ФГОУ ВПО

Московская Государственная Академия Водного Транспорта

Омское представительство

заочное обучение

**Курсовая работа**

**по дисциплине:** *Морское право*

**на тему:** *Коносамент: юридическая природа. виды и содержание по КТМ РФ 1999г.*

**Выполнил:**

студент 3 курса группы ЮР 31

**Сытенко Илья Владимирович**

Факультет: **Юридический**

Зачетная книжка № 659

**Омск 2010 г.**

**Оглавление**

**Введение**

1.Договор морской перевозки груза по российскому законодательству

2.Грузовые документы в заграничном плавании и их правовое значение

3.Коносамент

4.Юридическая природа коносамента

5.Содержание коносамента

6.Виды коносамента

7.Чистые коносаменты и гарантийные письма

**Заключение**

**Список использованной литературы**

**Введение**

Мировой океан - это самая большая на Земле транспортная артерия, по которой перевозится большинство экспорта по всему миру. Не зря отмечали, что тот, кто владеет морем, тот и является властителем мира.

Немаловажной проблемой в развитии мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о способности и степени влияния на них морского транспорта.

Морское судоходство играет ключевую роль в жизни мировой экономики, занимая центральное место в формирующейся единой системе глобальных транспортных перевозок. Морской транспорт специфичен в том смысле, что он уже по характеру деятельности является отраслью «международной»: известно, что основная функция морского транспорта - обеспечение внешнеторговых связей между различными государствами. Тема: «Договор морской перевозки грузов» является весьма **актуальной,** так как международными перевозками занято 90% мирового флота; 80% мировой внешней торговли осуществляется морем. Определяющая роль морского транспорта целиком сохраняется и в ХХI веке.

**Коносаме́нт** (англ. *bill of lading, B/L, BOL*)— документ, выдаваемый перевозчиком груза грузовладельцу. Удостоверяет право собственности на отгруженный товар.

Коносамент выполняет одновременно несколько функций:

* расписка перевозчика в получении груза для перевозки, с одновременным описанием видимого состояния груза
* товарно-транспортная накладная
* подтверждение договора перевозки груза
* товарораспорядительный документ

Может служить обеспечением кредита под отгруженные товары.

Первоначально **коносамент** применялся при транспортировке грузов морским транспортом. Сейчас **коносамент** может охватывать перевозки не только морским или речным транспортом, но и те случаи, когда перевозки осуществляются разными видами транспорта. В этом случае коносамент называется сквозным.

Законодательно требования к оформлению и содержанию коносамента изложены в Кодексе Торгового Мореплавания РФ, Законе о перевозках грузов морем (COGSA: Carriage of goods by sea Act США), несколькими международными конвенциями — например, Конвенция 1924 года «Об унификации некоторых правил о коносаменте» (Гаагские правила, Haague rules).

**1.Договор морской перевозки груза по российскому законодательству**

Общее определение договора перевозки грузов содержится в ГК РФ. Так, в соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза 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 груза установленную плату.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

За перевозку груза взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами.

Перевозчик имеет право удерживать переданный ему для перевозки груз в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи получателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Договору морской перевозки груза посвящена Глава VIII Кодекса торгового мореплавания РФ 1999 г. (КТМ РФ). В соответствии со ст. 115 по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки груза может быть заключен:

1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);

2) без такого условия.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор[1].

Согласно ст. 116 КТМ РФ правила, установленные главой VIII, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Однако, в случаях, прямо указанных в главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным главой, ничтожно.

Например, требование об обязательной письменной форме договора морской перевозки груза носит императивный характер, и стороны не вправе отступить от него.

Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.

При осуществлении систематических морских перевозок грузов перевозчик и грузовладелец могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов.

При заключении долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора.

Условия перевозок грузов, согласованные в долгосрочном договоре об организации морских перевозок грузов, считаются включенными в договор морской перевозки груза, если стороны не достигли соглашения об ином.

В случае, если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, применяются условия договора морской перевозки груза.

Условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьего лица, если оно не является фрахтователем.

**2.Грузовые документы в заграничном плавании и их правовое значение**

Помимо ранее указанных документов при перевозке грузов в заграничном плавании используются следующие основные грузовые документы:

1) Грузовой манифест (cargo manifest) — список грузов, принятых на борт судна. Составляется отдельно для каждого порта назначения на основании данных коносамента. В манифесте указывается отправитель (shipper), получатель (consignee), маркировка, род упаковки, род груза, его масса и объем, номера коносаментов и др. Манифесты предоставляются, прежде всего, в таможенные органы, также агентам и стивидорным компаниям. Количество экземпляров манифеста определяется обычаями портов. Таможня на основании манифестов проверяет грузы и осуществляет расчет пошлин и сборов.

2) Люковые записки (Hatch List) — перечень всех коносаментных партий, размещенных в каждом трюме в порядке очередности их выгрузки. Выписываются на основании исполнительного грузового плана и коносаментов.

3) Исполнительный грузовой план (cargo plan) составляется по результатам погрузки судна (в отличие от предварительного грузового плана — preliminary cargo plan) и содержит общее распределение груза по грузовым помещениям.

4) Сертификат качества груза (quality certificate), используемый при разборе претензий между перевозчиком и получателем.

5) Грузовая книга (cargo book) — ведется для накопления информации по обычаям портов, опыта по размещению груза и организации обработки груза.

6) Нотисы или извещения:

а) Нотис о предполагаемом времени прибытия судна в порт (notice of expected time of arrival — ETA)

б) Нотис о готовности к грузовым операциям (notice of readiness).

Нотисы подаются в сроки, оговоренные в чартере. Нотис о готовности судна к грузовым операциям определяет начало стояночного времени в порту.

7) Таймшит (time-sheet) и стейтмент оф фэктс (statement of facts). Первый документ играет только учетную роль — в нем фиксируются все факты, относящиеся к сталийному времени. По стейтменту осуществляется не только учет, но и расчет сталийного времени.

8) Акты инспекции или сюрвейерских осмотров (survey reports), подписанные сюрвейерами.

9) Дисбурсментский счет (Disbursement Account) — документ, содержащий перечень расходов, понесенных по обслуживанию в порту[1].

**3.Коносамент**

Перевозчик, приняв предъявленный ему к перевозке груз, на основании данных, представленных отправителем, выдает последнему в нескольких экземплярах особый транспортно-коммерческий документ — коносамент («Bill of Lading» — англ.; «Connaissement» — франц.; «Konossement» — немец.; «Conocimento» — испан.).

Коносаменты выписываются на основе стандартных форм (бланков). Эти формы разрабатываются и одобряются объединениями судовладельцев, линейными судоходными компаниями и другими морскими предприятиями. Ряд коносаментов разработан БИМКО.

Коносамент универсальный документ многоцелевого назначения. Его функции можно свести к следующим:

1. Коносамент служит распиской перевозчика в приеме груза. Другими словами, коносамент является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза. Доказательственная сила коносамента как расписки, выданной в подтверждение приема груза для перевозки, зависит от того, между какими участниками перевозки возник спор по поводу данных коносамента о грузе. Если данные коносамента служат предметом спора между сторонами договора — отправителем (фрахтователем) и перевозчиком, они считаются достоверными, пока не доказано противоположное (так называемое доказательство «prima facie»- «по первому виду»). Если же коносамент переходит к третьему лицу, то оспаривание данных коносамента перевозчиком уже недопустимо.

Доказательственная сила коносамента может быть в значительной степени подорвана, если данные о грузе, зафиксированные в коносаменте, были исправлены, или если сам коносамент подвергся механическим повреждениям.

2. Коносамент выступает доказательством наличия и содержания договора морской перевозки. Сам по себе коносамент не является договором морской перевозки, как это часто полагают на практике. Договор всегда двусторонняя или многосторонняя сделка, тогда как коносамент односторонний акт, подписываемый капитаном или иным уполномоченным представителем перевозчика. Вместе с тем, в коносаменте излагаются основные условия договора перевозки

3. Коносамент является товарораспорядительным документом (ценной бумагой). Эта функция выражается в том, что сделки купли-продажи товаров, а также другие операции с товарами осуществляются с помощью коносамента без физической передачи самих товаров. То есть коносамент, представляющий поименованные в нем товары может быть куплен, продан, передан на определенных условиях Это возможно в силу того что коносамент, являясь ценной бумагой, имеющей хождение на рынке, выражает право собственности на конкретный указанный в коносаменте груз. Коносамент дает право правильному держателю его требовать от капитана выдачи ему в точности груза, означенного в документе.

Требование принадлежит правильному держателю коносамента. Для получения груза необходимо представить подписанный капитаном коносамент. Если лицо, представляющее именной коносамент, совпадает с именем получателя, в нем обозначенным, - оно и является правильным держателем. Если коносамент был составлен с приказом, то правильным держателем должен быть признан тот, к кому коносамент дошел по надписи, совершенной на самом документе. Если, наконец, коносамент написан на предъявителя, то правильным держателем должен быть признан всякий, в чьих руках находится документ.

Держатель коносамента вправе требовать того, что означено в документе. Род, количество и качество товара определяется содержанием коносамента.

Если в коносаменте значится бочка рому, то капитан не может утверждать, что ему было сдано красное вино. Если коносамент указывает на принятые 10 000 пудов кукурузы, то капитан или судохозяин не вправе ссылаться на то, что они были введены в заблуждение отправителем, представившим меньшее количество груза. Качество груза определяется не по действительным его достоинствам, а по внешним знакам, тождественность которых при сдаче обязательна.

Выставленному положению, что капитан обязан выдать то, что означено в коносаменте, а не то, что в действительности принято, противоречит, по-видимому, закон, обязывающий капитана по прибытии на место назначения сдать товар или груз в таком состоянии, в каком принял, будет качеством таков, что может совершить путь невредимо. Но мысль приведенного закона не та, чтобы ограничить ответственность капитана по сравнению с содержанием коносамента, а та, чтобы не допустить ослабления ее ссылкою на какие-либо обстоятельства, кроме свойств груза. Это толкование подтверждается и постановлением нашего законодательства, что капитан подлежит по коносаменту ответу, исключая тот случай, когда доказан, будет подлог через выскобление слов или перемену в буквах или цифрах. Того же взгляда держится и наша судебная практика: "Если коносамент, будучи выдан капитаном в данном именно виде, тем не менее, окажется не соответствующим действительности и не может быть потому оправдан в отношении количества и качества товара, в нем обозначенных, то хотя бы это несоответствие и происходило от обманных преступных действий отправителя груза или других лиц, капитан не может быть освобожден от ответственности по выданному им не оспариваемому коносаменту."

Из общего правила об ответственности по коносаменту возможны исключения. 1) Ответственность по коносаменту отпадает, если содержание документа в момент предъявления не соответствует его содержанию в момент составления, что может явиться результатом подлога.

2) Одностороннее обязательство, выраженное в коносаменте, не имеет абстрактного характера. Поэтому, если принятый груз погибает без вины капитана, приложившего к сохранению его все внимание исправного возчика, - ответственность по коносаменту отпадает. В английской практике весьма употребительно наименование коносамента морским векселем, но правильно было замечено, что для сравнения недостает существенного условия - абстрактности, изменяющего характер ответственности. 3) За отсутствием в морском уставе запрещения, подобного содержащемуся в железнодорожном уставе, всяких предварительных соглашений, клонящихся к изменению или устранению ответственности, едва ли можно оспаривать силу внесенных в коносамент оговорок, направленных к ограничению ответственности капитана-судохозяина по коносаменту. В практике морского транспорта весьма распространены оговорки: contents unknown, quality unknown, measures, weight, quantity unknown и т.п. В допустимости оговорок, направленных к ограничению ответственности, не сомневаются ни на Западе, ни в нашей практике. Размер ограничения подлежит свободному толкованию. Не подлежит ограничению ответственность, поскольку она обусловливается незаконными действиями капитана.

В качестве распорядительной бумаги коносамент дает возможность переносить с одного лица на другое владение без передачи самих вещей. Этот результат достигается благодаря тому, что никто, кроме держателя коносамента, получить груз не вправе. Перенесение владения передачею коносамента отражается на сделках, предметом которых является товар, перевозимый морем.

При продаже товара, находящегося на морском судне, передача коносамента заменяет собою ту передачу владения, которая необходима для перехода права собственности с продавца на покупщика. Сама по себе передача коносамента не составляет еще передачи собственности вне той сделки, к которой она примыкает как ее завершение. Но передача коносамента, как перенесение владения, создает в лице держателя документа презумпцию права собственности, доколе противное не будет доказано. С этой точки зрения, не держатель коносамента должен доказывать, что им приобретено право собственности по купле-продаже, а противная сторона, требующая груз, должна доказать, что держатель коносамента не приобрел права собственности.

При залоге товаров, перевозимых морем, передача коносамента заменяет собою перенесение владения на предмет залога, которое требуется для установления вещного права. Коносаменты, именно благодаря их юридической силе, являются одним из важных способов получения кредита в банках. Очевидно, банк откроет кредит под коносамент только под условием передачи ему всех образцов, чем устраняется всякая возможность приобрести владение на груз помимо залогодержателя.

Несколько отличный характер носит коносамент по прямому сообщению, которое за последнее время приобретает все большее значение. Пароходное общество, принимая на себя обязанность, не только перевезти груз по своей линии, но и передать его другому перевозчику, делает возможным направить товары туда, куда они прежде не имели доступа. Но другой перевозчик, принявший груз от первого, не рискует принять на себя ответственности по коносаменту, не им составленному. Поэтому такие коносаменты, известные под именем сквозных коносаментов (trough bill of lading) и не нормированные не одним законодательством, обладают лишь в ограниченной степени обычными свойствами коносамента.

**4.Юридическая природа коносамента**

Традиционно бортовой коносамент является единственным приемлемым документом, который продавец может представить в соответствии с терминами CFR и CIF. Коносамент выполняет три важные функции, а именно:

* Доказательство поставки товара на борт судна;
* Свидетельство договора перевозки;
* Средство передачи прав на транзитный товар другой стороне посредством передачи ей документа.

Другие транспортные документы, помимо коносамента, будут выполнять первые две указанные функции, но не будут контролировать доставку транзитного товара в место назначения или давать возможность покупателю продавать транзитный товар посредством передачи документов его покупателю. Вместо этого другие транспортные документы будут называть сторону, имеющую право на получение товара в месте назначения. Тот факт, что владение коносаментом необходимо для получения товаров от перевозчика в месте назначения, особенно усложняет его замену электронным документом.

Далее, обычно выдается несколько оригиналов коносамента, но, конечно, очень важно, чтобы покупатель или банк, действующий в соответствии с его инструкциями при оплате продавцу, обеспечил передачу продавцом всех оригиналов (так называемый «полный комплект»). Это также является требованием Правил для документарных кредитов Международной торговой палаты /ICC Rules for Documentary Credits/ (так называемые Единые традиции и практика Международной торговой палаты /ICC Uniform Customs and Practice, "UCP«/. Текущая версия выходит в день публикации Инкотермс 2000; ICC публикация номер 500).

Транспортные документы должны свидетельствовать не только о доставке товара перевозчику, но также и о том, что товар, насколько перевозчик может это подтвердить, был получен в полной исправности и хорошем состоянии. Любая запись в транспортных документах, которая бы указывала, что товар был получен не в таком состоянии, сделает документ «нечистым» и, таким образом, неприемлемым в соответствии с UCP.

Несмотря на особенную юридическую природу коносамента, предполагается, что в ближайшем будущем он будет заменен электронным документом. Уже версия Инкотермс 1990 года должным образом учла это ожидаемое усовершенствование. В соответствии со статьями А.8. терминов бумажные документы могут быть заменены электронной информацией при условии, что стороны договорились осуществлять электронную связь. Такая информация может передаваться непосредственно заинтересованной стороне или через третью сторону, обеспечивающую дополнительные услуги. Одной из таких услуг, которая с пользой может быть предоставлена третьей стороной, является реестр последовательных владельцев коносамента. Системы, предоставляющие такие услуги, таких как так называемая услуга БОЛЕРО, могут потребовать дальнейшей поддержки соответствующими юридическими нормами и принципами, как подтверждают это CMI 1990 Правила электронных коносаментов /CMI 1990 Rules for Electronic Bills of Lading/ и Статьи 16 — 17 UNCITRAL Модельный закон по электронной торговле/ UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce/.

**5.Содержание коносамента**

Содержание коносамента дано законом 8 июня 1903 года. Однако закон сразу возбуждает сомнение: а) применим ли он к коносаментам, составляемым в России при отправлении судов за границу или в другие русские порты, так как закон рассчитан на привоз иностранных товаров из-за границы морем; b) применим ли он к коносаментам, составляемым за границей при отправлении товаров в Россию, так как предуказанное содержание коносамента противоречит международному принципу locus regit actum. В отношении первого вопроса следует признать, что, предъявляя известные требования к коносаменту на привозимые из-за границы товары, закон не может, не теряя последовательности, предъявлять иные требования к коносаментам на вывозимые товары. В отношении второго вопроса приходится признать, что принцип международного права должен отступить перед нормою положительного права.

Коносаменты должны заключать в себе: 1) название судна и фамилию капитана и отправителя груза; 2) место погрузки и порты назначения груза; 3) обозначение товара торговым его наименованием; 4) количество каждого обозначенного в коносаменте товара весом брутто, или, взамен сего, числом штук, мерою емкости, или числом отдельных помещений, когда такие показания выражают количество товара; 5) для товаров, привозимых в упаковке, - число мест, род упаковки, знаки (марки) и номера или заменяющие их адресы. Обозначение имени получателя на Западе производится трояким путем. Коносаменты выдаются: а) именные (à personne dénommée, Namenskonnossement) без права передачи по надписи, b) именные с приказом, допускающие передачу по надписи (à l'ordre, an Order), и с) на предъявителя. Первый вид, вследствие его стеснительности для оборота, третий, вследствие соединенного с ним риска, малоупотребительны. Наиболее распространенным является второй вид. Закон 1903 года допустил по этому вопросу непростительную ошибку. "Коносаменты, - говорит он, - могут быть именными или на предъявителя (по ордеру)". Последние слова выдают, почему законодатель предусмотрел только два вида коносаментов. Его "по ордеру" явно отражает французское à l'ordre, немецкое an Order. Но в том-то и дело, что это вовсе не коносаменты на предъявителя, а с указанием адресата, но с возможностью его замены путем надписи.

Коносамент составляется всегда в нескольких образцах. По законодательству Франции коносамент составляется не менее как в четырех образцах, по одному для отправителя, для получателя, для капитана и для судохозяина. В Германии закон не устанавливает обязательного числа, но предоставляет грузоотправителю требовать какое угодно число образцов тождественного содержания. В Англии принято составлять коносамент в трех образцах, реже в двух. Если грузовой росписи можно придавать значение коносамента, если из темного текста ст. 384 Устава торгового можно извлечь какой-нибудь определенный смысл, то придется признать, что закон не довольствуется одним образцом, а требует двух и допускает более. При этом, по-видимому, один образец, оставляемый у капитана, должен иметь подпись, как капитана, так и отправителя, или, как неправильно выражается закон, нанимателя, тогда как остальные образцы, выдаваемые отправителю на руки, могут ограничиться подписью одного капитана. В случае несоответствия, обнаруженного между образцами, преимущество должно быть отдано тому экземпляру, который, за общею подписью, хранится у капитана[818]. Закон не предусматривает случая несоответствия, возможного между коносаментом и цертепартиею, способного чаще всего обнаружится в высоте фрахта, особенно когда грузоотправителем оказывается не то лицо, которое заключало фрахтовый договор. Этот вопрос разрешается обыкновенно в том смысле, что в отношении получателя решающее значение имеет коносамент, и капитан вправе не выдавать груза, пока не будет уплачен фрахт, означенный в коносаменте; в отношении же контрагента по цертепартии преимущество имеет этот акт перед коносаментом, и с судохозяина может быть взыскано все перебранное им по коносаменту.

Коносамент составляется или на основании заявления на бланке, заполненного самим отправителем и подписанного им, или же на основании так называемых mates-receipt, т.е. расписок, выдаваемых кем-либо из наблюдающих за нагрузкою и обмениваемых в конторе на коносаменты. Коносамент должен быть выдан немедленно по окончании нагрузки данного товара.

По своей юридической природе коносамент представляет собою одностороннее обязательство судохозяина-капитана выдать принятый груз определенного качества и количества. Акт, воплощающий в себе такое обязательство, дает право со стороны держателя документа требовать от капитана того, что в акте означено, и право передачею документа передавать владение грузом.

**В настоящий коносамент должны быть включены следующие данные:**

1) наименование перевозчика и место его нахождения;

2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

3) наименование отправителя и место его нахождения;

4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;

5) наименование получателя, если он указан отправителем;

6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;

7) внешнее состояние груза и его упаковки;

8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

9) время и место выдачи коносамента;

10) число оригиналов коносамента, если их больше чем один;

11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки.

Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

После того как груз погружен на борт судна, перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором в дополнение к данным, предусмотренным пунктом 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должны быть указаны дата погрузки груза или даты погрузки груза.

В случае, если перевозчик до погрузки груза на борт судна выдал отправителю коносамент на принятый для перевозки груз или иной относящийся к данному грузу товарораспорядительный документ, отправитель должен по просьбе перевозчика возвратить такой документ в обмен на бортовой коносамент.

Перевозчик может удовлетворить требования отправителя к бортовому коносаменту посредством дополнения любого ранее выданного документа при условии, если дополненный таким образом документ включает в себя все данные, которые должны содержаться в бортовом коносаменте.

**6.Виды коносамента**

Существует несколько разновидностей **коносамента**. Классическим является ордерный коносамент (to order bill of lading), в котором указывается “грузополучатель "ХХХ" или по его приказу“, что означает, что грузополучатель "ХХХ" может передать коносамент и соответственно право на груз другому лицу с помощью передаточной надписи - индоссамента - и вручения. Количество индоссаментов не ограничено. Это свойство коносамента в качестве товарораспорядительного документа широко применяется в международной торговле, позволяя перепродать груз во время его следования.

Кроме того, различают следующие виды коносаментов:

1. Бортовой (shipped). Когда судовладелец выдает бортовой коносамент, он признает, что груз погружен на борт судна.

2. Коносамент для погрузки на борт судна (received for shipment). Данный коносамент подтверждает, что товары приняты для погрузки, т.е. доставлены под его охрану. После погрузки на борт судна судовладелец выдает бортовой коносамент либо связывает документ в порту отгрузки с названием судна, датой отгрузки, указав, что товары уже находятся на борту. При этом документ должен обладать теми же характеристиками, что и бортовой коносамент.

3. Чистый коносамент (clean bill of lading ). Коносамент, в котором нет никаких дополнительных оговорок или пометок, прямо констатирующих дефектное состояние товара и/или его упаковки. Обычно в чистом коносаменте говорится, что полученные товары находятся во внешне (аpparent) хорошем состоянии. Когда установлена аккредитивная форма расчета, в условиях докуметарного аккредитива должно быть определено, что коносамент должен быть чистым.

4. Коносамент с оговоркой (claused) выдается тогда, когда судовладелец отмечает в нем обстоятельства, касающиеся видимых дефектов груза или его упаковки. Принимается банком к оплате только тогда, когда в условиях оплаты (документарном аккредитиве), точно указаны, какие оговорки или пометки допускаются.

5. Оборотный (negotiable). Коносамент, который может передаваться от одного владельца к другому. В принципе все коносаменты предназначены для того, чтобы их можно было передавать от одного лица к другому. Различие существует лишь в способах этих передач.

6. Именной коносамент. Коносамент, в котором указана фамилия получателя груза и отсутствует указание на то, что груз может быть передан по его приказу. Такой коносамент называют ещё необоротным.

7. На предъявителя. Коносамент, который передается простым вручением. На практике коносаменты на предъявителя используются редко.

8. Линейный пароходный коносамент, иногда сокращенно называемый «S. S. Co’s bill of lading», должен содержать все существующие условия договора перевозки, и третье лицо (держатель коносамента) имеет возможность узнать о них из самого документа.

9. Чартерный (фрахтовый) коносамент. Документ, в который инкорпорируются путем ссылки отдельные из условий договора перевозки (чартера). Данный документ в отличие от линейного пароходного коносамента нельзя считать документом, которым оформлен договор морской перевозки.

10. Сквозной коносамент (through bill of lading). Если морская перевозка составляет только часть общей перевозки или осуществляется двумя и более судоходными линиями, может оказаться, что отправителю удобнее получить сквозной коносамент, чем заключить договоры с несколькими перевозчиками. Грузоотправитель, выписывающий сквозной коносамент, имеет дело только с перевозчиком, который подписывает коносамент. Перевозчик предпринимает усилия по организации перегрузок с последующими перевозками. Он взимает за это дополнительную плату (фрахт). Товары считаются доставленными после передачи последующим перевозчиком товара против передачи получателем груза сквозного коносамента.

Основными реквизитами коносамента согласно Кодексу торгового мореплавания РФ являются: наименование судна (если груз принят к перевозке на определенном судне), перевозчика и отправителя, место приема или погрузки груза, место назначения груза (либо, при наличии чартера, место назначения или направления судна), наименование получателя (именной коносамент) или указание, что коносамент выдан “приказу отправителя“, либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан «приказу получателя» (ордерный коносамент), или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); наименование груза, имеющейся на нем марки, число мест либо количество и/или мера (вес, объем), вес, фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи, время и место выдачи коносамента, число составленных экземпляров коносамента, подпись капитана или иного представителя перевозчика. Поскольку получатель груза не всегда осведомлен, на каких условиях осуществляется перевозка (например, при перепродаже груза), то все важные условия перевозки, как то: общая авария, ограничение ответственности перевозчика, ответственность перевозчика, арбитраж, применимое право и другие обязательно оговариваются в коносаменте. Существуют типовые формы коносаментов в зависимости от рода груза, направлений перевозки.

**7.Чистые коносаменты и гарантийные письма**

Выданный перевозчиком коносамент свидетельствует о количестве принятого к перевозке груза, его внешнем виде и состоянии упаковки. Коносамент, в котором нет оговорок, ставящих под сомнение количество принятого к перевозке груза или указывающего на его ненадлежащее состояние и/или дефекты его упаковки, называется чистым коносаментом (Clean Bill of Lading).

Однако, если внешнее состояние груза или его упаковка вызывают сомнение в отношении сохранности груза, капитан вправе сделать соответствующую оговорку в коносаменте, «мешки грязные» '«bags dirty»); «бочки текут»(«barrels leaking») и т.п Наличие такой оговорки, делающей коносамент «нечистым» (foul Bill of Lading, claused Bill of Lading) снижает доказательственную силу и значение коносамента как товарораспорядительного документа. Банк может не принять такой коносамент к обращению.

В этой связи грузоотправитель, заинтересованный в получении комплекта чистых коносаментов, нередко предлагает компромисс — выдачу гарантийного письма в обмен на чистый коносамент. Гарантийное письмо (letter of indemnity, back letter) представляет собой документ, в котором отправитель обязуется возместить перевозчику убытки, которые могут возникнуть у последнею при сдаче груза получателю.

Иностранная судебная практика по-разному расценивает значение гарантийных писем во взаимоотношениях перевозчика и грузоотправителя. В тех случаях, когда гарантийные письма имеют целью скрыть существенное несоответствие перевозимого груза указанным в коносаменте данным, они расцениваются как обманные действия, мошенничество со всеми вытекающими последствиями. Когда же гарантийное письмо выдается, к примеру, для избежания простоя судна с целью проверки данных коносамента, подобная практика иногда может считаться допустимой.

При перевозке грузов наливом, насыпью или навалом, если перевозчик не может проверить данные о грузе, он вправе включить эти данные в коносамент с соответствующей оговоркой «Вес, качество и количество мне неизвестны» («Weight, quality and quantity unknown to me»)

Судебная практика придает указанной оговорке лишь то значение, что она не освобождает перевозчика от ответственности, но перекладывает на грузовладельца обязанность доказать вину перевозчика в утрате, недостаче или порче груза.

В практике может иметь место замена коносамента необоротными документами, аналогичными тем, которые используются при иных способах транспортировки грузов. В качестве таковых, например, может быть использована морская накладная. Она более удобна для использования и в большей степени гарантирует безопасность от мошенничества. Однако в тех случаях, когда покупатель намерен продать груз, находящийся в процессе морской перевозки, необходим коносамент

**Заключение**

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.

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.

**Список использованной литературы**

1.Кодексу торгового мореплавания РФ от 1.05.1999.

2.Положение о Российской транспортной инспекции №1114 от 19.09. 1996г. //Библиотечка российской газеты .- 2001г. - вып.12.

3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Учебник. В 2 Т. - М.: Статус,2000.

4. Гражданское право. В 2-х т. Т. 2/ Под ред. Е. А. Суханова. М., 1993.

5. Гражданской Кодекс РФ: В 2ч.: Ч.2.- М., Юристъ,2000.

6. Кодекс об административных правонарушениях .- М.: Юристъ, 2001.

7. Комментарии Гражданского кодекса РФ с постатейными аннотациями.- М., 2001.

8. Коммента-рий части второй ГК РФ для предпринимателей / Рук. колл. М.И.Брагинский..- М., 1999.

9. Тарасов М. А. Договор перевозки. - Ростов-на-Дону, 1965.

10. Форма сделки отдельных вопросов осуществления предпринимательской деятельности // Российская газета.- 1997.- 21 сент

11. Черепахин Б. Б. Ответственность грузополучателя по Договору перевозки.- Иркутск, 1997.

12. 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.

13. Егиазаров В. А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 1999;

14. Калпин А. Г. Основные условия фрахтования судна и практика их применения. М., 1984.

15. 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.

16. Фархтдинов Я. Ф. Правовое регулирование транспортного обслуживания граждан. Казань, 1977;

17. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте. Иркутск, 1994.

18.Белоусов Л.Н., Корхов Я.Г. Технология морских перевозок грузов. Издательство Транспорт, 1967г. – 304 с.

19.Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский Л.М. Морское право. М.: «Транспорт», 1976. 271 с.

20.Бурмистров М.М. Фрахтование судов и внешнеторговые операции. М.: “Транспорт” 1975 г. – 248 с.

21.Гуцуляк В.Н. Морское право: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.- 368 с.

22.Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.- 256 с.

23.Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. – М.: Спарк, 2000 – 734 с.

24.Иванов Г.г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л.: Судостроение, 1984 г. – 287 с.

25.Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смешными морскими договорами). М.: «Транспорт», 1978. – 160 с.

26.Кокин А.С. Коносамент. Правовые аспекты. – М.: Транспорт, 1987. 149 с.

27.Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. М.: Издательство «Спарк», 1998. – 560 с.

28.Мешера В.Ф. и другие. Советское морское право. Учебник для вузов морского транспорта. М.: Транспорт, 1985. – 277 с.

29.Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов. 3-у изд., перераб. И доп. – С. Петербург: АНО НПО «Мир и Семья», 2001 г. 560с.

30.АО «ЦНИИМФ». Проформы чартеров. Книга 1. С.Петербург: АО «Санкт – Петербургская типография №6, 1994 г. 490 с

31.АО «ЦНИИМФ» Морского Флота. Коммерческий справочник по условиям работы судов в загранплавании.Санкт-Петербург.1995. – 246 с.