A low-angle, upward-looking photograph of several modern skyscrapers. The buildings are characterized by their grid-like window patterns and varying heights. The sky is bright and slightly hazy, creating a sense of height and urban density. The text is overlaid on the right side of the image.

**Особенности
правового
регулирования
морских перевозок
груза**

1. Договор морской перевозки груза

Регламентация договоров по поводу перевозки осуществляется нормами второй части Гражданского кодекса, которая полностью посвящена отдельным видам обязательств, а также специальными законами.

Ст. 115 в гл. VIII КТМ РФ дает следующее определение правоотношению, возникающему из договора морской перевозки груза: “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 (получателю), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).”

КОДЕКСЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТЕКСТ

Текст Кодекса приводится
по состоянию на 21 марта 2006 г.



Исходя из анализа данной статьи, можно сделать вывод, что предметом исследуемого договора является *деятельность по перемещению груза морем из одной точки пространства в другую.*

Стороны договора

ПЕРЕВОЗЧИК

лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.

ФРАХТОВАТЕЛЬ или ОТПРАВИТЕЛЬ

ПОЛУЧАТЕЛЬ

3-е лицо, в пользу которого осуществлена перевозка

- **Фрахтователем** является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер).
- **Отправителем** является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без такого условия, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

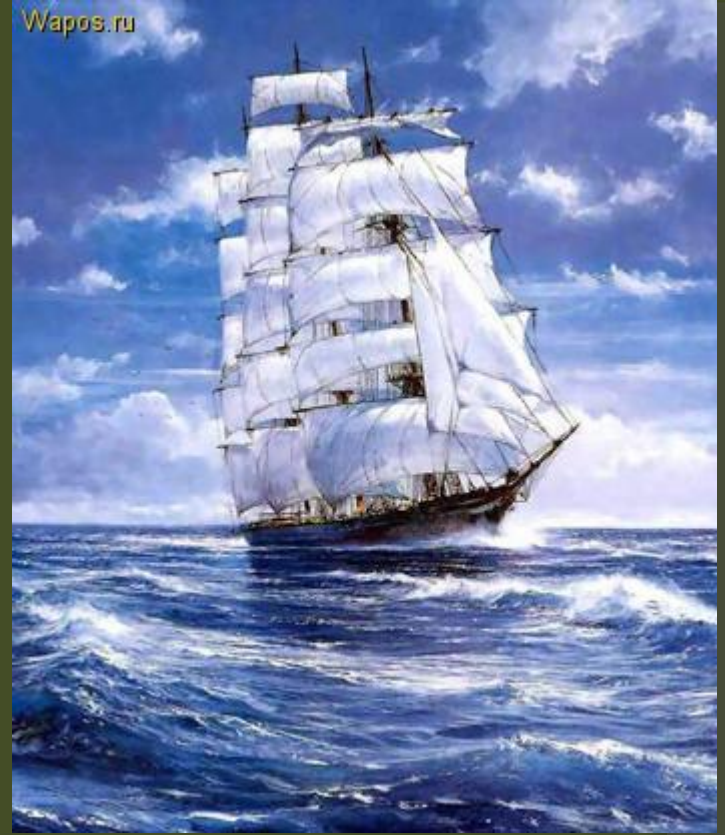
Исторически на морском транспорте сложились две основные формы его эксплуатации: нерегулярное (трамповое) судоходство, характеризующееся тем, что судно выполняет одиночные рейсы на переменных направлениях, и регулярное (линейное) судоходство, при котором движение судов осуществляется между определенными портами по заранее объявленному расписанию или с определенной периодичностью рейсов. Этому делению соответствуют два основных вида договора морской перевозки груза:

- 1) с условием предоставления для перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений;
- 2) без такого условия.

Первый вид договора именуется чартером или, что чаще используется на практике, “рейсовым чартером”.

Договор морской перевозки груза без условия предоставления всего судна, его части или определенных судовых помещений называют “договором перевозки по коносаменту”

ФОРМА ДОГОВОРА



Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.(ст.117 КТМ)

Чартер заключается в виде одного документа, подписываемого сторонами. Договор морской перевозки груза без условия предоставления для перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений чаще совершается путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телефонной, электронной или иной связи.

Виды морских перевозок

В малом каботаже
(между портами
России данного моря)

В большом каботаже
(между портами России
и разных морей)

В заграничном
сообщении
(между портами
разных государств)

ВИДЫ ДОГОВОР МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Чартер
(договор о
предоставлении под груз
своего судна, его части)

Коносамент
(разовый договор на перевозку
груза без предоставления
отправителю всего судна или
его части)

Тайм-чартер
(договор о
предоставлении
своего судна на
время)

Некоторые общие обязательства из договора морской перевозки груза

1. *Приведение судна в мореходное состояние* является одной из важнейших обязанностей перевозчика независимо от вида договора.

2. *Проявление разумной заботы о грузе* представляет собой одно из основных обязательств перевозчика.

3. *Обязательства перевозчика, касающиеся срока и маршрута перевозки груза.*

4. *Фрахт.* Фрахт представляет собой плату, взимаемую морским перевозчиком за доставку груза в порт назначения. Уплата фрахта составляет обязанность того лица, с кем перевозчик заключил договор, - т.е. отправителя или фрахтователя.

5. *Право перевозчика на Удержание груза*

Прекращение договора морской перевозки

груза

Договор может быть прекращен путем его расторжения, в соответствии со ст. 450 ГК РФ. Данная статья определяет круг юридических фактов, которые влекут расторжение договора:

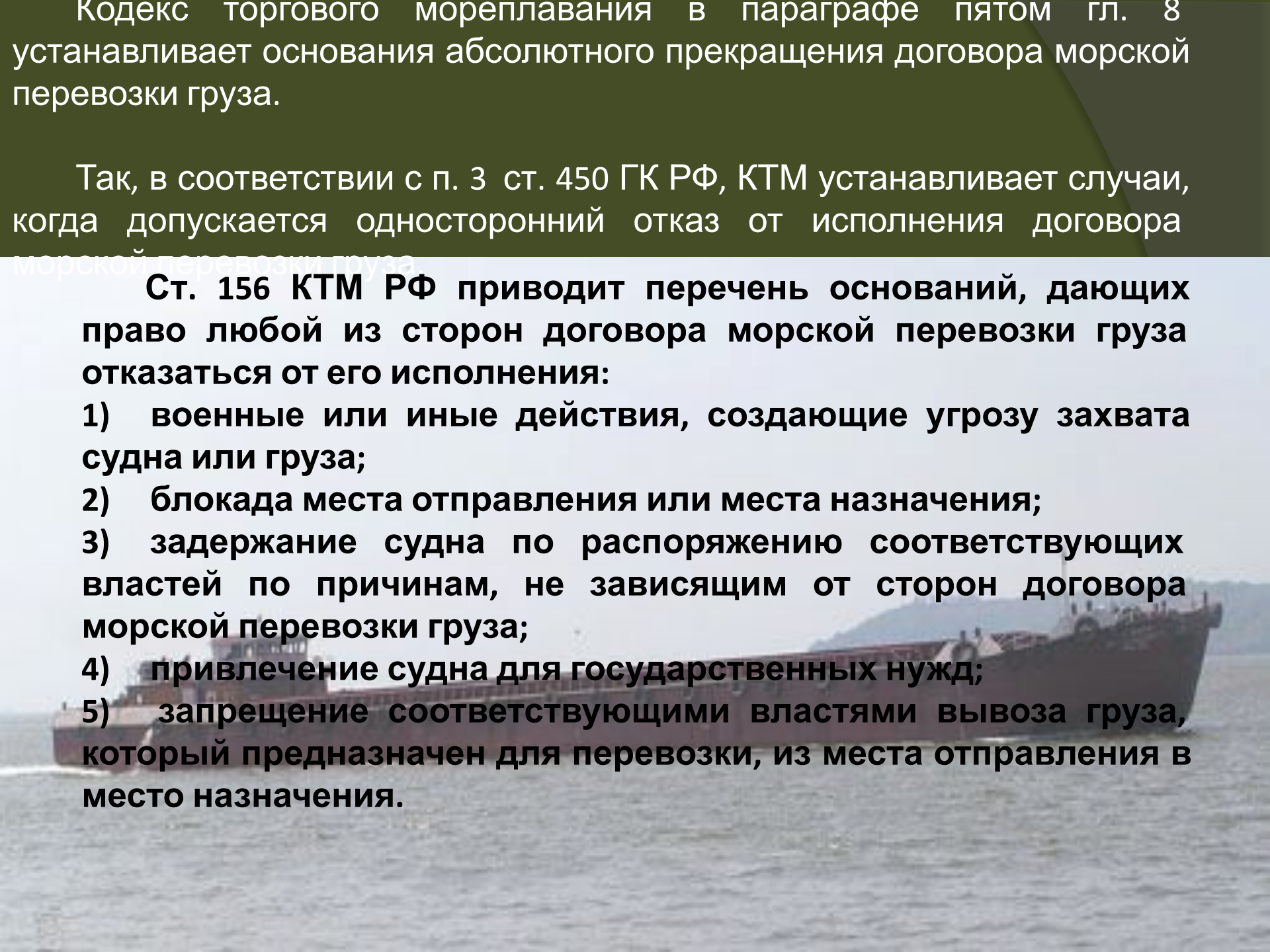
1. соглашение сторон;
2. решение суда, принятое по требованию одной из сторон договора при наличии оснований, указанных в ГК РФ, иных законах или договоре;
3. односторонний отказ от исполнения договора, если он допускается законом или договором.

Расторжение договора является абсолютным случаем его прекращения, поскольку утрачивают силу все обязательства, возникшие из него. Вышеуказанные “специальные ситуации”, кроме того, могут влечь прекращение лишь отдельных обязательств из договора. Например, чисто гипотетически перевозчик может освободить отправителя/фрахтователя от уплаты фрахта путем прощения долга.

Кодекс торгового мореплавания в параграфе пятом гл. 8 устанавливает основания абсолютного прекращения договора морской перевозки груза.

Так, в соответствии с п. 3 ст. 450 ГК РФ, КТМ устанавливает случаи, когда допускается односторонний отказ от исполнения договора морской перевозки груза.

Ст. 156 КТМ РФ приводит перечень оснований, дающих право любой из сторон договора морской перевозки груза отказаться от его исполнения:

- 1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;**
 - 2) блокада места отправления или места назначения;**
 - 3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза;**
 - 4) привлечение судна для государственных нужд;**
 - 5) запрещение соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления в место назначения.**
- 



Ст. 157 Кодекса торгового мореплавания конкретизирует применительно к договору морской перевозки груза правило, установленное ст. 416 ГК РФ: “обязательство прекращается невозможностью исполнения, если она вызвана обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает”. КТМ РФ такими обстоятельствами признает следующие.

- 1) гибель или насильственный захват судна;**
- 2) признание судна непригодным к плаванию;**
- 3) гибель индивидуально определенного груза;**
- 4) гибель груза, определенного родовыми признаками, после его сдачи при условии, если отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.**

Последствия прекращения договора в связи с данными обстоятельствами аналогичны отказу от исполнения договора в соответствии со ст. 156 КТМ РФ.

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

Чартер, рассчитан на перевозку крупных партий массовых грузов. Поэтому ее условием выступает предоставление всего судна, части или определенных судовых помещений.

- В отличие от коносаментных перевозок, чартер не регулируется международными договорами. Одной из причин тому является наличие множества проформ, которые весьма подробно регламентируют отношения сторон.

Необходимо отметить, что предпринимались различные попытки осуществить нормативное регулирование чартерных отношений унифицированными международными нормами. В частности, на Гамбургской конференции 1978 г. было внесено предложение о распространении новой конвенции на рейсовые чартеры.

В российском законодательстве, положения, посвященные рейсовому чартеру, содержатся в гл. 8 КТМ РФ, кроме того, определение чартера дается статьей 787 ГК РФ: “по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа”

Данное определение, выражающее скорее экономическую сущность чартера, несколько отличается от дефиниции, приведенной в ст. 115 Кодекса торгового мореплавания. ГК использует понятие “чартер” как синоним договора фрахтования.



3. Договор морской перевозки груза без условия предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений


Одной из организационных форм морских перевозок грузов является линейное судоходство. В числе основных ее достоинств можно назвать регулярность перевозок, возможность планирования транспортной деятельности, высокая эффективность работы всех звеньев производственного процесса.

Назначение линейного судоходства - обеспечение скоростной и высокосохранной доставки мелких партий грузов (как правило, генеральных). На судне может перевозиться большое количество партий груза, идущих в адрес различных получателей.


Именно в этой сфере получил распространение договор морской перевозки груза без условия предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений.

В юридической литературе, а также в судебной практике такой договор часто именуют “договором морской перевозки по коносаменту”





Согласно преобладающему мнению, коносамент обладает тройственной правовой природой:

- 1) представляет собой расписку, удостоверяющую принятие груза перевозчиком;
 - 2) обладает товарораспорядительной силой в отношении груза, т.е. является ценной бумагой;
 - 3) является доказательством наличия и содержания договора перевозки.
- 

В соответствии со ст. 142 КТМ РФ, отправитель должен составить за своей подписью документ, содержащий следующие данные:

- наименование отправителя и место его нахождения;
- наименование порта выгрузки;
- наименование получателя;
- наименование груза, его основные марки, число мест или предметов, массу, характер и особые свойства;
- внешнее состояние груза и упаковки;
- фрахт.

Consignor

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel

Port of discharge

Port of loading

Place of delivery

Marko and numbers

Number and kind of packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

FBL FAR - / RU

NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 465).

JSC "Trans Logistic Consult"

30, Tsvetnoj bul., bldg. 1, Moscow, 127051, Russia
Phone: +7 (495) 785 9285
Fax: +7 (495) 785 9289
http://www.tlc.com.ru
e-mail: tlc@tlc.com.ru

according to the declaration of the consignee

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8).

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods, in Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

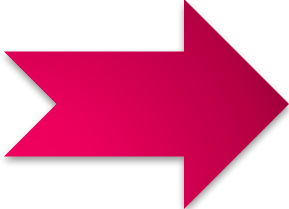
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Charge insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

Во взаимоотношениях между российскими организациями этот документ известен как погрузочный ордер.




Описание груза в коносаменте осуществляется по трем позициям.

1. *Идентификация груза.* Правила ГК устанавливают, что коносамент должен содержать основные марки, необходимые для идентификации груза. КТМ РФ добавляет, что необходимо указывать также наименование груза, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза.



2. *Качественная характеристика груза* приводится в коносаменте в самой общей форме. Качество товара - это категория договора купли-продажи, в котором она развернуто описывается. Перевозчик, не являясь экспертом, не может без несоразмерных затрат подробно определить внутренние свойства груза.

3. *Количественное описание.* В коносаменте для характеристики предмета перевозки могут использоваться такие показатели, как число мест, предметов, вес (масса), объем.



4. Ответственность перевозчика по договору морской перевозки груза

Статья 166. Ответственность перевозчика (КТМ РФ).

1. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:
- 1) непреодолимой силы;
 - 2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
 - 3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;
 - 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
 - 5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);
 - 6) военных действий и народных волнений;
 - 7) действия или бездействия отправителя или получателя;
 - 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
 - 9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;
 - 10) недостаточности или неясности марок;
 - 11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;
 - 12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

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

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

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

Статья 176. Ответственность отправителя и фрахтователя (КТМ РФ)

Отправитель и фрахтователь несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.