КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

по курсу "Гражданское право"

по теме: "Контрольная работа 101"

СОДЕРЖАНИЕ

1. Коносамент – понятие, виды (правовой аспект)

2. Договор перевозки багажа

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Коносамент – понятие, виды (правовой аспект)

Коносамент − (англ. Bill of Lading) − документ, выдаваемый перевозчиком владельцу отправляемого на морском, речном или воздушном судне груза в удостоверение факта принятия его к перевозке и обязательства передать в порту назначения грузоотправителю.

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

С юридической точки зрения коносамент является:

распиской перевозчика или его агента, коносамента 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. Будучи распиской перевозчика, подтверждающей получение груза на борт судна, а также наделенный грузоотправителем как negotiable instrument, коносамент выступает как титульный документ, который позволяет покупателю распоряжаться грузом, когда он еще находится в море, передать право на владение грузом, если груз был индивидуализированным или специфическим товаром при договоренности сторон.

Основанием для выписки коносамента является Mate's receipt − штурманская расписка. В коносаменте на одной из сторон указаны условия перевозки (в напечатанном виде) − это лицевая сторона документа. На оборотной стороне коносамента указаны данные, касающиеся данной погрузки, а именно:

* Наименование судоходной компании.
* Номер коносамента. Как правило, коносамент нумеруется согласно портам назначения, однако иногда это правило нарушается.
* Ссылка на грузоотправителя, наименование фирмы, предъявляющей груз к погрузке. В случае необходимости экспедитор может обратиться прямо к грузоотправителю.
* Наименование грузоотправителя. Если в коносаменте указан агент, 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.
* Имя получателя груза (это не относится к ордерному коносаменту).
* Адрес, имя партнера в порту назначения, который должен быть объявлен экспедитором по прибытии судна; следовательно, он может организовать приемку доставлен ного груза.
* Наименование судна.
* Наименование порта погрузки.
* Наименование порта выгрузки и, если необходимо, окончательный пункт назначения груза, а также факультативный порт.
* Порт, где оплачивается фрахт.

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 "со слов предыдущего перевозчика в контейнере содержится". Эта оговорка принадлежит капитану судна или уполномоченному им лицу. Аналогичное выражение "gross weight", впечатанное в коносаменте, обычно заканчивается оговоркой "said to be".

В центральной части коносамента всегда указывается порт доставки.

Внизу коносамента ставится дата, имя и подпись экспедитора или подпись лица, уполномоченного подписать от его имени.

Коносамент может быть трех видов:

* ордерный;
* на предъявителя;
* именной.

Ордерный коносамент − 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 − ценная бумага, в которой указывается наименование определенного получателя. Груз выдается прямо получателю, указанному в коносаменте. Именной является прямой противоположностью ордерному коносаменту.

Коносамент на предъявителя − 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.

Сервисный коносамент. Этот коносамент может быть использован в разных случаях. Он не может служить предметом сделки. Сам может погрузить определенную партию груза − тогда его имя указывается в коносаменте (ссылка на коносамент) вместо грузоотправителя, и в порту назначения может выступать в роли получателя.

Различают два типа коносаментов:

* Морской (только на морскую часть перевозки)
* Коносамент на смешанную перевозку или мультимодальный коносамент (bill of lading for multimodal transport).

При линейных контейнерных перевозках используют единый бланк, который называется bill of lading for ocean transport or multimodal transport.

Морской сквозной коносамент − это документ, подтверждающий ответственность лица, выдавшего его за перевозку грузов последующими перевозчиками от места погрузки до места назначения. Морской сквозной коносамент, охватывающий по меньшей мере два различных вида перевозок, называется коносаментом на смешанную перевозку грузов.

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 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 выдается 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 железно дорожный 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 (англ. liner Bill of Lading) − коносамент, вы даваемый судоходной компанией или от ее имени и покрывающий перевозку на судах, курсирующих по регулярным маршрутам в соответствии с установленным и опубликованным расписанием.

Как линейный, так и чартерный коносамент определяют отношения между перевозчиком и третьим лицом − добросовестным держателем коносамента.

Чартерный коносамент (англ. charter Bill of Lading) − 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 коносамент, так и чартерный коносамент определяют отношения между перевозчиком и третьим лицом − добросовестным держателем коносамента.

Береговой коносамент − (англ. custody Bill of Lading) − 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 (англ. on board Bill of Lading) − документ, который выдается, когда товар погружен на судно.

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 количество 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 "поп negotiable", no американскому праву именной коносамент также является необоротным (поп negotiable) документом. По КТМ РФ и английскому морскому праву (оно легло в основу правил Гаага-Висби) именной коносамент не теряет своей товарораспорядительной функции. Понятие "negotiable" означает "оборотный", "могущий быть переуступленным (купленным или проданным)", т. е. несущий функцию ценной бумаги (document of title).

Коносамент, который не содержит оговорок о каких-либо нарушениях груза или упаковки, называется clean Bill of Lading − "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), который содержит оговорку о порче груза, нарушениях в упаковке, недостаче и т. п.

В отличие от чартера коносамент 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.

2. Договор перевозки багажа

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 управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа − и за провоз багажа (ст. 786 ГК, ст. 90 ТУЖД, ст. 103 ВК).

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).

Багажом являются вещи и иные материальные ценности, которые отправляются пассажиром для личных бытовых целей за отдельную плату на основе проездного документа (билета) пассажира и перевозятся вмести с ним в багажном вагоне (ст. 2 Закона о федеральном железнодорожном транспорте) или в ином багажном помещении. Договор перевозки багажа взаимный возмездный, но в отличие от договора перевозки пассажира всегда реальный так как считается заключенным в момент сдачи багажа к перевозке. Как и договор перевозки пассажира, договор перевозки багажа транспортом общего пользования является публичным, а к отношениям, связанным с такой перевозкой, применяется законодательство о защите прав потребителей.

Обязанность перевозки багажа для транспортной организации вытекает из договора перевозки пассажира, но оформляется она дополнительным соглашением к нему. Поэтому багаж принимается к перевозке только при предъявлении проездного билета. Прекращение договора перевозки багажа допустимо ранее окончания срока действия договора перевозки пассажира и не оказывает влияния на действие последнего. Перевозка багажа оформляется выдачей пассажиру багажной квитанции (п. 2 ст. 786 ГК), по которой впоследствии выдается багаж, а на проездном билете ставится отметка (штемпель и т. п.). В отличие от грузовой накладной багажная квитанция обычно является документом на предъявителя, поэтому право на получение багажа принадлежит всякому держателю квитанции.

Форма багажной квитанции, так же как и билет, утверждается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. В настоящее время такой порядок установлен действующими на отдельных видах транспорта правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа. В правилах предусмотрен перечень запрещенных к перевозке вещей, порядок определения веса багажа, нормы багажа, доставляемого по одному билету, размер платы за доставку багажа и другие условия, определяющие взаимоотношения перевозчика и пассажира по доставке багажа. Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных бытовых нужд на железнодорожном транспорте утверждает Правительство РФ.

Плата за перевозку багажа взыскивается в момент принятия его к перевозке по установленным тарифам или по соглашению сторон. На некоторых видах транспорта, например воздушном, установлены нормы перевозки багажа без внесения дополнительной платы. Перевозка багажа сверх этих норм осуществляется за плату по тарифу. Багаж может быть сдан к перевозке с объявленной ценностью. В этом случае взимается дополнительный сбор.

Срок доставки багажа исчисляется временем следования транспорта, которым он был отправлен, до пункта назначения и должен соответствовать общим требованиям ст. 792 ГК. В пункте назначения багаж выдается предъявителю багажной квитанции.

Прибывший в пункт назначения багаж хранится бесплатно в течение суток, считая с 24 ч. суток, следующих за днем прибытия. За последующее время хранения взимается плата по тарифу. Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежит реализации.

Багаж подлежит выдаче управомоченному на его получение лицу. Как правило, таким лицом является сам пассажир. Но получателем багажа может быть в соответствии с правилами, действующими на отдельных видах транспорта, и иное лицо. Багаж выдается предъявителю багажной квитанции и проездных документов. В случае неприбытия багажа в пункт назначения в течение установленных сроков пассажир вправе считать багаж утраченным и потребовать возмещения его стоимости. Перевозчик несет имущественную ответственность за сохранность принятого к перевозке багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение багажа произошли не по его вине. Условия и объем ответственности перевозчика в этом случае определяются по правилам, аналогичным ответственности за несохранность груза (ст. 796 ГК). За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает штраф в установленном размере (ст. 165 УЖД, ст. 138 УАТ и др.). Если вследствие просрочки в доставке произошла порча багажа, возмещение его стоимости производится независимо от уплаты штрафа за просрочку. Пассажир вправе провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм. Под ручной кладью понимаются личные вещи пассажира, которые по своим размерам и весу без затруднения могут быть размещены на специально отведенных для них местах в вагоне поезда, салоне самолета, на морском судне, других транспортных средствах. Договор перевозки ручной клади отдельно от договора перевозки пассажира не заключается. Ручная кладь провозится бесплатно. Однако она должна отвечать требованиям, предъявляемым к ручной клади правилами, действующими на отдельных видах транспорта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гражданский Кодекс РФ.
2. Воздушный кодекс РФ.
3. Транспортный устав железных дорог РФ.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ.
5. Кодекс торгового мореплавания РФ.
6. Устав автомобильного транспорта РСФСР.
7. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей"//БВС РФ.
8. Указания "О порядке переадресовки грузов" Министерства путей сообщения РФ от 2 июля 1997 Г.//БНА РФ. 2005. № 17.
9. Комментарии части II Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. – М., 2006.
10. Савичев Г. Л. Сроки в транспортных обязательствах//СГиП. 1974. № 4.
11. Шерстобитов А. Е. Гражданско-правовые вопросы охраны прав потребителей. М., 2003.
12. Яковлев В.Ф. Новое в договорном праве//Вестник ВАС РФ. 2004. № 7.