|  |
| --- |
| МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТЮридическийV курс,  |
|  |  |  |
| **ДИПЛОМ** |
|  | ДИСЦИПЛИНА: ПРЕПОДАВАТЕЛЬ: *Волкодав В.я.*ТЕМА: *Договор морской перевозки грузов*ИСПОЛНИТЕЛЬ: *Стариенко Анатолий Павлович* |
|  |  |
|  |
| **2002г.** |

##### С О Д Е Р Ж А Н И Е

Введение 3

Глава 1. Международно-правовая регламентация морской перевозки грузов. 8

1.1. Гаагские правила. 9

1.2. Правила Висби. 12

1.3. Гамбурские правила. 14

1.4. Международные коммерческие термины (Инкотермс) 17

1.5. Йорк - Антверпенские правила. 22

Глава 2. Договор морской перевозки грузов. 28

2.1. Виды договоров и перевозок. 28

2.2. Мировой фрахтовый рынок. 32

2.3. Линейные перевозки грузов. 38

2.4. Трамповые перевозки грузов. 47

Глава 3. Коммерческо - правовые условия эксплуатации морских судов в Российской Федерации. 54

3.1. Договор морской перевозки по КТМ РФ. 55

3.2. Технология морской перевозки грузов. 62

3.3. Опыт работы ОАО "Мурманское морское пароходство" 66

Заключение 71

Список использованных источников: 77

Приложения……………………………………………………………………….79

# 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.

 **Предметом выбранной** темы является правовая регламентация договора морской перевозки грузов. В свою очередь предметом договора морской перевозки груза служит деятельность перевозчика по перемещению груза морем из порта отправления в порт назначения. **Объектом** исследовательской деятельности является договор морской перевозки грузов.

 Правовое регулирование морской перевозки грузов имеет тысячелетнюю историю. Так, в одном из древнейших, дошедших до нас памятников права,

известном Законнике Хаммурапи (XVI век до н. э.), существуют нормы, регулирующие, говоря современным языком, отношения судовладельца с другими лицами, участвующими в судоходстве.

 В течение длительного периода времени, до появления первых морских сборников средневековья, для юридического оформления отношений возника­ющих в процессе морской перевозки груза, как правило, применялся договор "товарищества". Его участники, для осуществления морской торговли организовывали как бы единое предприятие с распределением между собой расходов и прибылей, связанных с доставкой и продажей товаров. Иногда договор оформлялся как договор найма (аренды) судна.

 Четкая тенденция к выделению перевозочной деятельности из морской торговли наметилась лишь в конце XVI в. Именно в это время появляется такой документ, как чартер. Его название произошло от итальянского*carta partita****,*** что означает "разделенная карта (документ). Столь странное название связано с тем, что чартер разрезался на две части, и каждая из сторон (грузовладелец и перевозчик) получали лишь половину документа. В чартере подробно оговари­вались условия перевозки, права и обязанности сторон.

 Появление чартера как документа обязано так называемому "трамповому судоходству", при котором суда не придерживаются определенных линий, а совершают перевозки в любых направлениях, для которых имеется на данный момент груз. Эти суда получили название "трамповых" от английского слова *tramps -* судно-бродяга.

 Чартер оказался обоюдовыгодным документом. С одной стороны, он отвечал интересам судовладельца, который мог быть уверенным в том, что получит вознаграждение за перевозку независимо от того; сможет ли отправитель полностью загрузить судно. С другой - чартер отвечал интересам грузовладельцев, обеспечивая надежную перевозку груза при отсутствии устойчивых транспортных сообщений.

 Примерно в это же время (конец XVI в.) зарождается прообраз коносамента. В Италии его называют "полисом на погрузку", во Франции - "признанием" или "распиской" капитана судна в приеме груза от отправителя, и лишь после этого в Испании появляется*conocimiento****.*** Однако наибольшее распространение коносамент получает лишь в XIX веке с появлением более прогрессивной органи­зационно-правовой формы судоходства, так называемого "линейного судоходства".

 При линейном судоходстве суда работают на определенных маршрутах обусловленных сложившимся устойчивым грузопотоком. Рейсы линейных судов совершаются в установленные сроки с заходами в определенные пункты погрузки и выгрузки.

 Таким образом, возникновение двух организационно-правовых форм торгового судоходства (трампового и линейного) способствовало появлению двух основных документов лежащих в основе договора морской перевозки груза, что и является основой написания дипломной работы.

 Следовательно, данный вопрос будоражит общество на протяжении уже многих веков. Большое внимание вопросам, касающихся торгового мореплавания, международного морского права и договору морской перевозки грузов уделяется и в нашей стране. Договору морской перевозки грузов, правовому регулированию перевозок грузов по чартеру и коносаменту, вопросам, связанным с фрахтованием судов посвящены работы наших выдающихся юристов, таких как Иванов Г.Г., Мусин В.А, Маковский А.Л., Кокин А.С., Калпин А.Г.. и многих других.

 Современное торговое мореплавание продолжает развиваться. В настоящее время Мировой торговый флот претерпевает не только количественные, но и качественные изменения. В его составе появились суда принципиально новых типов: ***RO-RO, LO-RO,*** ***OBO, VLCC, ULCC, GASCARRIER и т.п***.

 Характерной чертой современного развития международных морских перевозок является то, что в них всё более возрастает участие развивающихся стран, доля торгового флота которых в мировом тоннаже превысила 15%.

 Механизм воздействия судоходства на общемировую экономическую конъюнктуру изучен довольно подробно: такие факторы, как уровень фрахтовых ставок, технико-экономические показатели и характер услуг судоходства, непосредственно воздействуют на темпы экономического роста и стабильность мировой экономики в целом и могут оказывать серьёзное влияние на условия развития отдельных государств, а также целых регионов. Кроме того, уровень развития судоходства непосредственно связан с экономическим ростом многих государств, а для некоторых стран оно является важнейшим источником национального дохода.

 Одним из важнейших условий, определяющих темпы развития мировой экономики, является обеспечение заданного качества продукции при её обращении в системе "изготовитель - транспорт - потребитель". Очевидно, что качество, в котором заинтересован потребитель, интегрально по своей природе: высокое производственное качество изготовленных товаров должно сохраняться на всех этапах транспортного процесса усилиями и заботами добросовестного перевозчика.

 Применительно к перевозкам, осуществляемым морским транспортом, понятие качества транспортной услуги определяется обычно как степень обеспечения сохранной и своевременной доставки грузов. Однако соблюдение указанных требований, на наш взгляд, следует считать необходимым, но не достаточным условием качественной транспортировки. В конечном итоге важно, какой степени транспортная услуга удовлетворяет данную потребность, т.е. качество морских перевозок следует рассматривать только в связи с конкретными потребностями клиентуры, которые находят отражение в договоре на перевозку (коносаменте, чартере) или других аналогичных документах. Условия договора отражают необходимый уровень качества перевозок, сформировавшийся под влиянием многочисленных внешних факторов и определяемый принятыми в мировом судоходстве значениями соответствующих количественных показателей. Учитывая такое большое значение для человечества, как сохранение природной среды, в понятие качества транспортной продукции следует включить условие соблюдения перевозчиком международных требований по охране среды.

 Таким образом, под качеством морской транспортировки грузов нужно понимать степень фактического выполнения требований грузовладельца, обусловленных договором перевозки, и соблюдения в этот период нормативов допустимого воздействия на природную среду.

 При несохранных перевозках, кроме прямых экономических потерь перевозчика и клиентуры, активизируется коммерческо-правовая деятельность по урегулированию претензий и защите своих интересов. В конечном итоге это приводит к неоправданным затратам участников транспортного процесса.

 Исследования авторитетных специалистов показывают, что убытки от несохранной доставки грузов морем составляют в среднем 1,0-1,5% их стоимости. Это означает, что при международных перевозках теряется от 10 до 15 млрд. долларов США (по статистике ООН доля морской торговли составляет примерно 1000 млрд. амер. дол.)

 Таким образом, отношения при морских перевозках грузов имеют довольно длительную историю, но в конечном результате данная тема так до конца не изучена. Это видно из приведённого примера, взятого из статистики ООН. Поэтому научная и практическая значимость выбранной темы также довольно актуальна на данном этапе.

 **Целью** данной дипломной работы: является теоретический анализ современных нормативных актов, относящихся к договору морской перевозки грузов в международном и Российском законодательстве на основе сравнительно – правового и историко-правового **метода** исследования, а также выработка предложений по совершенствованию Международного и Российского морского законодательства. Кроме этого нами будут рассмотрены некоторые аспекты мирового фрахтового рынка и технологии морской перевозки грузов. Эти вопросы напрямую связаны с перевозкой грузов морем.

# Глава I. Международно-правовая регламентация

#  морской перевозки грузов.

 В процессе перевозки грузов морем возникает целый комплекс отношений имущественного характера. В связи с этим государства, заинтересованные в торговом мореплавании, издавна уделяли пристальное внимание развитию национального морского права. Тем не менее, осложнение отношений в сфере торгового мореплавания потребовало разработки особых методов их правого регулирования. Это привело к появлению правовых норм, специально регулирующих этот вид международных отношений. В настоящий момент можно выделить три правовых режима, регламентирующих перевозку грузов, закрепленных различными международными договорами:

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

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

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

## 1.1. Гаагские правила.

 Вопрос о праве перевозчика иметь в коносаменте условия, снимающие с него ответственность за свою собственную вину и за вину своих служащих, дискутировался десятилетие. Главными участниками дискуссии были США и Великобритания; первая страна представляла интересы грузовладельцев, вторая - судовладельцев. В США перевозчик считался как бы страховщиком товаров, вверенных ему для перевозки, и нес практически абсолютную ответственность. Дискуссия охватила широкие круги в политической и хозяйственной жизни стран, занимающихся морскими перевозками. Сегодня, когда ответственность может быть застрахована, такой спор может показаться беспредметным. Но в те времена непокрытая страхованием абсолютная ответственность тормозила развитие больших судоходных обществ. Она в один день могла поставить на грань банкротства судовладельца. Остановились на компромиссном варианте: ответственность за виновное причинение убытка при погрузке, укладке или доставке груза должна быть возложена на перевозчика, а ответственность за приведение судна в мореходное состояние с него снималась при определенных обстоятельствах. Компромисс нашел свое отражение в Законе Хартера от 18 февраля 1893 г.**[[1]](#footnote-1)** Со временем этот компромисс был воспринят в законодатель­стве других государств и в Брюссельской конвенции.

 Идея создания международной типовой модели коносамента, с помощью которого можно было бы установить минимальные нормы ответственности перевозчика, оказалась нереализованной. На фоне колоссального роста международной торговли стало очевидным, что решение проблемы может быть достигнуто при помощи международного соглашения. Первоначальное представление о способе решения сменяется другим - идеей унификации законодательства.

 Первым шагом в выбранном направлении явилось принятие в 1922 г. Гаагских правил. В них было закреплено более или менее сбалансированное деление риска между судном и грузом, что способствовало развитию, так называемой, двойной системы страхования. Суть ее - грузовладелец (отправитель или получатель) страхует груз, а судно страхует ответственность. Это значит, что в случае гибели или повреждения груза, для страховщика решают вопрос о том, кто из них выплатит денежную сумму и в каких пропорциях. В соответствии с этими правилами перевозчик отвечает за груз с момента его погрузки на судно и до его выгрузки, однако он не отвечает за немореходность судна, возникшую во время рейса, если до начала рейса он проявил должную заботливость в приведении судна в мореходное состояние.

 Правила резко сократили возможность включения перевозчиком в коносамент различных оговорок, до этого сводивших к минимуму его ответственность; провели четкое разграничение между, так называемыми, «навигационными» и «коммерческими» ошибками капитана и других лиц судового экипажа, исключив коммерческие ошибки из сферы действия «поговорки о небрежности».

 Поскольку достигнутый на конференции в Гааге компромисс был выработан с большим трудом, заинтересованные торговые и другие круги решили добиться официального признания правил путем созыва специальной дипломатической конференции и принятия правил в форме межправительственной конвенции. В результате такой конференции 25 августа 1924 г. в Брюсселе была заключена международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, которая вступила в силу 02 июня 1931 года.[[2]](#footnote-2). Конвенция почти дословно воспроизвела Гаагские правила и оказала в последующем влияние на законодательство многих стран. В настоящее время в конвенции участвует значительное число государств, причем некоторые из них издали специальные законы, воспроизводящие в той или иной форме положения конвенции.

 Конвенция применяется к коносаментам или любым подобным документам и ко всем грузам, за исключением живых животных и груза, перевозимого на палубе судна. Морской перевозчик обязан перед рейсом проявить разумную заботливость, чтобы привести судно в мореходное состояние, укомплектовать экипажем, подготовить трюмы к приему груза.

 Перевозчик не будет нести ответственность, если докажет, что немореходное состояние было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости ("скрытые недостатки").

 После получения груза в свое ведение перевозчик по требованию отправителя обязан выдать коносамент, содержащий основные марки, число мест или предметов либо количество или вес, внешний вид и видимое состояние груза. Такой коносамент создает, если не будет доказано иное, презумпцию приема грузов к перевозке, как они в нем описаны. Согласно Конвенции, ответственность морского перевозчика за утрату или повреждение груза основана на принципе презюмируемой вины. Перевозчик может освободиться от ответственности, если он докажет, что потери или убытки были вызваны: рисками, опасностями или случайностями на море или в других судоходных водах, непреодолимой силой, военными действиями, спасанием или попыткой спасания жизней или имущества на море, действиями или упущениями отправителя, скрытыми недостатками или дефектами груза, недостаточностью упаковки, маркировки и т.д. В отступление от общего принципа ответственности за вину перевозчик не несет ответственности за ущерб, возникший вследствие действий, небрежности или упущений капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном (это положение известно как "навигационная ошибка"), а также пожара, если только он не возник вследствие вины самого перевозчика. Согласно Конвенции, никакое отклонение от курса следования судна (девиация) для спасания или попытки спасти жизни либо имущество на море, и никакая иная разумная девиация не считаются нарушением договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого убытки. Если же перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, эта ответственность ограничивается 100 "золотыми" фунтами стерлингов (эта сумма была выражена в каждой стране в своей национальной валюте) за место или обычную единицу груза, если только характер и стоимость этих грузов не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент. По соглашению сторон (отправителя и перевозчика) сумма ограничения ответственности может быть увеличена. Конвенция устанавливает минимальный период ответственности перевозчика: с момента погрузки грузов на борт судна и до момента их выгрузки (по соглашению сторон этот период может быть расширен). Установлен годичный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки. Гаагские правила, отразившие достигнутый в свое время компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев, имели большой успех. Несмотря на то, что были созданы унифицированные нормы лишь в отношении некоторых правил, регламентирующих перевозки по коносаменту, эти нормы затрагивали основные вопросы ответственности перевозчика. До недавнего времени 4/5 всех морских перевозок грузов осуществлялись на судах, плавающих под флагами стран-участниц Конвенции или стран, включивших ее основные правила в национальное законодательство. Основное значение Гаагских правил заключается в том, что, установив минимальную ответственность перевозчика, они тем самым достаточно четко распределили риски между перевозчиком и грузовладельцем и это создало соответствующую базу для страхования груза и страхования ответственности

## 1.2. Правила Висби.

 В свое время Гаагские Правила в полной мере отражали компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев. Однако в современных условиях усилилась критика в адрес Гаагских правил. Можно указать на две основные причины этой критики. Первая относится к коммерческой сфере и связана с недостатками самой Конвенции и необходимостью приспособить ее нормы к новым условиям. Так, считается, что баланс, установленный компромиссом 1924 г., был существенно нарушен последующим ходом событий. Отказ от "золотого" фунта и снижение стоимости валют привело к тому, что на современном этапе реальная сумма ограничения ответственности перевозчика составляет лишь 1/10 от первоначально установленной суммы. Контейнерная революция потребовала ответа на вопрос, что является местом при ограничении ответственности. В торговле между индустриальными западными странами использование коносамента резко снижается, что влечет за собой сужение применения императивных норм Гаагских правил. Вторая причина пересмотра международных соглашений, регламентирующих перевозку грузов морем, лежит в сфере политической и связана с появлением на международной арене большого числа развивающихся государств. Эти и некоторые другие недостатки Конвенции можно было устранить путем внесения в нее соответствующих изменений. В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции 1924 года (получивший наименование Правил Висби), который вступил в силу 23 июня 1977 г.**[[3]](#footnote-3)**

 Основные положения Протокола сводятся к следующему: установлено, что перевозчик не может опровергать данные коносамента, если коносамент передан третьему добросовестному держателю; предусмотрена возможность продления срока исковой давности; установлен срок для предъявления регрессных исков. Изменено правило об ограничении ответственности перевозчика: введена, так называемая, "дуалистическая система" - 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу либо 30 франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Решен вопрос и о порядке ограничения ответственности при перевозке грузов в контейнере: когда используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест, перечисленное в коносаменте как упакованное в таком приспособлении, считается количеством мест для целей ограничения ответственности. В остальных случаях такое транспортное приспособление вместе с погруженным в него грузом должно рассматриваться в качестве одного места. В Протоколе уточнено, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, если ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах распространены на любой иск к перевозчику, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда (деликте). Если такой иск предъявляется к служащему или агенту перевозчика, то служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые вправе ссылаться перевозчик.

 Значительно расширена и географическая сфера применения Конвенции 1924 г.

 Россия присоединилась к Правилам Висби 6 января 1999 года**[[4]](#footnote-4)**.

## 1.3. Гамбурские правила.

 По инициативе развивающихся стран, настаивавших на создании нового правового режима морской перевозки гру­за, в рамках ООН была разработана и принята Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила), которая призвана заменить как Гаагские Правила, так и Правила Висби.

 Непосредственный пересмотр и подготовка проекта новой конвенции осуществлялись в ЮНСИТРАЛ с 1972 по 1976 г. 30 марта 1978 г. в Гамбурге была одобрена новая конвенция - Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая призвана заменить как Гаагские Правила, так и Правила Висби.

 Данная Конвенция вступила в силу в ноябре 1992 г.**[[5]](#footnote-5)**

 Гамбургские Правила применяются не только к коносаментам, но и ко всем другим договорам перевозки (за исключением чартера), ко всем грузам (в том числе палубным и живым животным) и практически ко всем международным перевозкам.

 Существенные изменения внесены в нормы, определяющие период ответственности; он включает в себя все время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

 Согласно Конвенции, перевозчик несет ответственность за ущерб являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в его доставке, если не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать обстоятельств, вызвавших утрату, повреждение или задержку и их последствия. В отличие от Гаагских правил основное правило об ответственности сформулировано в позитивной форме и исключен примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Дополнительно установлено, что перевозчик несет ответственность и за задержку в доставке. Вместе с тем перевозчик больше не будет освобождаться от ответственности при "навигационной ошибке". Из принципа ответственности за вину сделано лишь одно исключение: перевозчик не несет ответственности в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в доставке возникли в результате мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море. Одно исключение сделано и из презумпции вины перевозчика, а именно, если утрата или повреждение груза произошло в результате пожара, перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

 Нормы об ограничении ответственности в основном следуют решениям, одобренным Протоколом 1968 г. Ограничение ответственности за задержку в доставке, установленное Гамбургскими правилами, составляет 250% фрахта, подлежащего уплате за задержанное количество груза. Резко повышен предел ответственности за место или единицу: он составляет около 1000 дол. США.

 В новой Конвенции впервые получили определенное урегулирование вопросы оговорок в коносаменте и вопросы гарантийных писем. Конвенция содержит правило, согласно которому перевозчик, включая в коносамент данные о грузе, если он знает или имеет достаточные основания подозревать, что эти данные неточно соответствуют принятому грузу, либо он не имел разумной возможности проверить эти данные, может внести в коносамент соответствующую оговорку. В ней он должен конкретно указать на эти неточности, на основания для подозрений или на отсутствие разумной возможности проверки.

 Любое гарантийное письмо, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик выдает коносамент без оговорок, является недействительным в отношении любой третьей стороны, которой был передан коносамент. Во взаимоотношениях перевозчика и отправителя это гарантийное письмо является недействительным при условии, что перевозчик, не делая оговорку в коносаменте, имеет намерение обмануть третью сторону.

 В Гамбургских правилах сделана попытка урегулировать проблему сквозных перевозок. Сформулированное в них правило осложнено целым рядом элементов, которые в определенных случаях могут затруднить или даже сделать сквозные перевозки невозможными. Для того чтобы освободиться от ответственности в тех случаях, когда перевозка осуществляется другим лицом, перевозчик должен уже при заключении договора указать конкретный участок пути, на котором она будет, осуществляться иным лицом. Это лицо должно быть заранее известно, перевозчику и указано в договоре. Ясно, что во многих случаях перевозчик не сможет это сделать.

 Конвенция содержит статьи о юрисдикции и арбитраже, которые сформулированы таким образом, что практически сводят к минимуму возможность рассмотрения спора по месту нахождения перевозчика. Новая Конвенция в 2 раза по сравнению с Гаагскими правилами увеличила срок исковой давности: теперь он составляет 2 года.

 Таким образом, единству правового регулирования морских перевозок приходит конец. В настоящее время эти перевозки регламентируются Гаагскими правилами или Гаагскими правилами с изменениями, внесенными Правилами Висби. С вступлением в силу Гамбургских правил появилась третья группа стран, придерживающаяся иного правового режима.

## 1.4. Международные коммерческие термины (Инкотермс) .

 В последней четверти XX века на одно из первых мест в сфере правового регулирования отношений сторон договора международной купли-продажи товаров вышли ненормативные методы унификации права международных контрактов. Данные методы используются в рамках Европейской экономической Комиссии ООН, Международной федерации инженеров консультантов FIDIC и Международной торговой палаты как при разработке модельных законов (например, модельные законы ЮНСИТРАЛ), так и в типовых контрактах, разрабатываемых специализированными международными организациями.

 Среди различных правовых средств регулирования отношений сторон по договору международной купли-продажи товаров (Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980г., национальные законодательства отдельных государств, различные Общие условия поставок) особое место занимают Правила толкования международных торговых терминов – Инкотермс *(****International Commercial Terms***).

 Широкое распространение Инкотермс объясняется рядом причин.
 Во-первых, данный документ разработан авторитетной международной неправительственной организацией - Международной торговой палатой.
 Во-вторых, Инкотермс в ходе его исторического развития не только претерпел значительные изменения, следующие за техническим прогрессом прежде всего процессов транспортировки и обработки товара, но и получил признание со стороны деловых кругов многих стран.

 Основной задачей Инкотермс является обобщение коммерческой практики международной торговли, согласование наиболее широко распространенных ключевых понятий и обеспечение их использования в виде общепринятых и не допускаемых неодинакового толкования понятий. В этой связи Международная торговая палата, являющаяся разработчиком различных рекомендаций для обеспечения стандартизации и единообразного применения тех или иных правил, связанных с внешнеэкономическим оборотом, не только последовательно публикует Инкотермс в различных редакциях (Инкотермс 1936, 1953, 1967, 1976 1980, 1990 гг.), но и обеспечивает потребности предпринимателей путем публикации Комментариев к указанным правилам (первый комментарий – к Инкотермс 1990, второй – к Инкотермс 2000), которые имеют важное практическое значение в договорной практике.

 Целью разработки новой редакции Инкотермс 2000 является предложение сторонам контракта международной купли-продажи товаров на основе обобщения современной коммерческой практики возможности осуществления следующего выбора:

■ минимальной обязанности продавца исключительно по представлению своих помещений для хранения товара с целью дальнейшей передачи его в распоряжение покупателя (***EXW***);

■ более широкой обязанности продавца по передаче товара для перевозки либо номинированному покупателем перевозчику (***FCA, FAS, FOB***), либо перевозчику, который избирается продавцом и оплачивает перевозку (***CFR, CPT***), а также для осуществления страхования против возможных во время перевозки рисков (***CIF, CIP***);

■ максимальной обязанности продавца по осуществлению передачи товара в пункте назначения (***DAF, DES, DEQ, DDU, DDP***).

 Ниже приводиться краткая расшифровка значений терминов:

***EXW*** - ( ***EX Works*** ( ... ***named place***) - обусловленное место.

***FCA*** - (f***ree carrier*** – ***свободно у перевозчика***) - обусловленное место.

***FАS*** - (***free alongside ship*** - ***свободно вдоль борта судна***) - порт выгрузки.

***FOB -(free on board*** ***- свободно на борту***) - порт выгрузки.

***CFR, CAF -*** (***cost and freight*** - ***стоимость, фрахт***) - порт назначения.

***CIP- (сarriage and Insurance Paid*** – ***перевозка и страхование оплачены***).
***CIF-***  (***cost, insurance, freight*** - ***стоимость, страхование, фрахт***)- порт назначения

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

**DES** -(***delivered ex ship***) - ***доставлено с судна***) – указанный пункт назначения.

***DEQ***- ***(delivered ex quay***) - ***доставлено с причала)*** – указанный порт назначения. ***DDU*** - (***delivered duty unpaid*** - ***поставлено, пошлины не оплачены***) – указанное место назначения.

***DDP*** - (***delivered duty paid – поставлено, включая оплату***) - указанное место назначения.**[[6]](#footnote-6)**

 Инкотермс 2000 предназначен для урегулирования юридических и коммерческих вопросов, которые не нашли отражение в Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров и не всегда одинаково понимаются в разных странах и в разных портах.

 Среди коммерческих вопросов, урегулированных в данном документе, следует отметить следующие:

■ распределение обязанностей сторон по перевозке и страхованию товара, по обеспечению надлежащей упаковки товара, выполнению погрузо-разгрузочных работ;

■ распределение обязанностей сторон по выполнению таможенных формальностей, необходимых для вывоза и ввоза.

   Юридические вопросы, предусмотренные Инкотермс, затрагивают следующие обязанности сторон:

■ определение момента перехода с продавца на покупателя риска случайной гибели или случайного повреждения товара;

■ распределение обязанностей сторон по получению экспортных и импортных лицензий.

 Структурно все термины Инкотермс включают в себя ряд обязанностей продавца и покупателя.

 В первом разделе все термины Инкотермс предусматривают обязанность продавца передать покупателю товар, коммерческий счет-инвойс или иные документы, которые могут потребоваться согласно контракту международной купли-продажи товара. Сюда входит также обязанность покупателя уплатить согласованную цену и принять товар.

 Во втором, определяются обязанности продавца или покупателя по получению экспортных (импортных) лицензий или иных разрешений, а также по выполнению таможенных формальностей, возлагаемых на одну из сторон контракта международной купли-продажи товаров.

 В третьем, определяется, кто осуществляет заключение договора перевозки и страхования: покупатель или продавец.

 В четвертом, осуществляется распределение обязанностей продавца и покупателя по доставке и принятию товара.

 В пятом, определяется момент перехода риска случайной гибели или случайного повреждения товара.

 В шестом, предусматривается распределение расходов между сторонами контракта.

 В седьмом, конкретизируется обязанность одной стороны по направлению другой стороне контракта извещений.

 В восьмом, определяются способы доказывания продавцом выполнения им обязанности по передаче товара и способы принятия покупателем поставки товара.

 В девятом, определяются правила упаковки товара и обязанности покупателя по проведению инспектирования товара.

 Десятый раздел конкретизирует прочие обязанности продавца и покупателя.
 Подводя итог анализу юридической природы Инкотермс, следует подчеркнуть, что в Инкотермс 2000 сторонам договора международной купли-продажи товаров настоятельно рекомендуется включать в договор при согласовании соответствующего торгового термина указание на Инкотермс 2000, для уточнения применения именно данной редакции с тем, чтобы избежать применения предыдущих редакций и недопонимания сторонами конкретного содержания того или иного термина.

 Поскольку, правила Инкотермс 2000, как и ранее, определяют, в какой момент продавец своевременно выполняет обязанность по передаче товара покупателю, за рамками данного документа остались последствия невыполнения сторонами обязательств по договору международной купли-продажи товаров, включая основания освобождения сторон от ответственности (форс-мажорные обстоятельства и затруднения), что регламентируется либо Конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров, либо нормами применимого права.

 В заключение данного параграфа хотелось бы отметить, что правильное применение и толкование зафиксированных в Инкотермс 2000 правил толкования международных торговых терминов позволяет сторонам контракта международной купли-продажи товаров не только наиболее выгодным для них способом согласовать коммерческие условия, связанные с доставкой товара, но и избежать спорных ситуаций, разрешение которых требует временных и материальных затрат, а также вносит элементы неопределенности в отношения сторон и наносит ущерб их деловым взаимоотношениям.

## 1.5. Йорк - Антверпенские правила.

 В процессе морской перевозки возникают убытки, понесённые вследствие намеренно и разумно, произведённых расходов ради общей безопасности и в целях сохранения от общей опасности имущества. Такие убытки носят название общей аварии. На практике условия об общей аварии включаются едва ли не во все чартеры и коносаменты. Правда, вместо подробного решения многочисленных связанных с общей аварией вопросов эти условия отсылают к специальным правовым актам об общей аварии - к Йорк-Антверпенским правилам, иногда также к национальному законодательству той или иной страны. Кроме того, обычно указывается место, где должна распределяться общая авария. Кратность и фрагментарность условий договора морской перевозки груза, относящихся к общей аварии, не должна вводить в заблуждение. Именно эти условия чартера и коносамента являются в случае возникновения общей аварии главным юридическим основанием для последующего регулирования взаимоотношений судовладельца с грузовладельцами.

 Йорк - Антверпенские правила об общей аварии были разработаны в Йорке (***Англия, 1864 г.)*** и пересмотрены в Антверпене (***1877 г***.), откуда и произошло их название. Впоследствии Правила еще несколько раз пересматривались. В 1990 г. Международный морской комитет на конференции в Париже принял новый текст ***ст. 6*** Правил "Спасение" и рекомендовал ссылаться на их измененную редакцию, как на Йорк-Антверпенские правила 1974 г., измененные в 1990г.**[[7]](#footnote-7)**

 Йорк-Антверпенские правила представляют собой подробный свод постановлений относительно того, какие убытки могут считаться общей аварией и как должен определяться их размер. Своеобразие Йорк-Антверпенских правил состоит в том, что они являются не законом и не международным договором, а лишь кодифицированным единообразными обычаями международного мореплавания.

 Йорк-Антверпенские правила, сами по себе не имеют никакой обязательной силы. Их применение зависит в каждом конкретном случае от включения условий об этом в коносамент, чартер или аварийную подписку. На практике почти все проформы коносаментов и чартеров, употребляемые в международном торговом мореплавании, такое условие содержат. В некоторых случаях необходимость применения Йорк-Антверпенских правил вытекает из национального законодательства. Широкое признание и применение участниками договоров морской перевозки грузов в своих отношениях Йорк-Антверпенских правил очень существенно ограничило случаи, когда возникает необходимость применения к этим отношениям национального законодательства той или иной страны об общей аварии. Тем не менее есть две области отношений связанных с общей аварией, для регулирования которых национальное законодательство продолжает сохранять значение.

 Во-первых, нельзя полностью исключить возможность отсутствия в договоре перевозки условия о применении Йорк-Антверпенских правил. Если для международных перевозок такая возможность носит скорее теоретический характер, то перевозочные документы, применяемые в каботаже, часто такого условия не содержат. В расчете на подобные ситуации в морские кодексы и законы многих стран включены нормы об общей аварии. В России они сосредоточены в ***Главе XVI КТМ РФ*** "Общая авария". Большая их часть (***ст. ст. 284-304***) представляет собой воспроизведение, хотя и в иной системе и редакции. Важно меть в виду, что эти положения Кодекса применяются только "… в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное" (***ст. 285***),[[8]](#footnote-8) то есть является диспозитивным. Это дает участникам договора перевозки широкую возможность договориться путем включения соответствующего условия в чартер, коносамент, в аварийную подписку или иным образом. “В случаях, если это не предусмотрено соглашением сторон, также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания”(***cт.285 п.2 КТМ РФ***). Следовательно, на практике, нормы ***КТМ РФ***, относящиеся к существу общей аварии (***ст. ст. 284-304)***, применяются, главным образом, при общей аварии в каботаже.

 Во-вторых, Йорк-Антверпенские правила вообще не регламентируют порядок составления, исполнения и оспаривания расчета по распределению общей аварии (диспаши). Эта процедурная сторона распределения общей аварии целиком определяется нормами закона и практикой, существующими в той стране, где составляется диспаша.

 В России процедура распределения общей аварии определена ***ст.ст. 305-309 КТМ РФ***. Детали этого порядка определены Положением об Ассоциации диспашеров и порядке составления диспаш, Президиумом Торгово-промышленной палаты. Все эти правила применяются в случаях, когда общая авария распределяется в России, и не могут быть изменены соглашением участников договора.

 Как сказано в Йорк - Антверпенских правилах 1974 г., :" акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда ради общей безопасности и с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, осуществляются намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты" (***правило "А"***).**[[9]](#footnote-9)** Также по смыслу, но в редакционной более точной формулировке, определена общая авария и в КТМ РФ, где под ней понимаются: " …убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном груза " (***ч.1 ст.284***).**[[10]](#footnote-10)**

 Из этого определения видно, что для признания каких-либо возникших при перевозке убытков общей аварии необходимы одновременно четыре условия: целью расходов и пожертвований, вызвавших убытки, должно быть спасение судна, груза и фрахта от общей для них опасности, такие расходы и пожертвования должны быть произведены намеренно, разумно и должны носить чрезвычайный характер. Эти условия называются также признаками общей аварии. Отсутствие хотя бы одного из них исключает возможность признать убытки общей аварии. Наличие общей для судна и груза опасности порождает необходимость в принятии мер ради общей безопасности или мер общего спасания этого принадлежащего разным лицам имущества. Именно то обстоятельство, что имущество одного лица расходуется или приносится в жертву в общих интересах спасения остальной части его собственного имущества и имущества других участников перевозки, является основанием для последующего распределения между всеми ними убытков, вызванных подобными расходами или пожертвованием. Напротив, расходы, произведенные в интересах кого-нибудь одного из участников перевозки (убытки от выбрасывания за борт всего груза для снятия судна с мели, расходы по спасению порожнего судна или по непредвиденному заходу в порт для срочной реализации начавшего портиться груза и т.п.), не могут быть отнесены к общей аварии. Преднамеренность расходов и пожертвований является особо важным признаком общей аварии. Хотя очевидно, что произвести какие-либо расходы с целью предохранения судна и груза от опасности в целях его спасения можно только сознательно, а неслучайно. В правиле "А" Йорк-Антверпенских правил и ***ст.284*** ***КТМ*** ***РФ***, кроме того, подчеркивается, что лишь "намеренно" произведенные расходы и пожертвования признаются общей аварией. Убытки, возникшие в процессе перевозки случайно, даже если фактически они способствовали спасению судна и груза (например, убытки, вызванные случайной посадкой на мель водотечного судна, общей аварией не являются). Не являются в подлинном смысле слова намеренными расходами и затраты, произведенные сознательно, но в таких условиях, когда в силу сложившихся обстоятельств они все равно были неизбежны, т.е. когда действия экипажа лишь ускорили наступление неотвратимых убытков. Поэтому, в частности, не признаются общей аварией: “убытки, причинённые обрубанием обломков или частей судна, ранее спасённых или утраченных вследствие морской опасности" (***п.3 ст.297*** ***КТМ РФ***)**[[11]](#footnote-11)**. Судовладелец или его служащие, которые производят расходы или пожертвования в интересах общего спасения судна и груза, даже если они непосредственно расходуют лишь средства и имущество судовладельца, действуют в конечном счете также и за счет грузовладельцев, поскольку вызванные этим убытки подлежат распределению между всеми участниками перевозки. Чтобы интересы других участников перевозки не пострадали от нерасчетливых, опрометчивых, неквалифицированных и других подобных действий капитана или других служащих судовладельца, и установлено правило о том, что только разумные расходы и пожертвования могут быть признаны общей аварией. Вопрос о том, какие расходы и пожертвования могут считаться разумными, должен решаться в каждом случае с учетом всех конкретных обстоятельств. Когда для избавления судна и груза от общей для них опасности имеется несколько путей, разумным, как правило, должен считаться тот, который позволяет спасти наибольшую по стоимости часть имущества с наименьшими затратами. Чрезвычайный характер расходов и пожертвований означает, что они не относятся к обычным расходам по эксплуатации судна, которые необходимо разумно предвидеть перед началом рейса. Не всякие намеренные и разумные расходы, вызванные осложнением условий плавания и направленные на избежание опасностей судоходства, могут рассматриваться как чрезвычайные. Напротив, расходами по общей аварии, признаются убытки, причинённые принятием мер по спасению. Это убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, намеренной посадкой судна на мель, причинённые судну повреждением двигателей, чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна.

 В заключение отметим, что в процессе морской перевозки грузов выглядит не всё так гладко, как хотелось бы. Руководствуясь описанным выше видно, что в международно-правовых отношениях, связанных с морской перевозкой грузов, имеется достаточно нормативных актов, которые регулируют данные отношения. Однако в мировом судоходстве нет единства правового регулирования перевозок. Это связано с тем, что морские перевозки грузов регламентируются Гаагскими правилами, Гаагскими правилами с изменениями, внесенными Правилами Висби, и Гамбургскими правилами. Таким образом, на данном этапе, мы имеем три действующих международных документа, а также три группы стран, которые регулируют правовые отношения, связанные с морской перевозкой грузов. Это, в свою очередь, отражается на качестве морских перевозок грузов.

# Глава II. Договор морской перевозки грузов

 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).**.**

## 2.1. Виды договоров и перевозок.

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.[[12]](#footnote-12)

 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.

 Перевозка грузов морским транспортом осуществляется на основе договора морской перевозки, который заключается в письменной форме. Различают следующие виды договора морской перевозки: ***рейсовый чартер, коносамент, букинг-нот, берс-нот***, ***фиксчур-нот,*** ***генеральный контракт***.

 ***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.

## 2.2. Мировой фрахтовый рынок.

 Продукция морского транспорта продается и покупается на фрахтовом рынке. Под мировым фрахтовым рынком (рынком тоннажа) понимается рынок морской транспортной продукции. На мировом фрахтовом рынке, с одной стороны, выступают покупатели - фрахтователи тоннажа, или грузовладельцы, с другой - судовладельцы, или перевозчики. Особенность этого рынка заключается в том, что грузоотправители и грузополучатели одновременно выступают как продавцы и покупатели товаров (либо заменяют таковых, если речь идет, например, об агентах), а перевозчики, таким образом, служат тем промежуточным звеном между покупателем и продавцом, без которых сама сделка купли-продажи не может быть осуществлена.

 Объёмы международной торговли в последние полтора десятилетия показывает стабильный рост. Мировой экспорт за это время увеличился в два с половиной раза. Теми же темпами росли показатели мирового импорта. В таблице 1 приводятся данные оборота международной торговли в 90-х годах (Объёмы мировой торговли в млрд. долл. США)

 **Таблица 1.[[13]](#footnote-13)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **1990 г.** | **1995 г.** | **1997 г.** |
| **Экспорт****Импорт**Итого | **3425****3557****6982** | **4970****5068****10028** | **5470****5337****10807** |

 Фрахтовый рынок принято профессионально рассматривать как рынок тоннажа, подразделяя его на рынок сухогрузных судов и рынок танкерного тоннажа. Эта характеристика исходит из типа (тоннажа) судов, что зависит от перевозимых грузов.

 Вслед за основным делением фрахтовые рынки далее подразделяются по более конкретным типам судов и их размерам. Соответственно принято различать фрахтовый рынок танкеров, сухогрузных судов традиционного типа, обычных танкеров, танкеров-газовозов и т.д. Деление рынка по товарам различает фрахтовый рынок нефти, фрахтовый рынок зерна, сжиженных газов и другие. Деление судоходства по типам сообщений (линейное, трамповое) различает фрахтовые рынки рейсового тоннажа, рынок арендованного тоннажа (тайм - чартера) и другие. В свою очередь тайм-чартер включает суда, фрахтуемые в кратко-, средне- и долгосрочный тайм-чартер. В зависимости от характера собственности на суда и условий конкуренции фрахтовый рынок делится на закрытый и открытый.

 Однако из сферы фрахтового рынка выпадают так называемые «закрытые рынки», к которым относятся каботажные перевозки. Законодательство практически всех стран исключает каботажные перевозки из сферы международного обмена, выводя тем самым значительную часть морского судоходства за пределы международного судоходства и, следовательно, за пределы фрахтового рынка. Эти перевозки обычно закрепляются за национальным флотом.

 Помимо «закрытого рынка» существуют преимущества, которыми национальный флот пользуется во внешнеторговых перевозках, когда часть грузов национального внешнеторгового оборота законодательно или иным легальным порядком закрепляется за национальным флотом. Таким образом, та часть мирового судоходства, относящаяся к международным перевозкам, которая подпадает под ограничительное действие национального законодательства, также уходит из сферы фрахтового рынка. Торгово-промышленное судоходство, осуществляемое транснациональными и прочими крупными компаниями, является по своей географии международным, однако, будучи своего рода внутрифирменным транспортом, не продает свои услуги через фрахтовый рынок, хотя рассчитывается по рыночным ставкам, заимствованным с фрахтового рынка.

 Подводя итог примерам изъятиям из сферы мирового фрахтового рынка, можно заметить, что *«закрытые рынки» -* это не что иное, как особые части мирового судоходства, которые в силу тех или иных причин - экономических, правовых, национальных, международных - организационно обособлены от мирового фрахтового рынка, т.е. не реализуют через него свою продукцию. Очевидно, что они не могут считаться рынками в действительном смысле этого слова. Тем не менее, несмотря на обособленность, можно в ряде случаев заметить связи между закрытыми секторами мирового судоходства и мировым фрахтовым рынком. Связь эта выражается в том, что флот в той мере, в какой он не используется в закрытых областях, поступает на фрахтовый рынок и пополняет объем мирового предложения тоннажа. Кроме того, в областях закрытого судоходства при перевозках грузов в международном сообщении национальный флот нередко в различных формах использует рыночные ставки в качестве основы для формирования собственных ставок тарифов на перевозки грузов.

 Открытый рынок включает сделки на фрахтование или перевозку по трамповым и линейным судам общего пользования. На этом рынке сделки открыты для конкурентов.

 Следующий структурный аспект фрахтового рынка - пространственный.

Мировой рынок делится на следующие сектора:

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

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

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

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

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

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

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

*Австралийская секция* включает в себя Новую Зеландию и Океанию.

*Африканская секция*. Включает порты Западной, Южной и Восточной Африки.

 В секциях, где возникает нехватка тоннажа, ставки фрахта поднимаются, там, где ощущается избыток судов фрахты понижаются.

 Для полного понимания фрахтового рынка необходимо остановиться на конъюнктуре фрахтового рынка. Под конъюнктурой фрахтового рынка принято понимать его состояние, которое характеризуется высотой фрахтовых ставок и их динамикой. Фрахтовые ставки на тоннаж колеблются вокруг цены производства, в отдельные периоды они резко отклоняются от неё. Влияния оказывают значительные несовпадения между предложением и спросом, что является изменением хозяйственной конъюнктуры, складывающихся под воздействием длительных или кратковременных циклических и нециклических факторов. Имеет значение также активность рынка, под которой понимается количество заключаемых сделок. Рост активности нередко бывает предвестником оживления рынка и роста ставок фрахта. Чтобы уверенно ориентироваться в конъюнктуре рынка, правильно оценивать его состояние и тенденцию необходимо ставки рассортировывать по направлениям перевозок, по видам грузов, по их партионности, по условиям сделок. Рассортированные таким образом ставки следует построить в правильные временные ряды. Такой классификации поддаются только ставки фрахта на стабильных грузопотоках с устоявшимися условиями сделок и с использованием судов стандартных размеров.

 В качестве обобщенных показателей конъюнктуры фрахтового рынка используются ***фрахтовые индексы****.*

 Для формирования индекса в зависимости от широты географического охвата выбираются наиболее представительные и стабильные грузопотоки. Каждому грузопотоку в зависимости от объема перевозок присваивается статистический вес. Далее по ряду соображений выбирается базисный период, с которым в дальнейшем будут сравниваться все последующие показания. В каждом грузопотоке выбирается размерная мода, т.е. наиболее представительная партионность. Все сделки, подобранные по указанным признакам усредняются и образуют базисные ставки по каждому грузопотоку. Для выведения месячных показателей по каждому грузопотоку ежемесячно рассчитываются усреднённые ставки, которые соотносятся в процентном отношении со ставкой базисного периода, что даёт месячные субиндексы. В результате получается среднемесячная базисная ставка, характеризующая уровень ставок в сфере, представленной индексом.

 Фрахтовые индексы выбираются из английского издания (***Lloyd’s list***).

 Судоходные компании выписывают периодическую печать или имеют платный сайт в информационной системе «Интернет». ОАО «Мурманское морское пароходство» выбирает фрахтовые индексы из платного сайта, на котором даётся информация о фрахтовых индексах, затем она сводиться в таблицу. Пример таблицы фрахтовых индексов приведён в приложении № 1. На основании данных таблицы строится график фрахтовых индексов, изображённый на рисунке 1.



Рис. 1 График фрахтовых индексов за 2000 год.

 Таким образом, мировой фрахтовый рынок образуется тремя основными подсистемами, имеющими глобальный характер: рынок трампового сухогрузного тоннажа, рынок танкерного тоннажа и рынок линейного тоннажа. Связи между подсистемами сухогрузной трамповой и танкерной по линии рынка совершенно очевидны и непосредственны. Что касается подсистемы линейного тоннажа, то ее специфические, рыночные связи с остальными подсистемами имеют менее очевидный и более опосредствованный характер, причем в последнее время, в связи с всеобъемлющей контейнеризацией в сфере линейных перевозок, становится все более заметной тенденция к большей автономии рынка линейного тоннажа, тенденция к образованию собственной обособленной системы.

 Каждая из указанных подсистем в свою очередь имеет в своей структуре многочисленные подсистемы, разделенные между собой границами техническими, экономическими и географическими. Все подсистемы - большие и малые - в большей или меньшей мере взаимодействуют между собой, в результате чего складывается тенденция к выравниванию ставок фрахта во всех подсистемах, тенденция к формированию среднемирового уровня фрахтов, которая является характерной чертой функционирования единого мирового фрахтового рынка.

## 2.3. Линейные перевозки грузов.

 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.**

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

 С юридической точки зрения коносамент является:

1) *a formal receipt by the shipowner acknowledging that goods of the stated speсies, quantity and condition are shipped lo a stated destination in сеrtain ship, or at least received in the custody of the shipowner for the purpose of shipment;*

2) *a memorandum of the contract of carriage, repeating in detail the terms of contract which was in fact concluded prior to the signing of the Bill;*

3) *a document of title to the goods enabling the consignee to dispose of the goods by indorsement and delivery of the bill of lading.* [[14]](#footnote-14)

 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 получениемгруза.

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. D*ocumentory 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 negotiablen,* 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.

 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.

 В приложениях №№ 2, 3 приведены проформы коносаментов, использующихся при экспортно-импортных перевозках грузов, а также при перевозках грузов в каботаже.

## 2.4. 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. **[[15]](#footnote-15)**

 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. В приложении № 4 приведена стандартная проформа чартера «Дженкон»

# Глава III Коммерческо-правовые условия эксплуатации морских судов в Российской Федерации

 В экономике транспорт занимает особое место. С помощью транспорта обеспечивается доставка потребителям как готовой продукции и товаров, так и сырья, полуфабрикатов, комплектующих изделий, необходимых для производства. Транспорт обеспечивает не только доставку грузов, но и перевозку пассажиров и багажа.

 Правовое регулирование отношений по перевозке в наиболее общей форме закреплено в ***гл. 40 ГК (ст. 784-800***). 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. Однако специфика деятельности транспортных организаций в зависимости от вида транспорта существенно влияет на условия перевозки. Именно поэтому особенности правовой регламентации транспортных договоров на различных видах транспорта закреплены в специальном транспортном законодательстве. На морском транспорте правовое регулирование договора морской перевозки грузов закреплено в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (***КТМ РФ***).

## 3.1. Договор морской перевозки по КТМ РФ.

 В соответствии с морским законодательством Российской Федерации существуют два правовых режима:

*▬ один* - для морских перевозок между портами России (каботаж);

*▬* *другой* - для перевозок в заграничном сообщении.

 Основное различие между ними заключается в том значении, которое придается воле сторон договора о морской перевозке. Если для каботажа нормы, содержащиеся в КТМ РФ, признаются императивными, то для заграничного плавания большинство этих норм являются диспозитивными.

 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.

 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.

 Многие статьи КТМ РФ повторяют нормы международного законодательства. Что касается чартеров, то здесь, как и в международной практике, большое значение имеют проформы чартеров, установившиеся в торговых перевозках. Международными организациями ранее предпринимались попытки стандартизации и унификации перевозок по чартерам. Тем не менее, пока еще не существует осознания того, что такие меры необходимы. Единственное, что сейчас необходимо, - это унификация некоторых терминов, применяющихся в чартерах. Несмотря на это в КТМ РФ существуют специальные статьи, посвященные чартеру. Так, ***статья 120, КТМ*** ***РФ,*** регламентирует содержание чартера: чартер должен содержать наименования сторон, размер фрахта, обозначение судна и груза, места погрузки, места назначения или направления груза. Остальные условия и оговорки могут быть включены в чартер по согласованию сторон.

 Одной из особенностей российского морского права является обязательность выдачи перевозчиком отправителю коносамента в каботажных перевозках.

 В нормах большинства зарубежных стран, а также в конвенциях 1924 и 1978 годов предусмотрена обязанность перевозчика выдать коносамент "по требованию отправителя", что дает возможность применять другие документы, которые, в свою очередь, являются доказательством заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза. Однако в КТМ Российской Федерации это требование приближено к международным нормам.

 В соответствии со ***статьей 142 КТМ РФ*** коносамент должен быть выдан по требованию отправителя. Кроме того, допускается использование других документов вместо коносамента, в том числе "бортового коносамента", в котором в дополнение к данным, необходимым для простого коносамента, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. В ***статье 144 КТМ*** ***РФ*** даётся требование к содержанию коносамента, а именно:

1. наименование перевозчика и место его нахождения;
2. наименование порта погрузки согласно договора морской перевозки груза и дата приёма груза перевозчиком в порту погрузки;
3. наименование отправителя и место его нахождения;
4. наименование порта выгрузки согласно договора морской перевозки груза;
5. наименование получателя, если он указан отправителем;
6. наименование груза;
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.[[16]](#footnote-16)

 Следовательно, содержание коносамента по КТМ РФ полностью соответствует международным требованиям, применяемым к коносаменту.

 Одним из принципиальных отличий действующего КТМ РФ от норм многих государств и Конвенции 1978 года является признание в качестве основания для освобождения от ответственности перевозчика (но только в загранплавании) наличия "навигационной ошибки", то есть упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном. Для освобождения от ответственности перевозчик обязан доказать не только наличие навигационной ошибки, но и причинную связь между несохранностью груза и этой ошибкой. Если же причиной, вызвавшей навигационное происшествие (посадку на мель, столкновение и др.), явились обстоятельства, за которые перевозчик должен по закону отвечать (немореходное состояние судна на момент выхода в рейс, необоснованная девиация и т.п.), то последующая навигационная ошибка не освобождает перевозчика от ответственности.

 Это положение ставит российского морского перевозчика в более выгодные условия по отношению к другим перевозчикам грузов. Одновременно это в некоторой мере негативно сказывается на конкурентоспособности российского торгового флота на мировом рынке (несмотря на то, что эта норма не является императивной для перевозок в заграничном сообщении, она будет применяться в случае, если соглашением сторон не предусмотрено иное).

 Это возлагает на перевозчика основное бремя по доказыванию своей невиновности. Тем не менее, ***в параграфе 8 КТМ РФ*** возлагает на истца бремя доказывания вины перевозчика в значительно большем числе случаев, чем это делает Конвенция 1978 года

 Перевозчик не отвечает за утрату или повреждение груза, а также просрочку в его доставке, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка в его доставке произошли вследствие обстоятельств, перечисленных в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, среди которых обстоятельства непреодолимой силы, опасности или случайности на море и в других судоходных водах, пожар, возникший не по вине перевозчика, недостатки судна, которые не могли быть обнаружены при проявлении должной заботливости (скрытые недостатки) и т.д.

 Для перевозок в каботаже применяется следующее правило: "За утрату, недостачу или повреждение груза перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

■ за утрату и недостачу груза - в размере стоимости утраченного груза;

■ за повреждение груза - в сумме, на которую понизилась его стоимость.

 Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если он не входит в цену утраченного или недостающего груза". В КТМ РФ (***статья 170***) почти повторяются основные положения ***статьи 6*** о пределах ответственности, оговоренных в Конвенции 1978 года, за исключением значения максимальной суммы ответственности за утрату или повреждение груза, установленного в Кодекса на более низком уровне:

"1. Если род и вид груза, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

2. Ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза.

3. Общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком, не может превышать предела ответственности, который был установлен в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность...".**[[17]](#footnote-17)**

 В Кодексе торгового мореплавания РФ предусмотрено, что грубая неосторожность действия или бездействия перевозчика являются основаниями утраты последним права на ограничение ответственности.

 Кодекс торгового мореплавания регламентирует ответственность агентов и служащих перевозчика, которые вправе воспользоваться теми же правами в отношении освобождения от ответственности, что и перевозчик, и к которым относятся по аналогии правила об утрате права на ограничение ответственности.

 По КТМ РФ, если перевозка осуществляется на основании коносамента, любое условие в договоре морской перевозки груза об освобождении перевозчика от ответственности или установлении меньшего предела ответственности, чем тот, который предусмотрен Кодексом, является недействительным.

 Эта норма не применяется к соглашениям, заключенным относительно:

● ответственности перевозчика с момента принятия груза до его погрузки на судно и после выгрузки до его сдачи;

● перевозки, которые в соответствии с договором перевозятся на палубе;

● перевозки определенных грузов на особых условиях, когда характер и состояние груза либо обстоятельства, сроки и условия, при которых должна осуществляться перевозка, оправдывают заключение особого соглашения, если в этом случае не выдается коносамент и согласованные условия перевозки включены в документ, не являющийся товарораспорядительным и содержащий указание на это

 В дополнение к этим нормам в КТМ РФ внесено императивное правило в отношении перевозчика, в соответствии с которым перевозчик обязан с момента принятия груза к перевозке до его выдачи надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.

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

 Российское законодательство по-разному подходит к распределению ответственности между перевозчиком и грузовладельцами в зависимости от географических характеристик перевозки. Если перевозка осуществляется между портами Российской Федерации, то на перевозчика возлагается больший объем обязанностей по сохранности груза и более высокий уровень ответственности. Для таких перевозок правило о навигационной ошибке не применяется.

 При перевозках в заграничном сообщении судовладельцы пользуются более льготным режимом.

■Во-первых, стороны договора обладают гораздо большей свободой в определении условий договора.

■Во-вторых, к таким перевозкам применяется правило о навигационной ошибке.

■В-третьих, размер ответственности перевозчика ограничен.

 Всё сказанное позволяет сделать вывод, что Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, в основном, воплотил в себе все нормы Международного права.

## 3.2. Технология морской перевозки грузов.

 ***Технология*** – это последовательность, методы и средства выполнения работ.

 Технология морских перевозок грузов представляет собой целую отрасль науки эксплуатации морского транспорта. Учебник В.И Снопкова «Технология перевозки грузов морем» состоит из 14 глав,**[[18]](#footnote-18)** которые рассматривают следующие вопросы: обязанности перевозчика и грузоотправителя по обеспечению сохранности груза; классификацию, транспортные характеристики и нормативную базу технологии перевозки грузов; регулирование теплообмена грузов с окружающей средой; перевозку навалочных, генеральных, лесных, продовольственных опасных, наливных грузов; перевозка подвижной техники, крупногабаритных и тяжеловесных грузов; вопросы, касающиеся грузового плана, а также некоторые особенности эксплуатации морских судов и сюрвейерское обслуживание транспортного процесса.

 Следовательно, технология перевозок грузов, как отраслевая дисциплина рассматривает практически все вопросы, связанные с погрузкой, сохранной перевозкой и выгрузкой грузов.

 Мы не будем рассматривать все эти вопросы, остановимся лишь на свойствах груза. Глубокое знание свойств и особенностей грузов, которые проявляются в процессе морской перевозки, причем проявляются по-разному, в зависимости от условий внешней среды, а также ряда других факторов, является основой технологии перевозок. Поэтому точное знание этих свойств и особенностей позволит правильно решить вопросы приемки и композиции грузов для каждого конкретного рейса, их размещения в грузовых помещениях судна, установления тепловлажностного и воздухообменного режимов, укладки, организации грузовых работ.

 С того момента, когда товар предъявлен к перевозке, он переходит в новое состояние — становится грузом. При превращении товара в категорию груза для транспорта теряет значение ряд его товарных характеристик (потребительских свойств), но появляется необходимость изучения и учета транспортных характеристик груза. Транспортные характеристики груза — это совокупность свойств груза, определяющих технику и условия его перевозки, погрузки и хранения. В понятие транспортной характеристики груза в первую очередь входят объемно-массовые характеристики, режимы хранения, физико-химические свойства, особенности тары и упаковки, а также некоторые товарные свойства.

 Транспортные характеристики груза взаимно связаны с техникой перевозки. В последние десятилетия форма предъявления грузов к перевозке в значительной степени повлияла на специализацию флота. В настоящее время строят не только танкеры, лесовозы, хлопковозы, рефрижераторные суда и суда для перевозки генеральных грузов, но создана целая серия принципиально новых специализированных судов — автомобилевозов, контейнеровозов, лихтеровозов, судов для перевозки древесной щепы, пульпы рудных концентратов, газов и химических грузов.

 Для придания грузу транспортабельного состояния его упаковывают в тару, которая должна быть достаточно прочной для условий морской перевозки и выдерживать перегрузку в пунктах перевалки грузов, легкой, дешевой и минимальной по объему.

 В России для всех видов транспорта была установлена единая классификация и тарифная номенклатура грузов, которая служит для установления тарифного класса груза и определения провозной платы. Однако сейчас плата устанавливается на основе договорных отношений.

 В основу тарифной номенклатуры положено деление грузов по:

● происхождению — продукты сельского хозяйства и промышленности;

● физико-химическим свойствам — скоропортящиеся и устойчиво сохраняющиеся;

● технике перевозки — сухие и наливные;

● форме предъявления к перевозке — тарно-штучные, навалочные, наливные и так далее.

 Транспортная классификация охватывает всю номенклатуру предъявляемых к перевозке грузов. Она учитывает различные требования организации транспортного и перегрузочного процессов. Признаки общности, по которым можно объединить различные группы грузов, очень разнообразны, поэтому существует несколько видов классификации грузов. Транспортная классификация может быть представлена в виде схемы:

 **Категории грузов**

Рис. 2 Общая схема технологической классификации грузов.**[[19]](#footnote-19)**

 Для разработки комплексной системы нормирования технологии перевозки все грузы разбиты на пять видов: навалочные, генеральные, режимные, опасные и наливные. Комплексная система нормирования технологии перевозки грузов может быть представлена в таком виде:



Рис.3 Комплексная система нормирования технологии перевозки грузов**[[20]](#footnote-20)**

 Не зная свойств груза, нельзя решить вопрос о пригодности данного судна для определенного рейса, о том, как правильно использовать технические средства судна, предназначенные для обеспечения сохранности груза. Наконец, изучение свойств грузов имеет важное значение и для правильного решения коммерческо-правовых отношений с клиентурой; в частности, только зная признаки, свидетельствующие о недостаточной транспортабельности груза или хотя бы вызывающие сомнения в его транспортабельности, можно внести соответствующую оговорку в коносамент и тем самым оградить интересы перевозчика.

 В последние годы проблема сохранной перевозки грузов занимает все большее место, как в практической эксплуатационной деятельности флота, так и в научных исследованиях.

 В связи с увеличением объема перевозок, появлением новых видов грузов на морском транспорте назрела острая необходимость, в проведении серьезных исследований способов перевозки, значительного количества разнообразных грузов.

 Также следует отметить, что наряду с изучением свойств грузов и правил их перевозки важно знать технические средства судна, которые предназначены для обеспечения сохранности грузов при их перевозке, чтобы эффективно их использовать.

## 3.3. Опыт работы ОАО "Мурманское морское пароходство"

 ОАО "Мурманское морское пароходство" - единственная в России и за рубежом компания, имеющая одновременно сухогрузный, танкерный, пассажирский, ледокольный атомный и дизельный флот. По предварительным данным, в 2001 году пароходство на 30% увеличило объемы грузоперевозок по сравнению с предыдущим годом, в том числе нефти было перевезено в 2,5 раза больше.

 Многопрофильность флота, которым владеет пароходство, позволяет оперативно реагировать на изменения ситуации на фрахтовом рынке, гибко маневрировать в поисках грузовой базы. К тому же у компании высокий международный престиж, подкрепленный более чем 60-летним опытом работы в Арктике и на международных морских линиях. Пароходство с полным правом можно назвать академией ледового мореплавания, выпускникам которой под силу выполнение любых задач в морском бизнесе. Специфика работы в экстремальных условиях арктических морей позволяет тому, кто прошел эту школу, в любых других ситуациях быстро найти единственно верное решение, базирующееся на высочайшем профессионализме. Подтверждением этому могут быть результаты 2001 года: по сравнению с предыдущим годом компании удалось получить прибыли в два с половиной раза больше.

 ОАО «Мурманское морское пароходство» имеет тесное сотрудничество с компанией ОАО "Апатит", ОАО ГМК “Норильский никель”. Подписанный нашими компаниями долгосрочный контракт - хороший пример экономически выгодного сотрудничества. Кроме того, пароходство помогло наладить работу Кандалакшскому морскому торговому порту и организовать новый мощный грузопоток кузбасского угля на экспорт. С учетом того, что порт и Кандалакшский залив замерзающие, стабильную круглогодичную работу здесь обеспечивают ледоколы пароходства.

 Сотрудничество с новыми и старыми партнерами, поиск перспективных направлений грузоперевозок, заключение выгодных для компании контрактов и другие направления деятельности весьма ощутимо сказались на итогах работы. Объем грузоперевозок компании, впервые за последнее десятилетие, составил около шести миллионов тонн сухих грузов в год.

 Суда пароходства осуществляют транзитное плавание по Северному морскому пути (Севморпути). Но еще нее все получается, как хотелось бы. Процесс идет настолько тяжело, что быстро увеличить грузопоток чрезвычайно сложно. На наш взгляд, основными причинами тому являются уже сложившиеся налаженные грузопотоки через юг, и отсутствие судов крупного тоннажа, которые бы позволили сделать круглогодичные рейсы транзитного плавания окупаемыми и более привлекательными для клиентов. Мурманское пароходство готово организовать строительство таких судов, но пока отсутствует реальная государственная поддержка арктического судостроения. Многие питают иллюзии в отношении стремительного увеличения грузопотоков в транзитном плавании через Севпорпуть. Компания планирует в перспективе довести объемы грузопотоков до 1 млн. тонн. В прошлом году был организован специальный рейс теплохода "Капитан Назарьев". Он доставил груз в Ирландию из Китая, сократив время в пути на 10 суток, а расстояние - на три тысячи миль. Каждый такой рейс, помимо своей коммерческой значимости, дает неоценимый материал для проведения дальнейших исследований в области навигационных, технических и экономических аспектов устойчивого мореплавания по Севморпути, ведь не стоит забывать, что Мурманское пароходство - единственный грузоперевозчик, который ходит транзитом по этой арктической трассе.

 В течение последних лет пятнадцати велись разговоры о перспективах вывоза нефти Тимано-Печоры на экспорт, но это только разговоры. Реальные шаги в этом направлении были предприняты Мурманским пароходством. За один год ОАО "Мурманское морское пароходство" с ОАО "Архангельскгеолдобыча" и ОАО "ЛУКойл-Арктик-Танкер" в тяжелых условиях Арктики создали уникальную транспортно-технологическую систему круглогодичного вывоза нефти с Варандея в Роттердам. Для этого были завезены тысячи тонн металлоконструкций, труб; проложены по дну моря подводные трубопроводы; смонтирован береговой резервуарный парк с мощной насосной станцией и многое др. Было найдено совершенно необычное решение по модернизации ледокола "Капитан Николаев", который простоял более пяти лет у причала в порту Мурманск, принося одни убытки, и все больше и больше раздавалось голосов с предложениями отправить его на металлолом. Ледокол был переоборудован, на его базе создан уникальный научно-производственный комплекс, который обеспечивает не только перегрузку нефти, но и мероприятия по предотвращению ее разлива. На ледоколе имеются подразделения и лаборатории, в том числе анализа нефти, а также для проведения подводно-технических работ и экологического мониторинга природы Арктики. Созданы условия для работы пограничников и таможенников.

 Арктика есть Арктика, и специалистам часто приходится сталкиваться с неизученными природными, в том числе ледовыми процессами, создающими дополнительные трудности, и лишь благодаря огромному опыту наших работников весь комплекс Варандей работает круглый год. В будущем компания планирует удешевить транспортировку арктической нефти на экспорт, для чего, в перспективе, готова приобрести несколько танкеров дедвейтом 150 тысяч тонн и более. Также руководство пароходства предполагает в ближайшее время начать строительство судов - газовозов для транспортировки сжиженного газа, и вывоз пропан бутана в танконтейнерах с Ямала и Таймыра.

 В настоящее время стоимость транспортировки нефти до Роттердама через Варандей в 2 раза дешевле, чем через балтийскую трубопроводную систему (БТС). В случае если объемы грузопотоков увеличиваются до 5 миллионов тонн, у компании появляется резерв, который, позволит сократить стоимость перевозок в 3 раза. Поэтому компания не боится конкуренции с БТС. Грузовладельцы смогут по достоинству оценить выгоду арктической транспортной системы.

 Кроме того в сложной экономической обстановке компания сохранила лидирующие позиции на контейнерной линии "Полар Лайн", между портами Финляндии и Германии. Пароходством заключен долговременный контракт с норвежской компанией "Норск-Гидро". Также суда Мурманского морского пароходства, занимаются перевозками каолина из США в Европу, бокситов из Греции в Россию и т. д. Одно из главных направлений деятельности Мурманского пароходства - развитие сотрудничества с компанией "Арктикуголь", связанное с вывозом угля со Шпицбергена в европейские порты.

 Нельзя не отметить работу судов атомного флота. Атомный флот - это не только ледоколы, но и огромная инфраструктура, оснащенная самым современным оборудованием, со своим высокопрофессиональным персоналом. В состав его входит группа судов атомного технологического обеспечения, состоящая из специализированных плавучих технических баз, спецтанкера для перевозки жидких радиоактивных отходов и т. д. Флот и береговые подразделения составляют единую транспортно-технологическую систему, созданную для надежной организации перевозок грузов на трассах Северного морского пути.

 Сегодня Мурманское морское пароходство активно занимается решением проблемы утилизации отработанного ядерного топлива с атомных подводных лодок. Технология извлечения ядерного топлива из реакторов АПЛ аналогична операциям по перегрузке ядерного топлива, которые выполняются на гражданских атомоходах компании. Это позволило компании уже не один год активно сотрудничать с Военно-морским флотом РФ в решении сложнейшей задачи - выгрузки, хранения и отправки на переработку отработанного топлива с реакторов атомных подводных лодок. В этом году около 60% эшелонов с отработанным ядерным топливом всей России будет отправляться для переработки на комбинат "Маяк" с использованием инфраструктуры Мурманского пароходства.

 В составе ОАО "Мурманское морское пароходство" работает единственный в мире, уникальный по своим техническим характеристикам, атомный лихтеровоз "Севморпуть". Имея водоизмещение 61 тысячу тонн, он берет на борт 74 лихтера или 1336 20-футовых контейнеров с грузом, и при этом способен самостоятельно двигаться во льдах толщиной до одного метра. Он прекрасно зарекомендовал себя в Арктике и заменяет сразу три транспортных судна ледового класса, а экономика грузоперевозок показывает, что альтернативы ему нет.

 Подведя итог всему сказанному, в приложении №5 приведена характеристика деятельности ОАО «Мурманское морское пароходство» за 2000 год, которая отображает деятельность компании по транспортировке грузов.

# Заключение

 Современное развитие морских отраслей мировой экономики, в частности, морского транспорта, обусловило проведение многими государствами активной и целенаправленной морской политики, как части их общей внешней и внешнеэкономической политики.

 Задачи осуществляемой государствами морской политики потребовали выработки соответствующих юридических норм. В свое время это вызвало к жизни конвенции по морскому праву.

 Наличие серьезных противоречий между политическими тенденциями различных государств и их групп обусловливает противоречивость тенденций в развитии современного международного морского права.

 Осуществляемая в Мировом океане деятельность чаще всего связана с производственными процессами и имеет целью достижение определенных материальных результатов. При осуществлении такого рода деятельности между её участниками, а также между ними и другими лицами возникают отношения имущественного характера, регулируемые в основном гражданско-правовыми нормами. В этих имущественных отношениях часто участвуют граждане и организации разных государств. В таких случаях регулировать возникающие между ними отношения юридическими нормами одного какого-либо государства оказывается затруднительными, а иногда и невозможными, особенно, если в основе этих отношений лежат факты или события, имевшие место в открытом море. При попытках же применять законодательство отдельных государств вызывает коллизию законов.

 Поэтому, в рамках международного морского права регулирование имущественных отношений осуществляется с помощью унифицированных гражданско-правовых норм или с помощью коллизионных норм, отсылающих к подлежащему применению национального законодательства. Унифицированные гражданско-правовые и коллизионные нормы содержатся в соответствующих международных договорах, заключаемых с целью достижения единообразного решения спорных вопросов и избежания коллизий законов. Совокупность гражданско-правовых, коллизионных, а в ряде случаев и гражданско-процессуальных норм, регулирующих отношения, связанные с морской деятельностью, составляет международное частное морское право.

 Договор перевозки грузов - один из хозяйственных важнейших договоров, благодаря которому, осуществляется связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей.

 Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации – грузоотправитель и перевозчик. Договор морской перевозки грузов бывает двух видов: договор перевозки грузов по чартеру и договор перевозки грузов по коносаменту.

 При линейной системе эксплуатации флота суда регулярно совершают рейсы по расписанию в заранее установленных направлениях с заходом в определённые порты. Предлагая отправить груз на одном из судов регулярной линии, судоходное предприятие берёт на себя обязанность вступить в договор перевозки груза на объявленных им условиях по линейному коносаменту с каждым, кто к ней обратиться. Такой договор должен быть отнесён к категории публичных договоров.

 Линейные перевозки грузов являются более прогрессивными и удобными перевозками на морском транспорте. Но в силу ряда причин суда, в основном, совершают трамповые рейсы. Трамповые 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.

 Порядок разработки условий и заключения двух указанных видов договоров перевозки груза различен. Заключая чартер, стороны имеют возможность обсудить и согласовать условия перевозки. Наличие типовых проформ 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 определёнными портами и существующие на линии тарифы, судовладельческое предприятие тем самым предлагает грузовладельцам вступить в договор перевозки груза на определённых условиях. При таком положении грузовладельцу остаётся только согласиться или не согласиться с предложенными условиями.

 Рассмотрим соотношение чартера и коносамента. При перевозке груза на линейном судне, когда чартер не составляется, вопрос о соотношении вообще не может быть поставлен, так как линейные перевозки осуществляются на основании коносамента. Сложнее решается вопрос о соотношении чартера и коносамента при трамповых перевозках. Наличие двух документов: чартера как формы одного из двух видов договора перевозки груза и коносамента, который подтверждает принятие груза к перевозке, ставит вопрос о разграничении сферы действия этих документов. При совпадении одной из сторон договора перевозки с получателем отношения между ними регулируются чартером. Получатель груза не всегда является стороной договора перевозки груза, и отношения с ним регулируются коносаментом, но если в коносаменте сделана ссылка на чартер, то условия коносамента являются обязательными для получателя. При решении вопроса о том, какие условия чартера при наличии ссылки должны войти в коносамент и стать обязательными для третьего лица (получателя) судебная и арбитражная практика рекомендует учитывать следующие обстоятельства:

● определение содержания ссылки коносамента;

● выявление смысла положений и условий чартера в содержании коносамента;

● установление совместимости положений чартера с условиями коносамента.

 При определении содержания ссылки коносамента следует руководствоваться следующим: чем менее конкретный характер носит ссылка, тем уже круг условий чартера, который с её помощью может быть инкорпорирован в коносамент. Наиболее общий характер носит ссылка «все другие условия – в соответствии с чартером».

 Во втором случае посредством одной из двух указанных развёрнутых ссылок в коносамент, в принципе, могут быть инкорпорированы любые положения чартера.

 При установлении совместимости положений чартера с условиями коносамента , если то или иное положение чартера не согласуется с условиями, изложенными в коносаменте, оно не считается включённым в коносамент.

 В практике торгового мореплавания, в основном, все претензии по несохранным перевозкам возникают при трамповых перевозках грузов. Поэтому в заключении данной дипломной работы нам хотелось бы остановиться на договоре морской перевозки при нерегулярных перевозках (трамповых перевозках). Трамповые перевозки грузов осуществляются по договору морской перевозки груза - чартеру. Хотя правильнее будет назвать чартер договором фрахтования судна. Кроме договора фрахтования (чартера) при трамповых перевозках используется, как отмечалось выше, коносамент, который выполняет следующие функции:

1. свидетельствует о заключении договора перевозки;
2. является распиской в получении груза перевозчиком;
3. является товарораспорядительным документом (ценной бумагой),

а также является как бы оборотным документом.

 При заключении договора перевозки по чартеру стороны обговаривают все условия. С коносаментом дело обстоит сложнее. На данном этапе существует три конвенции, регламентирующие правила перевозок по коносаменту, то есть существует три правовых режима. Если груз погружен в стране, которая присоединилась к Правилам Висби, а выгружается в стране, которая ратифицировала Гамбурские правила, тогда возникают противоречия. Этот вопрос, на данный момент, не урегулирован в Международных морских перевозках и требует детального рассмотрения. Мы считаем, что международное морское право подлежит урегулированию, касающегося единым международным правилам о коносаменте.

 Далее обратимся к нашему Российскому законодательству, касающемуся договора морской перевозки грузов. Новый КТМ РФ 1999 года, в основном, исправил все недостатки, которые были в КТМ СССР 1968 года, но только в основном. Мы считаем, что на данном этапе Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации также далёк от совершенства. В КТМ РФ некоторые статьи воспроизводят пункты Гамбурских правил, но тем не менее Россия не присоединилась к данной конвенции. Как уже отмечалось выше, Россия присоединилась к Гаагским правилам и Правилам Висби. Возникает вопрос: Почему при составлении КТМ не было учтено этого? Далее Российское законодательство ставит иностранного перевозчика в более выгодные условия перед отечественным. Это выражено, например, в навигационной ошибке, которая при заграничных перевозках освобождает перевозчика от ответственности, а в каботаже не освобождает. Мы считаем, что этот недостаток, должен быть изменён методом внесения поправок в действующий КТМ РФ.

 Не менее важным считается вопрос, касающийся оговорок в коносаменте. По Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации и Гамбурским правилам перевозчик должен вносить в коносамент оговорки, касающиеся состояния груза, его массе, количеству мест и. т. д. В реальности же всё обстоит иначе. Зачастую фрахтователь требует, чтобы перевозчик подписывал чистые коносаменты, так как коносаменты с оговорками, которые подписывает перевозчик в целях защиты своих интересов, банками для оплаты не принимаются. Перевозчика фрахтователь ставит в затруднительное положение.

С одной стороны фрахтователь фрахтует судно и временно, как бы, является его хозяином, но с другой стороны при подписании «чистых» коносаментов перевозчик берёт на себя обязательства, которые могут возникнуть в порту выгрузке груза, касающиеся недоброкачественного состояния, несоответствия веса, нарушению упаковки, недостаче груза. Этот аспект также не урегулирован, как в международном морском, так и в отечественном законодательстве. Решение этой проблемы, мы считаем, может быть решено путём разработки стандартных оговорок, включающих основания и причины применительно к различным родам груза и способу предъявления их к перевозке. Естественно этот вопрос должен быть урегулирован и в Унифицированных правилах для акредетивов.

 Подводя итог вышесказанному можно сделать вывод, что ещё многое в Международном морском, а также в Российском морском законодательстве требует доработки. Все замечания, указанные в работе, основаны на собственном опыте перевозки грузов. Следует отметить, что при урегулировании всех предложений, отмеченных выше, мы избавим всех участников договора морских перевозок грузов от претензий, что в свою очередь, освобождает стороны от необоснованных убытков, связанных с морской перевозкой грузов.

### Список использованных источников:

***Нормативный материал:***

1. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. Информационно-правовая система “Консультант Плюс”.
2. Протокол об изменении Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Шемякин О.М. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. – Одесса: ЛАТСТАР, 1999.-172 с.
3. Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 года. Шемякин О.М. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. – Одесса: ЛАТСТАР, 1999.-172 с.
4. Международные правила толкования торговых терминов Инкотермс 2000. Информационно-правовая система “Консультант Плюс”.
5. Йорк-Антверпенские правила 1974 года, изменённые в 1990 году. Информационно-правовая система “Консультант Плюс”.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации. Полный сборник кодексов Российской Федерации.-М.: «Информэкспо», Воронеж: издательство Борисова, 1999.-760 с.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Официальное издание. – М.: Библиотека “Российской газеты”, 1999. – 192 с.
8. Информационно-правовая система “Консультант Плюс”.

***Монографии, научные статьи, литература:***

1. Аксютин Л.Р., Бондарь В.М., Ермолаев Г.Г. и др. Справочник капитана дальнего плавания. М.: Транспорт 1988 г. –248 с.
2. Белоусов Л.Н., Корхов Я.Г. Технология морских перевозок грузов. Издательство Транспорт, 1967г. – 304 с.
3. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский Л.М. Морское право. М.: «Транспорт», 1976. 271 с.
4. Бурмистров М.М. Фрахтование судов и внешнеторговые операции. М.: “Транспорт” 1975 г. – 248 с.
5. Гуцуляк В.Н. Морское право: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.- 368 с.
6. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.- 256 с.
7. Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. – М.: Спарк, 2000 – 734 с.
8. Иванов Г.г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л.: Судостроение, 1984 г. – 287 с.
9. Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смешными морскими договорами). М.: «Транспорт», 1978. – 160 с.
10. Кокин А.С. Коносамент. Правовые аспекты. – М.: Транспорт, 1987. 149 с.
11. Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. М.: Издательство «Спарк», 1998. – 560 с.
12. Мешера В.Ф. и другие. Советское морское право. Учебник для вузов морского транспорта. М.: Транспорт, 1985. – 277 с.
13. 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. 560 с.
14. АО «ЦНИИМФ». Проформы чартеров. Книга 1. С.Петербург: АО «Санкт – Петербургская типография №6, 1994 г. 490 с
15. АО «ЦНИИМФ» Морского Флота. Коммерческий справочник по условиям работы судов в загранплавании.Санкт-Петербург.1995. – 246 с.
16. Роль капитана в сборе доказательств. Перевод с английского. Мариуполь. 1992. 125 с.
17. Shipping agency practice by J/M/ van Berkum, Rotterdam. 1981/ 92 c.
18. Информационно – справочная система “Интернет”

Приложение №1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1997** | **March, 1997** |  |  |  |  |  |  |
| **Date** | **14.3** | **17.3** | **18.3** | **19.3** | **20.3** | **21.3** | **24.3** | **25.3** |
| **JE Hyde Shipping Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Freight Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Handy Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Panamax Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Capesize Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **1998** | **January** |  |  |  |  |  |  |
| **Date** | **5.1** | **6.1** | **7.1** | **8.1** | **9.1** | **12.1** | **13.1** | **14.1** |
| **JE Hyde Shipping Index** |  |  | **800** |  |  | **796** |  |  |
| **Baltic Freight Index** | **1232** | **1228** | **1226** | **1223** | **1224** | **1221** | **1214** | **1204** |
| **Baltic Handy Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Panamax Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Capesize Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **1999** | **Junuary** |  |  |  |  |  |  |
| **Date** | **4.1** | **5.1** | **6.1** | **7.1** | **8.1** | **11.1** | **12.1** | **13.1** |
| **JE Hyde Shipping Index** | **664** | **660** | **662** | **666** | **667** | **667** |  |  |
| **Baltic Freight Index (DRY)** | **784** | **779** | **791** | **792** | **791** | **787** | **786** | **780** |
| **Baltic Handy Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Panamax Index** |  |  | **729** | **734** | **735** | **730** |  |  |
| **Baltic Capesize Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2000** | **January** |  |  |  |  |  |  |
| **Date** | **4.1** | **5.1** | **6.1** | **7.1** | **10.1** | **11.1** | **12.1** | **13.1** |
| **JE Hyde Shipping Index** | **848** | **848** | **850** | **862** | **867** | **875** | **892** | **895** |
| **Baltic Freight Index (DRY)** | **1320** | **1329** | **1351** | **1326** | **1376** | **1388** | **1396** | **1403** |
| **Baltic Handy Index(Handysize DWT 10-35)** | **940** | **937** | **944** | **958** | **964** | **990** | **1007** | **1017** |
| **Baltic Panamax Index** | **1247** | **1285** | **1340** | **1378** | **1401** | **1422** | **1441** | **1465** |
| **Baltic Capesize Index** | **1782** | **1772** | **1776** | **1777** | **1770** | **1760** | **1748** | **1735** |
| **Baltic Handymax Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2001** | **January** |  |  |  |  |  |  |
| **Date** | **2.1** | **3.1** | **4.1** | **5.1** | **8.1** | **9.1** | **10.1** | **11.1** |
| **JE Hyde Shipping Index** | **959** | **957** | **953** | **951** | **952** | **951** | **942** | **933** |
| **Baltic Freight Index(DRY)** | **1599** | **1596** | **1594** | **1591** | **1591** | **1593** | **1592** | **1587** |
| **Baltic Handy Index** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Baltic Panamax Index(DWT 50-80)** | **1565** | **1568** | **1573** | **1576** | **1582** | **1588** | **1592** | **1592** |
| **Baltic Capesize Index(DWT 80-120)** | **2186** | **2182** | **2173** | **2166** | **2164** | **2165** | **2162** | **2150** |
| **Baltic Handymax Index(DWT 35-50)** | **9400** | **9343** | **9311** | **9276** | **9256** | **9240** | **9211** | **9182** |
| **2002** | **Junuary** |  |  |  |  |  |  |
| **Date** | **2.1** | **3.1** | **4.1** | **7.1** | **8.1** | **9.1** | **10.1** | **11.1** |
| **JE Hyde Shipping Index** | **729** | **730** | **730** | **730** |  |  | **722** | **719** |
| **Baltic Freight Index(DRY)** | **882** | **889** | **896** | **906** |  |  | **941** | **950** |
| **Baltic Panamax Index(DWT 50-80)** | **892** | **903** | **915** | **934** |  |  | **1023** | **1050** |
| **Baltic Capesize Index(DWT 80-120)** | **991** | **1003** | **1013** | **1022** |  |  | **1040** | **1041** |
| **Baltic Handymax Index(DWT 35-50)** | **6841** | **6829** | **6832** | **6834** |  |  | **6831** | **6832** |
| **JE Hyde Handymax Index** | **1115** | **1120** | **1120** | **1120** |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Приложение №2

Приложение №3

Приложение №4

|  |
| --- |
|  |

Приложение №5

**Характеристика деятельности ОАО «ММП» за 2000 год.**

1. См.: Кокин А.С. Коносамент. Правовые аспекты. – М.: Транспорт, 1987. с.21 [↑](#footnote-ref-1)
2. См.: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе. Информационно - правовая система “Консультант Плюс” [↑](#footnote-ref-2)
3. См.: Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Шемякин О.М., Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. – Одесса: ЛАТСТАР,1999. – 172 с.

 [↑](#footnote-ref-3)
4. См.: Федеральный Закон о присоединении Российской федерации к Протоколу об изменении Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, изменённой Протоколом от 23 февраля 1968 года. Информационно- правовая система “Консультант Плюс”

 [↑](#footnote-ref-4)
5. **:**См.: Конвенцию ООН по морской перевозке грузов 1978 года. Шемякин О.М., Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. – Одесса:ЛАТСТАР,1999. – 172 с [↑](#footnote-ref-5)
6. См.: Международные правила толкования торговых терминов Инкотермс 2000. Информационно –правовая система “Консультант Плюс”

 [↑](#footnote-ref-6)
7. См.: Йорк-Антверпенские правила 1974 года, изменённые в 1990 году. Информационно - правовая система “Консультант Плюс” [↑](#footnote-ref-7)
8. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Официальное издание. – М.: Библиотека “Российской газеты”, 1999. С.101 [↑](#footnote-ref-8)
9. Йорк-Антверпенские правила 1974 года. Информационно - правовая система “Консультант Плюс” [↑](#footnote-ref-9)
10. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Официальное издание. – М.: Библиотека “Российской газеты”, 1999. с.100 [↑](#footnote-ref-10)
11. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Официальное издание. – М.: Библиотека “Российской газеты”, 1999. с.106

. [↑](#footnote-ref-11)
12. См: Юридический справочник по торговому мореплаванию/ Под редакцией к.ю.н. А.С. Кокина. – М.: Издательство “Спарк”, 1998 г. С.3

\*Сталийное время – время, обусловленное для грузовых операций. [↑](#footnote-ref-12)
13. См.: Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие.- М.:Рос. Консульт, 2000.-с5. [↑](#footnote-ref-13)
14. См.: Shipping agency practice by J.M. van Berkum, Rotterdam, 1981. C.42. [↑](#footnote-ref-14)
15. См.: АО «ЦНИИМФ» Проформы чартеров. Книга 1.С.петербург: АО «Санкт-петербургская типография №6, 1994 г. С.6 [↑](#footnote-ref-15)
16. См.: Кодекс торгового мореплавания Российской федерации. Официальное издание. - М.:Библиотека «Российской газеты», 1999. С.55 [↑](#footnote-ref-16)
17. Кодекс торгового мореплавания Российской федерации. Официальное издание. - М.:Библиотека «Российской газеты», 1999. С.67 [↑](#footnote-ref-17)
18. См.: В. И Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем. Учебник для вузолв.3-е изд., перераб. и доп. – С.Петербург. АНО НПО «Мир и Семья», 2001 г.С.5 [↑](#footnote-ref-18)
19. См.: Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем. С.31. [↑](#footnote-ref-19)
20. Л.Р. Аксютин, В.М. Бондарь, Г.Г. Ермолаев и др. Справочник капитана дальнего плавания. М.: Транспорт 1988 г. С.177. [↑](#footnote-ref-20)