Такими документами могут быть счета (фактуры-инвойсы) поставщика и/или грузоотправителя, банковские поручения с отмет­ками о произведенных платежах, справки банка.

Все перечисленные выше документы, кроме перевозочных, могут пред­ставляться в надлежащем образом заверенных копиях или выписках из таких документов, если для рассмотрения претензии имеет значение только часть документа (п. 2 ст. 60 АПК). Подлинные документы могут быть по просьбе пред­ставившей их стороны возвращены после окончания рассмотрения претензии.

Как мы видим заявитель претензии вправе прибегать к любым способам пересылки претензий. Они могут быть направлены заказными или ценными письмами, переданы по телеграфу, телетайпу или телефаксу, а также по радио. Допустима передача претензии нарочным под расписку. При этом время направления пре­тензии через почтовое ведомство удостоверяется квитанцией, а время получе­ния претензии, доставленной нарочным, - распиской адресата.

В случае, когда заявитель претензии направил ее без приложения доку­ментов, перечисленных в п. 1 ст. 405, перевозчик вправе возвратить претензию без рассмотрения. Такой возврат может быть произведен в двухнедельный срок после получения претензии. Невозвращение претензии или ее возвращение зая­вителю с нарушением названного срока согласно п. 2 ст. 405 расценивается как принятие этой претензии к рассмотрению.

Статья 406. Срок для предъявления претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза

Претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки гру­за, может быть предъявлена в течение срока исковой давности.

Эта статья определяет срок для предъявления претензий к перевозчику по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки гру­за, путем отсылки к сроку исковой давности, установленному для такого рода требований. Продолжительность последнего равняется одному году.

О моменте, с которого начинает исчисляться срок для предъявления претензии к перевозчику из договора морской перевозки груза.

В силу правила, приведенного в этой статье, а также п. 2 ст. 407, предусмотревшего приостановление течения срока исковой давности до рассмотрения претензии другой стороной или истечения срока, установлен­ного для ответа на претензию (п. 1 ст. 407), у заявителя последней, даже в слу­чае ее направления в предшествующий окончанию течения срока исковой дав­ности день, остается некоторое время для передачи соответствующего иска на рассмотрение юрисдикционного органа.

Установленный ст. 406 срок для предъявления претензий к перевозчику независимо от совпадения его продолжительности со сроком исковой давности является пресекательным сроком, т. е. сроком существования самого права. Этот срок в отличие от срока исковой давности не подлежит продлению ни при каких обстоятельствах.

Срок для рассмотрения претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза определяет ст. 407 КТМ РФ:

1. Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение тридцати дней со дня ее получения и уве­домить заявителя об удовлетворении или отклонении ее.

2. Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливает­ся до получения ответа на претензию или истечения установленного для от­вета срока.

Пункт данной статьи предусматривает обязанность перевоз­чика по договору морской перевозки груза рассмотреть направленную ему пре­тензию в установленный для такого рассмотрения срок и уведомить заявителя претензии об ее удовлетворении или отклонении (см. также п. 2 ст. 797 ГК).

О принятом перевозчиком решении удовлетворить претензию полно­стью или частично либо отклонить ее должен быть уведомлен заявитель пре­тензии. При этом в случае удовлетворения претензии ее сумма в признанной перевозчиком части должна быть перечислена кредитору. В случае отклонения претензии перевозчик должен сообщить ее заявителю основания, по которым она была отклонена.

Установленный п. 1 ст. 407 тридцатидневный срок для рассмотрения претензии перевозчиком исчисляется со дня ее получения последним, т. е. дня, когда текст претензии был вручен перевозчику, доставившим эту претензию нарочным или по почте.

В п. 2 ст. 407, который формально не входит в параграф 2 «Исковая давность» главы XXV КТМ, приведено правило о приостановлении течения срока иско­вой давности по требованиям из договора морской перевозки груза. Необходи­мость помещения такого правила в ст. 407 объясняется тем, что в силу ст. 406 претензия предъявляется в течение срока исковой давности и время, предостав­ленное законом для рассмотрения претензии перевозчиком и уведомления зая­вителя претензии о результатах такого рассмотрения (п. 1 ст. 407), не должно использоваться во вред заявителю претензии за счет сокращения срока, предос­тавленного для заявления иска.

Под приостановлением течения срока исковой давности понимается прекращение его течения на период, на который действие этого срока было приостановлено. После окончания указанного периода течение срока исковой давности возобновляется, и при этом оставшаяся неистекшей на момент приос­тановления часть срока исковой давности начинает отсчитываться с момента окончания упомянутого периода.

Поскольку приостановление течения срока исковой давности произво­дится на период со дня предъявления перевозчику претензии и до получения

ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока, при опре­делении длительности этого периода к каждом отдельном случае необходимо принимать во внимание время, затрачиваемое для доставки претензии перевоз­чику и ответа перевозчика на претензию. При исчислении сроков, установлен­ных для предъявления и рассмотрения претензий, подлежат применению общие правила гражданского законодательства, определяющие порядок исчисления сроков (глава XI ГК).

Сформулированное применительно к претензионному рассмотрению споров специальное правило о приостановлении течения срока исковой давно­сти по требованиям к перевозчику, вытекающим из договора морской перевоз­ки, в КТМ РФ не является единственным. Приостановление течения срока исковой давности в КТМ предусмотрено также для требований, зависящих от расчетов по общей аварии (ст. 412).

Оба указанных основания для приостановления течения срока исковой дав­ности не исключают, однако, приостановления течения этих сроков по основа­ниям, предусмотренным нормами гражданского законодательства, например таких, как непреодолимая сила, мораторий на исполнение обязательств, приос­тановление действия правовых норм, регулирующих соответствующие отноше­ния, и пр. (см. п. 1 ст. 412).

Приостановлению течения сроков исковой давности при наличии основа­ний, перечисленных в гражданском законодательстве, не должно препятство­вать отсутствие в КТМ общего положения, в соответствии с которым к требо­ваниям из торгового мореплавания допускается применение общих правил гра­жданского законодательства, определяющих порядок приостановления течения сроков исковой давности, подобных тем, которые были приведены в ст. 307 КТМ 1968 г.

Включение в КТМ специальных правил о приостановлении течения срока исковой давности (п. 2 ст. 407 и ст. 412) лишь дополняет общие правила гражданского законодательства, но не дает оснований применять к этим срокам положения пп. 2 и 3 ст. 202 ГК, связывающих приостановление течения сроков исковой давности с возникновением перечисленных в п. 1 ст. 202 ГК обяза­тельств в последние шесть месяцев срока давности, что дает основание для уд­линения этих сроков.

Сроком исковой давности является установленный законом «срок для защиты права лица, право которого нарушено» (ст. 195 ГК). С истечением это­го срока указанное выше лицо утрачивает право требовать от юрисдикционного органа защиты нарушенного или оспариваемого права.

Требование о защите нарушенного или оспариваемого права принима­ется к рассмотрению юрисдикционными органами независимо от истечения срока исковой давности (п. 1 ст. 199 ГК).

Сам по себе факт пропуска срока исковой давности не является основа­нием для принятия юрисдикционным органом решения об отказе в иске, если на такой пропуск не сослался ответчик (п. 2 ст. 199 ГК).

Ссылка ответчика на пропуск истцом срока исковой давности должна быть сделана до вынесения юрисдикционным органом решения по делу. В качестве такой ссылки признается отказ ответчика от удовлетворения искового требова­ния истца по мотиву пропуска исковой давности, сделанный в отзыве на иско­вое заявление или в ответе на требование, заявленное в претензионном порядке.[[34]](#footnote-34)

Закон (ст. 205 ГК) предусмотрел возможность восстановления юрис­дикционным органом, рассматривающим соответствующее дело, пропущенно­го срока исковой давности по требованию истца-гражданина. Основанием для восстановления пропущенного срока исковой давности является признание причин такого пропуска уважительными.

Установленный законом срок исковой давности и порядок его исчисле­ния не может быть изменен по соглашению сторон (п. 1 ст. 198 ГК). Должник, исполнивший свою обязанность по истечении срока исковой давности, не впра­ве требовать исполненное обратно независимо от того, знал ли он в момент ис­полнения об истечении срока исковой давности (ст. 206 ГК).

В силу п. 1 ст. 408 КТМ РФ (соответственно п. 3 ст. 797 ГК) к требованиям из договора морской перевозки груза применяется годичный срок исковой давности. Этот срок согласно п. 1 ст. 197 ГК относится к числу специ­альных сроков исковой давности.

Установленный ст. 408 срок исковой давности применяется независимо от того, осуществлялась ли перевозка груза в каботажном или в заграничном плавании, являются ли участники такой перевозки физическими или юридиче­скими лицами и относятся ли последние к коммерческим или некоммерческим предприятиям (организациям).

Исчисление срока исковой давности по требованию из договора мор­ской перевозки груза производится по правилам, приведенным в п. 2 ст. 408, в зависимости от содержания предъявляемого требования.

Если содержанием требования из договора морской перевозки груза яв­ляется возмещение ущерба за утрату груза, то срок исковой давности исчисля­ется с момента истечения тридцати дней со дня, в который этот груз должен быть выдан перевозчиком.

День выдачи груза определяется:

при перевозке груза на судне, следовавшем по расписанию, - днем, когда это судно по расписанию должно было прийти в порт назначения;

при перевозке, выполнявшейся вне расписания, но в направлении, для кото­рого был установлен срок доставки, - днем, в который истек этот срок;

при перевозке, выполнявшейся вне расписания, но в направлении для кото­рого срок доставки не установлен, - днем окончания времени, обычно затрачи­ваемого и разумно необходимого (ст. 792 ГК) для доставки груза в порт назна­чения.

Если содержанием требования из договора морской перевозки груза яв­ляется возмещение ущерба за утрату груза, перевозившегося в смешанном со­общении, то срок исковой давности исчисляется со дня истечения 4 месяцев со дня приема груза к перевозке.

Если содержанием требования из договора морской перевозки груза яв­ляются возмещение ущерба за повреждение груза, просрочку в его доставке, а также возврат перебора или взыскание недобора провозных платежей, срок исковой давности исчисляется со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, со дня, в который он должен быть выдан.

Если содержанием требования из договора морской перевозки груза яв­ляются возмещение убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, плата за простой судна, премии за досрочную погрузку или выгрузку груза, срок исковой давности исчисляются со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начата перевозка груза.

По требованиям из договора морской перевозки груза, предъявляемым во всех остальных случаях, днем, с которого начинает исчисляться срок иско­вой давности, является день наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.[[35]](#footnote-35)

# Агентирование судов

Статья 232. Определение договора морского агентирования:

По договору морского агентирования морской агент обязуется за возна­граждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории. (ст. 232 КТМ РФ)

В КТМ 1968 г. отсутствовали нормы, регулирующие морское агентиро­вание, за исключением ст. 63, предписывающей, что агентское обслуживание судов в морском торговом порту должно осуществляться государственными агентскими организациями, являющимися юридическими лицами.

Агентирование как институт появилось в российском законодательстве с введением в действие части второй ГК в 1996 г., в которой содержится глава 52 «Агентирование».

В постановлении Высшего Арбитражного Суда № 5056/98 от 26 января 1999 г. отмечалось, что «услуги судового агента, оформленные агентским дого­вором, понятие и признаки которого содержатся, в главе 52 Гражданского ко­декса Российской Федерации, непосредственно связаны с товарами, работами и услугами, потребляемыми судном при его обслуживании в порту, поскольку на протяжении длительного периода времени в морском судоходстве сложилась такая их форма обслуживания в портах, что закреплено в действующих в Рос­сийской Федерации актах и нормах международного права». Проанализировав содержание услуг судового агента, ВАС пришел к выводу, что такого рода ус­луги имеют сходство с услугами экспедитора в договоре транспортной экспе­диции (п. 1 ст. 801 ГК) и что, следовательно, услуги судового агента не являют­ся посредническими (Вестник ВАС РФ. 1999. № 5. С. 29-30).

Договор морского агентирования является разновидностью агентского договора. Особенности договора морского агентирования определяются тем, что он используется при предоставлении как услуг по совершению сделок, так и иных услуг в сфере предпринимательской и иной деятельности в области тор­тового мореплавания в порту или на определенной территории. Правила ст. 232 КТМ РФ соответствуют положениям ч. 1 п. 1 ст. 1005 ГК. Они вме­сте с положениями других статей главы XIII КТМ предусматривают особенности договора морского агентирования как отдельного вида агентского договора согласно п. «4» ст. 1005 ГК.

В главе XIII «Договор морского агентирования» КТМ РФ не содержится положений о форме договора морского агентирования, однако следует иметь в виду, что такой договор должен заклю­чаться в простой письменной форме. Это требование содержится в подп. 1 п. 1 ст. 161 ГК, устанавливающей, что сделки юридических лиц между собой и с гражданами должны совершаться в простой письменной форме. На практике в линейном судоходстве агентские договоры заключаются путем составления одного документа, подписанного сторонами, а в трамповом судоходстве неред­ки случаи заключения агентского договора путем обмена документами посред­ством электронной и иной связи, что соответствует положениям п. 2 ст. 434 ГК.

В качестве морского агента могут выступать юридические лица, яв­ляющиеся коммерческими организациями, и индивидуальные предпринимате­ли, имеющие лицензию на агентское обслуживание морских судов в морских портах в соответствии с Законом о лицензировании. В международной практи­ке морской агент в том значении, которое определено КТМ РФ, иногда называется портовым агентом (port agent).

В качестве принципала в договоре морского агентирования во всех случаях выступает судовладелец.

Договор морского агентирования является возмездным. К агентскому возна­граждению применяются правила ст. 1006 ГК.

Договор морского агентирования должен предусматривать территориаль­ную сферу его действия. Морской агент действует либо в определенном порту (или нескольких определенных портах), либо во всех портах, находящихся на определенной территории, непосредственно или через субагентов. В последнем случае морского агента принято называть генеральным агентом. Правила дого­вора морского агентирования применимы и к договорам судовладельцев с гене­ральными агентами.

Статья 233. Применение правил, установленных настоящей главой

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашени­ем сторон не установлено иное.

Данная статья 233 КТМ РФ устанавливает, что нормы главы о договоре морского агентирования являются диспозитивными, т. е. позволяющими сторонам согла­сованно отказываться от их применения и регулировать свои отношения иным образом. Очевидно, что диспозитивность не распространяется на определение данного договора. В случае, если кон­кретный договор между судовладельцем и морским агентом не соответствует этому определению, правила главы XIII КТМ не должны применяться, и отно­шения сторон будут регулироваться другими нормами права.

Положения ст. 233 дают возможность российским морским агентам и их принципалам использовать международные формы агентского договора. В морской практике, прежде всего в линейном (регулярном) судоходстве, ши­роко распространено применение стандартных форм агентского договора. Крупные линейные судоходные компании имеют собственные формы, разрабо­танные ими в соответствии с их потребностями организации агентского обслу­живания и с характером эксплуатации судов. В СССР для всех государственных морских пароходств применялась единая форма - Стандартная форма агентско­го соглашения ВВО «Совфрахт» 1979 г.

Авторитетные формы стандартных агентских договоров разрабатываются, одобряются или рекомендуются к применению ведущими неправительственными международными организациями. На высоком уровне составлены стандартные линейные соглашения, разработанные Федерацией национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (ФОНАСБА) и рекомендованные к применению БИМКО - организацией судовладельцев. Совместное принятие документа эти­ми двумя организациями, которые как бы представляют две стороны агентского договора, обеспечивает их сбалансированность с точки зрения учета интересов сторон. Речь идет о Стандартном линейном агентском соглашении ФОНАСБА и о Генеральном агентском соглашении ФОНАСБА (для линейного судоходства).

В этих стандартных формах дается возможно полный перечень обязанно­стей агента. При этом имеется в виду, что при заключении конкретного догово­ра стороны могут исключить положения, не подлежащие применению, и доба­вить новые положения, отвечающие их потребностям.

Даже в тех случаях, когда стандартное соглашение не может быть примене­но, оно может служить полезным руководством для выработки конкретного договора.

Последнее, четвертое издание Стандартного линейного агентского со­глашения ФОНАСБА принято в июле 1993 г.

Принципал назначает агента своим линейным агентом для всех принадле­жащих ему или зафрахтованных им судов, включая возможные чартерные со­глашения с частичным участием принципала по обслуживанию перевозок меж­ду портами, указанными в Соглашении. Дается определение территории, на которой агент будет выполнять свои обязанности. Соглашение регулирует агентскую работу в порту и (или) на частях территории, расположенных в глу­бине страны. Эта работа включает обязанности по маркетингу услуг принципа­ла и по обработке всех видов грузов, ввозимых на территорию или вывозимых из нее, как в прямой перевозке, так и в порядке перевалки. Она также включает обработку судов, находящихся в собственности принципала, зафрахтованных им (в том числе на условиях чартерных соглашений с частичным отфрахтова­нием судов и судовых помещений принципала) или эксплуатируемых им на иной основе в портах территории.

Работа, выполняемая субъектом в качестве линейного агента по соглаше­нию, строго отделяется от работы, которая может выполняться субъектом в качестве генерального агента и к которой применяется отдельное стандартное генеральное агентское соглашение и отдельное вознаграждение. В случае со­мнений относительно того, какое из двух соглашений применяется к той или иной работе, действуют условия Стандартного линейного агентского соглашения.

Случаи ограничения общих полномочий морского агента предусмотрены в ст. 234 КТМ РФ:

В случае ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является действи­тельной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

В данной статье рассматривается случай ограничения судов­ладельцем «общих полномочий» применительно к договору морского агенти­рования. О понятии «общих полномочий» агента упоминается в п. 2 ст. 1005 ГК, где оно, по-видимому, имеет целью отделить случай определения полномо­чий агенту в общем виде на совершение сделок от имени принципала от ситуа­ции, когда полномочия агента определяются путем перечисления конкретных поручаемых ему действий. В контексте института договора морского агентиро­вания «общие полномочия» должны пониматься как любые полномочия мор­ского агента, вытекающие из положений главы XIII КТМ, иных норм права, регулирующих отношения, возникающие из торгового мореплавания (ст. 1 КТМ), а также из обычаев делового оборота в торговом мореплавании как об­ласти предпринимательской деятельности (ст. 5 ГК).

Судовладелец может оспорить сделку, если докажет либо то, что третье лицо действовало недобросовестно, либо что ему (третьему лицу) было извест­но об ограничении полномочий агента. В то же время данную статью следует рассматривать с учетом правила п. 2 ст. 1005 ГК относительно того, что при наличии письменного договора, предусматривающего общие полномочия аген­та на совершение сделок от имени принципала, последний в отношениях с третьими лицами не вправе ссылаться на отсутствие у агента надлежащих пол­номочий, если не докажет, что третье лицо знало или должно было знать об ограничении полномочий агента.

Об ограничении агентским договором прав агента см. также ст. 1007 ГК «Ограничение агентским договором прав принципала агента».

Согласно линейному соглашению ФОНАСБА 1993 г. агент обязуется не вы­ступать в качестве представителя других судоходных компаний и не заниматься на определенной ему территории деятельностью перевозчика, не являющегося собственником судов, или такой экспедиторской деятельностью, которая соста­вит прямую конкуренцию любой перевозочной деятельности принципала, без его предварительного письменного согласия, в котором не должно быть отка­зано без разумных оснований. Принципал обязуется не назначать на террито­рии агента других лиц для оказания услуг, предусмотренных соглашением.

Морской агент может совершать юридические и иные действия с согла­сия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия. (ст. 235 КТМ РФ)

Норма этой статьи является новой по отношению к общим нормам ГК об агентировании. Последние не содержат аналогичного правила, хотя в них подразумевается (на основании п. 2 ст. 184 ГК), что агент как ком­мерческий представитель может представлять в сделке обе стороны с их согла­сия. Между тем агент может выступать не только в качестве представителя (когда он действует от имени принципала), но и в качестве комиссионера (когда он действует от своего имени - ст. 1011 ГК). Рассматриваемая статья КТМ вво­дит возможность не только представительства обеих сторон, т. е. совершения сделок от их имени, но и действий агента в интересах обеих сторон в иных си­туациях, а именно: а) от своего имени в пользу судовладельца и одновременно от имени и в пользу другой стороны, б) от имени и в пользу судовладельца и одновременно от своего имени в пользу другой стороны. Очевидно, что агент не может выступать от своего имени, но в пользу обеих сторон.

Хотя в рассматриваемой статье говорится, что другая сторона в сделке должна не просто дать согласие на то, чтобы агент совершал действия в пользу обеих сторон, а уполномочить агента на такие действия, смысл ее состоит в том, что агент действует с согласия обеих сторон, как это предусмотрено в п. 2 ст. 184 ГК. Отношения между морским агентом и другой стороной (постав­щиком предметов снабжения, топлива, портовых услуг и т. д.) при этом регули­руются не договором морского агентирования, а агентским договором.

Представляется, что в любом случае агент обязан исполнять поручения, данные ему обеими сторонами, с заботливостью обычного предпринимателя, как это предписывается п. 1 ст. 184 ГК, т. е. он должен проявлять равную за­ботливость в интересах обеих сторон. Если агент, исходя из конкретных об­стоятельств сделки, приходит к выводу, что проявить равную заботливость в интересах сторон не представляется возможным, ему следует отказаться от поручения одной из сторон. Последняя должна будет соответственно либо вы­ступить в сделке непосредственно, либо назначить другого агента или предста­вителя.

Субъекты, с которыми взаимодействует морской агент при осуществле­нии своих функций, могут быть условно разделены на две группы: во-первых,

официальные органы и лица и, во-вторых, лица, вступающие в договорные от­ношения с судовладельцем.

К официальным органам и лицам относятся: портовые власти (ст. 9), капи­тан морского (рыбного) порта (ст. 74), таможенные, пограничные, санитарные власти, органы внутренних дел, консульства, нотариусы, судебные органы и др.

Правила ст. 235 КТМ РФ относятся только ко второй группе - к ли­цам, вступающим с судовладельцем в договорные отношения, в число которых входят прежде всего организации, участвующие в договоре перевозки (отправи­тели и получатели груза, фрахтователи, их агенты, страховые организации). Кроме этого, в данную группу входят:

предприятия, обслуживающие груз - экспедиторские, терминальные, стиви­дорные, тальманские компании, а также морские торговые порты, предостав­ляющие соответствующие услуги;

организации, обслуживающие судно (предоставляющие лоцманские, бук­сирные, швартовые, судоремонтные и др. услуги);

организации, выполняющие снабженческие функции (бункерные, водолейные и др.);

предприятия, обслуживающие парк оборудования (лизинговые, ремонтные, железнодорожные и автотранспортные, контейнерные депо).

Рассматривая агентирование судов нам следует рассмотреть также некоторые аспекты морского субагентирования:

Статья 236. Договор морского субагентирования

Морской агент вправе в целях исполнения договора морского агентирова­ния заключать договоры морского субагентирования с другими лицами, оста­ваясь при этом ответственным за действия морского субагента перед судов­ладельцем. Морской субагент не вправе заключать с третьими лицами сделки от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на осно­ве передоверия.

Договор морского субагентирования относится к тому же отдельному виду агентского договора, что и основной договор морского агентирования. Соответственно к нему mutatis mutandis применяются правила главы XIII КТМ.

Субагент должен иметь лицензию на агентское обслуживание.

Право морского агента заключать договоры морского субагентирования действует только в том случае, если в основном договоре не предусмотрено иное. Такое положение соответствует правилу п. 1 ст. 1009 ГК.

Субагенту не может быть передано право на заключение сделок от име­ни судовладельца, если он (субагент) не может действовать на основе передо­верия в соответствии с правилами ст. 976 и 187 ГК. Из этого следует, что мор­ской агент (при невозможности для морского субагента действовать на основе передоверия) может поручить морскому субагенту совершать за счет судовла­дельца, но от своего (т. е. субагента) имени юридические и иные действия, целью которых является исполнение основного договора морского агентирования. Оче­видно, что морской агент в данной ситуации может также поручить морскому субагенту выступать от имени морского агента. В любом случае морской агент остается ответственным за действия морского субагента перед судовладельцем.

Договор морского субагентирования может использоваться в отноше­ниях между генеральным агентом, зона действия которого охватывает опреде­ленную территорию, и агентами в портах, находящихся на этой территории, которые осуществляют непосредственное обслуживание судов судовладельца-принципала.

Положения Генерального агентского соглашения ФОНАСБА 1993 г. во многом идентичны положениям Стандартного линейного агентского соглашения ФОНАСБА, но между ними есть и различия, отражающие разницу в положении между портовым агентом и генеральным агентом. Задачи последнего носят, скорее, контролирующий характер, в то время как портовый агент непосредственнее контактирует с участниками соот­ветствующих отношений - третьими лицами.

В пунктах об общих условиях генерального агентского соглашения преду­сматривается, что соглашение регулирует генеральную агентскую работу на территории. Она включает обязанности по маркетингу, ведению операций, уче­ту и финансам, перечисленные в соглашении. Работа, выполняемая генераль­ным агентом в качестве портового агента, исключается из сферы соглашений, и к ней должно применяться отдельное Стандартное линейное агентское согла­шение. В числе общих обязанностей генерального агента указываются следую­щие: представлять принципала на территории и контролировать всю деятель­ность, осуществляемую на территории от имени принципала, прилагая все усилия для неукоснительного выполнения любых разумных конкретных указаний прин­ципала, включая применение документации и условий принципала; в консульта­ции с принципалом по необходимости рекомендовать или назначать от имени и за счет принципала портовых агентов, агентов в глубине территории и субагентов.

В качестве примера субагентского соглашения можно привести стандарт­ную международную форму договора морского субагентирования - Субагент­ское соглашение ФОНАСБА (первое издание, октябрь 1998 г.), рекомендован­ное БИМКО. По своему содержанию это соглашение относится к договору морского субагентирования. В соглашении прямо указывается наличие у гене­рального агента полномочий от «линии», т. е. принципала. Субагент выполняет обязанности, перечисленные в агентском соглашении между генеральным аген­том и принципалом, но при этом действует от имени генерального агента.

Статья 237. Права и обязанности морского агента

1. Морской агент выполняет различные формальности, связанные с прихо­дом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту, оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные при­читающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, оплачивает по распоряжению судовладельца и капита­на судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту, при­влекает грузы для линейных перевозок, осуи)ествляет сбор фрахта, экспедиро­вание груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

2. Морской агент обязан:

осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросове­стно и в соответствии с практикой морского агентирования;

действовать в пределах своих полномочий;

вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования.

Хотя статья называется «Права и обязанности морско­го агента», в ней в основном регулируются только обязанности морского агента.

Статья 237 состоит из двух частей. В п. 1 перечисляются действия мор­ского агента. Подразумевается, что морской агент имеет право осуществлять названные юридические действия в пользу и за счет судовладельца, если только это не противоречит договору морского агентирования. Перечень не является исчерпывающим. Он в целом соответствует общепринятой международной практике, как она выражается в агентских договорах, заключаемых на практи­ке, и в стандартных формах агентских договоров.

Перечень действий, установленных в п. 1 ст. 237, должен рассматриваться как определяющий для цели квалификации деятельности того или иного лица как осуществляющего агентское обслуживание морских судов в морских пор­тах в качестве отдельного вида деятельности, подлежащего лицензированию.

Подобный перечень действий, обычно выполняемых морскими агентами, содержится, например, в международном Стандартном линейном агентском соглашении ФОНАСБА. Согласно соглашению агент может выполнять сле­дующие обязанности:

представлять принципала на территории, прилагая все усилия для неукосни­тельного выполнения его любых разумных конкретных указаний, включая при­менение документации и условий принципала;

в консультации с принципалом по необходимости рекомендовать и (или) назначать от имени и за счет принципала субагентов;

в консультации с принципалом по необходимости рекомендовать и (или) назначать от имени и за счет принципала стивидоров, вахтенных, тальманов, операторов терминалов, береговых перевозчиков и всякого рода поставщиков;

агент не несет ответственности за небрежность или упущение субагента или субподрядчика за исключением случаев, когда агент не проявил должной за­ботливости при назначении такого субагента или субподрядчика или при осу­ществлении контроля над ним; вместе с тем агент несет ответственность за действия его дочерних компаний, назначенных в рамках соглашения;

постоянно соблюдать законы и правила страны о судоходстве и возмещать принципалу любые штрафы, санкции, расходы и ограничения, которые могут возникнуть из-за того, что агент сознательно нарушит эти законы или правила;

в области маркетинга и реализации услуг судовладельца - осуществлять на территории деятельность по маркетингу в соответствии с общими принципами, установленными принципалом, подыскивать и буксировать грузы, широко ин­формировать об услугах и поддерживать контакты с отправителями и получа­телями грузов, экспедиторами, портовыми и другими властями и организация­ми предпринимателей; представлять статистику и информацию и докладывать о букировках грузов и выделении мест, объявлять об отходах и прибытиях, квотировать ставки фрахта, объявлять тарифы на перевозки и изменения к ним;

организовывать работу по связям с общественностью (включая рекламу, пресс-релизы, расписания отходов и другие маркетинговые материалы) в соответст­вии со сметой, согласованной с принципалом, и за его счет; по требованию принципала заниматься конференциальными вопросами от имени принципала и за его счет, выпускать от имени принципала коносаменты и грузовые манифе­сты, документы, требуемые конференциями, деливери-ордера, свидетельства и такие иные документы, которые могут разумно требоваться;

в области портового агентирования - организовывать постановку судов к причалу, погрузку и выгрузку грузов в соответствии с местными обычаями и условиями; контролировать и координировать все виды деятельности операто­ров терминалов, стивидоров, тальманов и всех других подрядчиков с целью обеспечить надлежащее выполнение обычных требований в интересах макси­мально эффективной эксплуатации и скорейшей обработки судов принципала;

организовывать вызов, приемку и погрузку отгружаемых грузов, выгрузку при­бывающих грузов и заниматься перегрузкой транзитных грузов; по мере необ­ходимости заниматься вопросами бункеровки, снабжения, замен в экипаже, пассажиров, судов запасов, запасных частей, технической, навигационной и медицинской помощи; удовлетворять потребности принципала в отношении претензионной работы, вопросов «Р & I», общей аварии и страхования, а также назначения сюрвееров; заниматься всей необходимой документацией и по мере необходимости консульскими вопросами; организовывать разрешения для су­дов, следить за их действием и организовывать все другие услуги, необходимые Для прохождения судов через порт; докладывать принципалу о положении суд­на и готовить стейтменты-оф-фэктс по заходам и (или) портовые журналы; ре­гулярно и своевременно информировать принципала об условиях в порту и ус­ловиях работы, которые могут влиять на скорость обработки судов принципала;

в области перевозок в контейнерах и на судах типа «ро-ро» - организовы­вать букировку единиц для судна; организовывать укладку и выемку грузов, не требующих отдельного контейнера, в порту и в консультации с принципалом организовывать использование терминалов для грузов, не требующих отдельного контейнера, для сухопутных перевозок, а также по мере необходимости контролировать эту деятельность; подготавливать дополнительную контейнер­ную документацию; создавать надлежащую систему контроля и регистрации оборудования и управлять ее действием либо обеспечивать действие соответст­вующей системы принципала; организовать запас оборудования на территории, обслуживаемой агентом, и, если это требуется, предусмотреть хранение, раз­мещение и перемещение оборудования; соблюдать таможенные требования и оформлять документацию по обмену оборудованием в отношении тех его пере­движений, за которые агент несет ответственность, а также контролировать наличие и использование замков, пломб и ярлыков; организовывать наземную перевозку по мере необходимости; от имени и за счет принципала осуществ­лять аренду оборудования с его приемкой в систему и последующим возвратом;

обеспечивать действие надлежащей системы контроля за повреждениями обо­рудования в соответствии с указаниями принципала; организовывать по мере необходимости обслуживание и ремонт оборудования и докладывать о состоя­нии оборудования, находящегося под контролем агента.

В п. 2 ст. 237 перечислены обязанности морского агента. Их следует рассматривать как основные обязанности морского агента по отношению к су­довладельцу в рамках договора морского агентирования. Договор может преду­сматривать и иные обязанности морского агента.

Так, в области учета и финансов агент обязан: обеспечивать надлежащее ве­дение документации о финансовом положении принципала в книгах агента, которые должны предоставляться для просмотра по требованию, и подготавли­вать периодические финансовые сводки, которые могут разумно требоваться;

проверять все первичные документы, полученные в связи с оказанными услуга­ми, и готовить надлежащий дисбурсментский счет за каждый рейс и отчетный период; извещать принципала обо всех изменениях портовых тарифов и других сборов, как только о них становится известно; производить расчет фрахта и других сборов согласно тарифам, предоставленным принципалом, и проявлять должную заботливость и внимательность при применении всех положений и условий этих тарифов и других соглашений по фрахту; собирать фрахт и свя­занные с ним платежи и переводить принципалу весь фрахт и другие суммы, принадлежащие принципалу, в сроки, установленные принципалом; сообщать принципалу об обычной практике и условиях кредита.

Если агент вынужден предоставлять клиентам кредит по коммерческим со­ображениям, то риск в отношении несобранных сумм ложится на принципала - при условии, что агент не предоставил кредит без ведома и без предварительно­го согласия принципала. Агент уполномочен удерживать средства из собранного фрахта для покрытия прошлых и текущих дисбурсментских расходов при условии регулярного предоставления принципалу сводок о движении денежных средств. При выполнении своих обязанностей по соглашению он не несет ответственности перед принципалом за убытки или ущерб, причиненные банком, брокером или иным лицом, которому агент добросовестно дал поручение, за исключением слу­чаев, когда они возникают в результате сознательной небрежности или упуще­ния агента. Бремя доказывания небрежности агента лежит на принципале.

Обязанность морского агента действовать добросовестно и одновре­менно в соответствии с практикой морского агентирования является особенно­стью договора морского агентирования по отношению к правилам общеграж­данского агентского договора, которые не содержат аналогичных положений, но отсылают к правилам договора поручения и договора комиссии. Последние содержат соответственно обязанность поверенного исполнять поручение в со­ответствии с указаниями доверителя (п. 1 ст. 973 ГК) и обязанность комиссио­нера исполнить поручение на наиболее выгодных для комитента условиях в соответствии с указаниями комитента, а при отсутствии в договоре таких указа­ний - в соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъ­являемыми требованиями (ч. 1 ст. 992 ГК).

Представляется, что данное различие в формулировках не имеет существен­ного практического значения. Если законные указания судовладельца морскому агенту находятся в противоречии с практикой морского агентирования, мор­ской агент обязан действовать в соответствии с указаниями судовладельца.

Обязанности морского агента должны исполняться с соблюдением ст. 310 ГК, предусматривающей, что обязательства должны исполняться надлежащим образом добросовестно и т. д. О понятии добросовестности см. п. 2 ст. 6 и п. 3 ст. 10 ГК. Унифицированная проформа дисбурсментского счета, действующая и в настоящее время, утверждена Приказом Минморфлота СССР от 19 октября 1973 г. №172.

На международном уровне требования в отношении деловой этики и про­фессионализма морских агентов зафиксированы в документе ЮНКТАД «Мини­мальные стандарты для морских агентов» от 7 сентября 1988 г., имеющем ре­комендательный характер.

Обязанности судовладельца по отношению к морскому агенту предусмотрены в статье 238 «Обязанности судовладельца»:

Судовладелец обязан:

предоставлять морскому агенту средства, достаточные для совершения действий в соответствии с договором морского агентирования;

возмещать морскому агенту произведенные им расходы;

нести ответственность за последствия действий морского агента, если мор­ской агент совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий;

уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и в порядке, кото­рые установлены договором морского агентирования.(ст. 238 КТМ РФ)

Положения об обязанности судовладельца предоставлять морскому агенту средства и возмещать его расходы соответствуют общим правилам дого­воров поручения и комиссии (главы 49 и 51 ГК), которые применяются к отно­шениям, вытекающим из агентского договора на основании ст. 1011 ГК.

Из статьи вытекает, что судовладелец не несет перед третьими лицами ответственности за последствия действий морского агента, если они совершены морским агентом хотя и в соответствии с договором мор­ского агентирования, но от своего имени. Это соответствует общей норме, со­гласно которой «по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, приобретает права и становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непо­средственные отношения по исполнению сделки» (п. 1 ч. 2 ст. 1005 ГК).

По Соглашению ФОНАСБА обязанности принципала состоят в сле­дующем: обеспечивать всю документацию, необходимую для выполнения аген­том своих задач, а также бланки, использования которых требует принципал;

давать полную и своевременную информацию относительно графика движения судна, портов захода и линейной политики в той мере, в какой она затрагивает портовую и сбытовую деятельность агента; по требованию агента немедленно снабжать его денежными средствами, необходимыми для покрытия авансовых дисбурсментских расходов, если только агент не имеет достаточных денежных средств от собранного фрахта.

Принципал несет обязанность возмещать агенту любые сборы, потери, убытки и расходы, которые могут возникнуть у агента в связи с выполнением им своих обязанностей по соглашению. Эта обязанность распространяется на все действия, случаи и события, имевшие место или происшедшие с агентом в период действия соглашения, независимо от его возможного прекращения, при условии, что оно не распространяется на случаи действий или бездействия агента, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

В случае, когда агент представляет обязательство, гарантию или любой дру­гой вид обеспечения таможенному органу или иному органу власти в целях движения груза от имени принципала либо контейнеров, запасов или иного оборудования принципала, последний предоставляет агенту возмещение немед­ленно по возникновении такого рода требований при условии, что они не воз­никли в результате действий или бездействия агента, совершенных умышленно либо по грубой неосторожности.

По взаимному согласию принципал принимает на себя ведение дела по лю­бому спору, который может возникнуть между агентом и третьим лицом в ре­зультате исполнения обязанностей агента.

Принципал выплачивает агенту за оказанные услуги комиссии и вознаграж­дения, изложенные в приложении к соглашению. Вознаграждения, указанные в приложении в денежных единицах, подлежат пересмотру каждые 12 месяцев и в случае необходимости корректируются в соответствии с признанным индек­сом стоимости жизни, публикуемым в стране агента. В случае, если принципалу потребуется, чтобы агент вел полную обработку и урегулирование претензий, агент будет иметь право на отдельное вознаграждение по договоренности с принципалом, соразмерное выполняемой работе. Вознаграждение, указанное в приложении, относится к обычным и предвидимым обязанностям агента, вхо­дящим в сферу действия соглашения. Если от агента потребуется выполнение обязанностей, выходящих за рамки соглашения, то условия, на которых агент может согласиться выполнять такие обязанности, определяются специальным соглашением между сторонами. Эти обязанности могут включать в себя, на­пример, участие от имени принципала в конференциальной деятельности, про­дажу билетов пассажирам, посылку уведомлений об общей аварии и взыскание сумм по аварийным бондам.

В случае, если курс валюты тарифа к местной валюте изменяется более чем на 10 % с учетом фактора корректировки валютного курса, существующего в данном виде перевозок, основа для расчета вознаграждения подлежит соответ­ствующей корректировке

Если агент использует компьютеры и компьютерные системы, то любые до­полнительные расходы, вызываемые особыми дополнительными требованиями принципала в отношении использования такого компьютерного оборудования для выполнения обязанностей агента перед принципалом, несет принципал.

Прекращение договора морского агентирования наступает:

1. В случае, если договор морского агентирования заключен на определен­ный срок, окончание срока действия такого договора влечет за собой его пре­кращение.

2. В случае, если договор морского агентирования заключен на неопределен­ный срок, каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее чем за три месяца до даты расторжения договора. (ст. 239 КТМ РФ)

Общие правила действия договора, заключенного на определенный срок, определены п. 3 ст. 425 ГК.

Пункт 2 ст. 239 КТМ РФ имеет в виду договоры, заключаемые судовладельцами, чьи суда с большей или меньшей регулярностью заходят в определенный порт или порты на определенной территории (так называемый рейндж). Для расторжения договора морского агентирования, заключенного на неопределенный срок, установлено требование о предварительном извещении не менее чем за три месяца. Это создает для договора морского агентирования специальный режим, отличающийся от общего правила, согласно которому агентский договор с неуказанным сроком действия может быть прекращен не­медленно односторонним отказом одной из сторон от исполнения договора (ст. 1010 ГК). Разумеется, поскольку данная норма является диспозитивной, стороны могут предусмотреть в договоре иное решение.

В соответствии с Соглашением ФОНАСБА нотис о прекращении со­глашения должен направляться заказной почтой. Если по какой-либо причине соглашение будет прекращено раньше даты истечения срока поданного нотиса, принципал обязан выплатить агенту компенсацию. Если принципал по какой-либо причине прекратит или приостановит перевозочный сервис, агент может немедленно выйти из соглашения без ущерба для своего требования о компен­сации. При отсутствии применимых законодательных норм за основу компен­сации принимается среднемесячный размер комиссии и вознаграждений, зара­ботанных в предыдущие 12 месяцев. Если прошло менее 12 месяцев, то прини­мается разумная оценка названного среднемесячного размера; определенный таким образом среднемесячный размер умножается на количество месяцев в период со дня прекращения соглашения до того момента, когда договор пре­кратил бы действие в соответствии с обусловленным в соглашении сроком. Кроме того, учитывается валовый размер выходных пособий, которые агент и (или) субагенты будут вынуждены выплатить работникам, подлежащим уволь­нению вследствие прекращения или приостановки перевозочного сервиса принципала либо прекращения соглашения.

Агент имеет общее залоговое право на суммы, подлежащие уплате принци­палу, в отношении любых неоспариваемых сумм, причитающихся агенту, вклю­чая без ограничения комиссии дисбурсментские расходы и пошлины.

В связи с правилом п. 2 ст. 239 в определенных случаях могут возникать трудности при трамповых перевозках, когда договор с морским агентом может заключаться с намерением воспользоваться его услугами только в одном пред­стоящем судозаходе, если при следующем заходе в этот же порт судовладелец пожелает назначить другого агента. Судовладельцам следует иметь это в виду при заключении агентских договоров. Если в случае разового захода при назна­чении морского агента судовладелец прямо укажет, что назначение относится к данному конкретному заходу в порт, то заключенный вследствие этого назна­чения (после его акцепта морским агентом) договор морского агентирования будет рассматриваться как заключенный на определенный срок на основании ч. 2 ст. 190 ГК. Срок действия договора в этом случае будет определен событи­ем выхода судна из порта. После наступления этого события договор будет считаться прекращенным.

В соответствии с п. 1 ст. 978 ГК, применимой к агентскому договору на основании ст. 1011 ГК, если договор прекращен до того, как поручение (например, об обслуживании судна при заходе в порт) исполнено агентом пол­ностью, судовладелец обязан возместить агенту понесенные при исполнении поручения издержки и уплатить ему вознаграждение соразмерно выполненной им работе. Это правило не применяется к исполнению агентом поручения после того, как он узнал или должен был узнать о прекращении поручения.

Поскольку морской агент действует в качестве коммерческого представите­ля, отмена судовладельцем поручения является основанием для возмещения убытков, причиненных агенту прекращением договора морского агентирования (п. 2 ст. 978 ГК).

Отказ морского агента от исполнения поручения судовладельца при наличии за­ключенного договора морского агентирования является основанием для возмещения убытков, причиненных судовладельцу прекращением договора (п. 3 ст. 978 ГК).

# Заключение

В заключение подведем итоги.

Обязательство по перевозке может быть определено как обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон.

Договор перевозки как базовый транспортный договор имеет приоритет перед другими транспортными договорами. Однако, правоотношения сторон по договору морской перевозки грузов регулируются не только определенными нормами законодательства или соглашением сторон, но и торговыми обычаями и обыкновениями. Обычное право при морских перевозках не должно иметь приоритетного значения перед законом или договором.

Существуют несколько видов договоров морской перевозки. В дипломной работе мы рассмотрели: общие положения договора морской перевозки, коносамент, договор морской перевозки пассажира, тайм-чартер, бербоут-чартер, некоторые аспекты связанные с арестом судна и агентирование судов.

Как уже говорилось предметом договора морской перевозки груза служит деятельность пе­ревозчика по перемещению груза морем из порта отправления в порт назначе­ния. Эта деятельность направлена на достижение полезного эффекта, который неотделим от процесса перевозки и не может иметь осязаемой (вещественной) формы. Результативный характер деятельности перевозчика отражен в самом определении договора: речь идет не о совершения рейса или плавании судна, а о доставке груза в порт назначения. Договор считается исполненным, лишь когда груз выдан получателю.

В большинстве случаев договором перевозки в линейном судоходстве является коносамент. Особое значение коносамент имеет в отношениях между судовладельцем и получателем груза, являясь, по сути, единственным документом, регулирующим эти отношения. Коносамент является ценной бумагой, которая выражает право собственности на конкретный указанный в ней товар. Коносамент - это транспортный документ, содержащий условия договора морской перевозки. Коносамент представляет собой документ, держатель которого получает право распоряжаться грузом. Коносамент выдается перевозчиком отправителю после приема груза и удостоверяет факт заключения договора. Коносамент выдается на любой груз независимо от того, каким образом осуществляется перевозка: с предоставлением всего судна, отдельных судовых помещений или без такого условия.

По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется пере­везти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа и плату за провоз багажа.

Субъектный состав договора морской перевозки пассажира представлен перевозчиком и пассажиром.

Под термином «перевозчик» обозначается любое морское пароходство или порт, которым или от имени которого заключен договор перевозки. В роли перевоз­чика может также выступать как собственник судна, так и фрахтователь, арен­дующий судно с экипажем или без экипажа.

Как мы видим в отличие от железнодорожного транспорта, перевозки на котором выпол­няются государственным публичным перевозчиком, на морском транспорте перевозки осуществляются перевозчиками различных организационно-право­вых форм. Судовладелец, систематически, самостоятельно на свой риск зани­мающийся перевозочной деятельностью с целью извлечения прибыли, является предпринимателем и в таком качестве должен пройти необходимую регистра­цию в форме индивидуального предпринимателя или учредителя предприятия соответствующей организационно-правовой формы.

Тайм чартер – это договор фрахтования судна и услуг членов экипажа на определенный срок для пе­ревозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Договор фрахтования судна на время представляет собой один из видов договора имущественного найма (аренды) - аренды транспортного средства с экипажем.

Следует отметить, что к фрахтователю на время перехо­дит также правомочие владения судном. В вопросах коммерческой эксплуа­тации ему подчинен экипаж судна. Но судно в этом случае не выходит и из обладания судовладельца. Члены экипажа остают­ся его работниками, его распоряжения, относящиеся к управлению судном, обязательны для всех членов экипажа. Поэтому есть все основания говорить о временном двойном владении (или совладении) судном.

Бербоут-чартер – это предоставление фрахто­вателю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектован­ное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Можно сказать что это разновид­ность аренды транспортного средства, аренда без предоставления услуг по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации.

Требования, предъявляемые к мореходности судна, зафрахтован­ного в бербоут-чартер, уже, чем к судну, переданному фрахтователю на осно­вании тайм-чартера. В силу бербоут-чартера от судовладельца нельзя, напри­мер, требовать, чтобы передаваемое фрахтователю судно было укомплектовано экипажем и снаряжено. Поэтому обязанность по приведению зафрахтованного в бербоут-чартер судна в мореходное состояние сформулирована как принятие судовладельцем мер по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования). Эту обязанность судовладелец должен исполнить к моменту передачи судна фрахтователю.

Устанавливается обязанность фрахтователя в течение срока действия договора поддерживать судно в состоянии мореходности. В этом заключается одно из отличий бербоут-чартера от тайм-чартера, где такую обязанность несет судовладелец.

Иначе должен быть решен вопрос о немореходности судна, вызванной его скрытыми недостатками. За немореходное состояние судна, вызванное скрытыми недостатками, судовладелец не несет ответственности, хотя бы они возникли еще до передачи судна фрахтователю. Но устранение скрытых недос­татков, возникших до перехода судна в эксплуатацию фрахтователя, лежит на обязанности судовладельца. В случае, когда скрытые недостатки возникли по­сле перехода судна во владение и пользование фрахтователя, их устранение становится его обязанностью.

Судно может быть арестовано. Арестом является любое задержа­ние или ограничение в передвижении судна независимо от того, какая форму­лировка используется при вынесении постановления (определения) суда. Арест осуществляется для обеспечения морского требования. Председатель Морской арбитражной комиссии при торгово-промышленной палате РФ может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящееся в российском порту судно. Подробнее понятие морского требования подробно было рассмотрено в дипломной работе в главе 2.5.

Перевозчику груза может быть предъявлен иск. До предъявления перевозчику иска в связи с перевозкой груза в каботаже обязательным является предъявление перевозчику претензии.

Претензии, вытекающие из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

Термин «претензия», означает требование об уплате определенной денежной суммы, обращенное к лицу, ко­торое квалифицируется заявителем претензии в качестве должника.

Обязательный порядок предъявления претензии предусматривается фе­деральным законом. Он может быть установлен и договором сторон. Примени­тельно к требованиям, возникающим из отношений в области торгового море­плавания, обязательный порядок предъявления претензии закон предусмотрел только для требований к перевозчику по договору морской перевозки груза в каботаже. Этот порядок не распространяется на требования из дру­гих видов перевозки, а также на требования из иных правоотношений, связан­ных с деятельностью в области торгового мореплавания. Однако если обяза­тельный порядок предъявления претензии установлен договором, то такой по­рядок подлежит применению к требованиям, вытекающим из этого договора, в том числе и к требованиям, которые заявляются перевозчиком.

В претензионном порядке должны предъявляться лю­бые требования к перевозчику, возникающие из морской перевозки груза в ка­ботаже. Этот порядок обязателен.

При возникновении между сторонами спора относительно соблюдения претензионного порядка исковое заявление принимается к производству юрисдикционным органом. Однако если в ходе рассмотрения этого заявления будет установлено, что претензионный порядок не был соблюден, наступают опреде­ленные последствия. По требованиям, вытекающим из перевозки груза в смешанном сообщении, претензии должны предъявляться к перевозчику, доставившему груз в конеч­ный пункт перевозки.

Претензия должна содержать наименование лица, к которому адресует­ся требование, наименование заявителя претензии и его почтовый адрес, а так­же требование, с которым заявитель претензии обращается к должнику, осно­вания для его предъявления, сумму, которую требует заявитель претензии, и при необходимости расчет этой суммы. В претензии указывается номер расчет­ного или иного счета заявителя претензии, наименование и адрес банка, в кото­ром открыт этот счет, перечень приложенных к претензии документов.

Кроме уже рассмотренных договоров существует договор морского агентирования. По договору морского агентирования морской агент обязуется за возна­граждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории.

Таким образом, договор морского агентирования является разновидностью агентского договора. Особенности договора морского агентирования определяются тем, что он используется при предоставлении как услуг по совершению сделок, так и иных услуг в сфере предпринимательской и иной деятельности в области тор­тового мореплавания в порту или на определенной территории.

# Список использованных источников

1. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
2. Кодексу торгового мореплавания РФ от 1.05.1999.
3. Положение о Российской транспортной инспекции №1114 от 19.09. 1996г. //Библиотечка российской газеты .- 2001г. – вып.12.
4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Учебник. В 2 Т. – М.: Статус,2000.
5. Гражданское право. В 2-х т. Т. 2/ Под ред. Е. А. Суханова. М., 1993.
6. Гражданской Кодекс РФ: В 2ч.: Ч.2.- М., Юристъ,2000.
7. Кодекс об административных правонарушениях .- М.: Юристъ, 2001.
8. Комментарии Гражданского кодекса РФ с постатейными аннотациями.- М., 2001.
9. Коммента­рий части второй ГК РФ для предпринимателей / Рук. колл. М.И.Брагинский..- М., 1999.
10. Тарасов М. А. Договор перевозки. - Ростов-на-Дону, 1965.
11. Форма сделки отдельных вопросов осуществления предпринимательской деятельности // Российская газета.- 1997.- 21 сент
12. Черепахин Б. Б. Ответственность грузополучателя по Договору перевозки.- Иркутск, 1997.
13. Витрянский В. В. Перевозка (гл. 40). Транспортная экспедиция (гл. 41)//Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. М., 1996. С. 398-419.
14. Егиазаров В. А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 1999;
15. Калпин А. Г. Основные условия фрахтования судна и практика их применения. М., 1984.
16. Комментарий части второй Гражданского кодекса Российской Федерации для предпринимателей. М., 1996. С. 147-160; Савичев Г, П. Транспортное право в условиях перехода к рынку// Гражданское право России при переходе к рынку. М., 1995. С. 209- 229.
17. Фархтдинов Я. Ф. Правовое регулирование транспортного обслуживания граждан. Казань, 1977;
18. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте. Иркутск, 1994.
1. Комментарии Гражданского кодекса РФ с постатейными аннотациями.- М., 2001. [↑](#footnote-ref-1)
2. Шершеневич Г. Ф. Учебник русского гражданского права. М., 1911. С. 444. [↑](#footnote-ref-2)
3. Сарбаш С. В. Право удержания как способ обеспечения исполнения обязательств. М., 1998. С. 60, 200; Право удержания как способ обеспечения исполнения обязательств // Вестник ВАС РФ. 1997. № 9. С. 126-135. [↑](#footnote-ref-3)
4. Витрянский В. В. Гражданский кодекс о договоре//ВестникВАС РФ. 1995. № 10. С. 119. [↑](#footnote-ref-4)
5. Комментарии Гражданского кодекса РФ с постатейными аннотациями.- М., 2001. [↑](#footnote-ref-5)
6. Комментарии Гражданского кодекса РФ с постатейными аннотациями.- М., 2001. [↑](#footnote-ref-6)
7. Витрянский В. В. Договоры: порядок заключения, изменения и расторжения, новые типы. М., 1995. С. 26. [↑](#footnote-ref-7)
8. Егиазаров В. А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 1999 [↑](#footnote-ref-8)
9. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М, 1979 [↑](#footnote-ref-9)
10. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-10)
11. Ст 124 КТМ РФ № 81-ФЗ [↑](#footnote-ref-11)
12. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-12)
13. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-13)
14. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-14)
15. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-15)
16. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-16)
17. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-17)
18. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-18)
19. Статья 150. Обязанности перевозчика в отношении груза. Кодекс торгового мореплавания РФ. [↑](#footnote-ref-19)
20. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-20)
21. Закон «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требовани­ям 1976 года» от 17 декабря 1998 г. (6 января 1999 г.) № 9-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 2. Ст. 236. [↑](#footnote-ref-21)
22. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-22)
23. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-23)
24. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-24)
25. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-25)
26. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-26)
27. Комментарий к Федеральному закону от 4 декабря 1998 г. (6 января 1999 г.) № 13-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 2. Ст. 240 [↑](#footnote-ref-27)
28. п. 4 Положения о порядке и условиях хранения арестованного и изъятого имущества, утвержденного постановлением Прави­тельства Российской Федерации от 7 июля 1998 г. № 723 // СЗ РФ. 1998. № 28. Ст. 3362. [↑](#footnote-ref-28)
29. Ведомости РФ. 1993. №32. Ст. 1240 [↑](#footnote-ref-29)
30. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-30)
31. Публи­кация МТП № 458 [↑](#footnote-ref-31)
32. Общие и специальные правила перевозки грузов. 4-М. М., 1991. С. 329-339 [↑](#footnote-ref-32)
33. АПК, п. 2 ст. 59; ГПК, п. 2 ст. 56 [↑](#footnote-ref-33)
34. п. 11 постановления Высшего Арбитражного Суда РФ от 22 декабря 1992г. №23 с изм. и доп., внесенными постановлениями Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 1 июля 1993 г. № 13, от 23 февраля 1994 г. № 8 // Вестник ВАС РФ. 1993. № 2; № 9; Хозяйство и право. 1994. № 6 [↑](#footnote-ref-34)
35. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с. [↑](#footnote-ref-35)