

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ



- **Морские перевозки** — самый эффективный и распространенный способ доставки груза. Морское судоходство - ключевая роль в жизни мировой экономики и занимает центральное место в формирующейся единой системе глобальных транспортных перевозок. Морской транспорт специфичен потому, что он по характеру деятельности является международной отраслью.
- В условиях активно развивающейся интернационализации производства это стабильное, бесперебойное, эффективное международное транспортное обслуживание становится важнейшим условием нормального функционирования, как отдельных национальных хозяйств, так и мировой экономики в целом.



При *международных морских перевозках* возникают сложные правовые вопросы.

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, которая была принята под эгидой Международного морского комитета в 1924 году. Конвенция называется Гаагские правила, которые вступили в силу 2 июня 1931 года.

Гаагские правила устанавливают морскому перевозчику ответственность за потери или убытки грузов, то есть они охватывают практически все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем.



Есть три правовых режима, которые регламентируют перевозку грузов.

Они закрепляются разными договорами:

- 1) Унификация коносамента и его правил (Международная конвенция, Брюссель 25.08.1924)
- 2) Документ «Правила Висби», который фиксирует изменения (унификация правил коносамента, Брюссель 25.08.1924)
- 3) Конвенция ООН, в которой рассматривались морские перевозки грузов (Гамбург 1978 год). Закон вступил в силу в 1992 году.



Перевозка пассажиров морским транспортом

Перевозка пассажиров осуществляется не только большими красивыми лайнерами или крейсерами, но и паромами. Паром это плавательное средство, которое используется для перевозки пассажиров и транспортных средств. Плыть на пароме получается дольше, чем на наземном транспорте, но для путешественников-автомобилистов - это преимущество, потому что есть возможность взять собой легковой автомобиль.



ПРЕИМУЩЕСТВА

- низкая себестоимость перевозок;
- большая грузоподъёмность, что позволяет перевозить значительные партии груза;
- практически нет ограничений на пропускную способность.



НЕОБХОДИМЫЕ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗА

1. Морская транспортная накладная – основной морской транспортный документ. В нем указан грузоотправитель, грузополучатель, наименование и количество груза.
2. Для перевозки коммерческого груза – коммерческий инвойс. В нем содержится более полная информация о грузе, включая стоимость, количество, название груза.
3. Для отправки личных персональных вещей необходим упаковочный лист. Это список вещей и ориентировочная их стоимость.
Примечание: некоторые компании требуют также коммерческие листы для перевозки личных вещей.
4. Специальные документы – зависят от товара и страны происхождения.

МОРСКОЙ КОНОСАМЕНТ ПО ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

 MAERSK LINE		BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT		SCAC MAEU BL No. 855291456																																																
Shipper Booking No. 855291456 Export references Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)		Booking No. 855291456 Export references Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)		SCAC MAEU BL No. 855291456 Ser Contract 182020																																																
Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer")		Notify Party (see clause 22)																																																		
Vessel (see clause 1 + 19) MAERSK RIO GRANDE		Voyage No. 0766	Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)																																																	
Port of Loading Callao		Port of Discharge Newark	Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)																																																	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER																																																				
Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No. 1 Container Said to Contain 250 BAGS 250 BAGS OF 69 KILOGRAMS NET EACH OF WASHED GREEN COFFEE PERUVIAN ALTURA EURO PREPARATION (E.P.) OCIA CERTIFIED CROP 2007. NET WEIGHT: 17,250.00 KGS REGISTER FDA N 19679922310 DRY MILL CORPORATION DE PRODUCTORES CAFE PERU SAC PASAJE EL SOL 297 CALLAO-PERU FAX: 511-1-451-4635 REGISTER N 11586364390 FREIGHT COLLECT CONTRACT SERVICE EXCELCO 182020 LOGO COOPERATIVE COFFEES LOGO PANGOA LOGO OCIA 30/519/0001 PERU ORGANIC FT CONTRACT PEP72 LOTE 5 FLO ID: 920 CLHU3173510 ML-SA2903065 20 DRY 8'6 250 BAGS 17370.000 KGS 20.000 CBM Shipper Seal : I-00127 Customs Seal : I00127			Weight 17370.000 KGS	Measurement 20.000 CBM																																																
Below particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Freight & Charges</th> <th>Rate</th> <th>Unit</th> <th>Currency</th> <th>Prepaid</th> <th>Collect</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Basic Ocean Freight</td> <td>1500.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>1500.00</td> </tr> <tr> <td>Bunker Adjustment Factor</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Chassis Usage</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Government Agency Certificate</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Documentation Fee - Destination</td> <td>0.00</td> <td>Per Bill of Lading</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Handling Charge - Destination</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Emergency Bunker Surcharge</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> </tbody> </table>					Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect	Basic Ocean Freight	1500.00	Per Container	USD		1500.00	Bunker Adjustment Factor	0.00	Per Container	USD		0.00	Chassis Usage	0.00	Per Container	USD		0.00	Government Agency Certificate	0.00	Per Container	USD		0.00	Documentation Fee - Destination	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00	Handling Charge - Destination	0.00	Per Container	USD		0.00	Emergency Bunker Surcharge	0.00	Per Container	USD		0.00
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect																																															
Basic Ocean Freight	1500.00	Per Container	USD		1500.00																																															
Bunker Adjustment Factor	0.00	Per Container	USD		0.00																																															
Chassis Usage	0.00	Per Container	USD		0.00																																															
Government Agency Certificate	0.00	Per Container	USD		0.00																																															
Documentation Fee - Destination	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00																																															
Handling Charge - Destination	0.00	Per Container	USD		0.00																																															
Emergency Bunker Surcharge	0.00	Per Container	USD		0.00																																															
Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier. 1 container(s)		Date of issue of B/L Lima, Peru		SIGHTED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the point of loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the point of discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being, where applicable, under the terms, conditions, exceptions, reservations, limitations, and notices hereof (INCLUDING ALL "HOUSE" TERMS AND CONDITIONS) ON THE REVERSE HEREOF. The vessel, being, where applicable, chartered under the terms and conditions hereof to the CARRIER'S SERVICEABLE TANKER and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liability in respect of on deck storage (see clause 16) and the Carrier's liability (see clause 10), where the act of lading is to re-engage the Carrier only upon delivery of the goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading, where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the goods against such bill of lading, subject to the provisions and conditions of lading hereof, including the Carrier's liability hereunder. In accordance with the bill of lading, any such documents or packages in the carrier's possession, the Merchant agrees to be bound by all terms and conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated in this form or made available hereon, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original bills of lading stated on this side have been signed and wherever one original bill of lading has been surrendered and others shall be void.																																																
Number & Sequence of Original (s)/L THREE/3		Date of issue of B/L		Signed for the Carrier A.P. Moller - Maersk A/S trading as Maersk Line																																																
Declared Value (see clause 7.3)		Shipped on Board Date 2007-10-11		As Agent(s) for the Carrier Maersk Peru S.A.																																																
This transport document has one or more numbered attachments																																																				

Договор морской перевозки

Issued by The Documentary Committee of
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
(First edition published 1975)
REVISED 1989

Printed by BIMCO's idea

Support Vessel Owners'
(SVOA), London

UNIFORM TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS CODE NAME: "SUPPLYTIME 89"		 PART I
1. Place and date	3. Charterers/Place of business (full style, address and telex/telexfax no.) (Cl. 1(a))	
2. Owners/Place of business (full style, address and telex/telexfax no.) (Cl. 1(a))		
4. Vessel's name (Cl. 1(a))	5. Date of delivery (Cl. 2(a))	6. Cancelling date (Cl. 2(a) and (c))
7. Port or place of delivery (Cl. 2(a))	8. Port or place redelivery/notice of redelivery (Cl. 2(d))	
	(i) Port or place of redelivery	
9. Period of hire (Cl. 1(a))	(ii) Number of days' notice of redelivery	
	10. Extension of period of hire (optional) (Cl. 1(b))	
11. Automatic extension period to complete voyage or well (Cl. 1(c))	(i) Period of extension	
	(ii) Advance notice for declaration of option (days)	
(i) Voyage or well (state which)	12. Mobilisation charge (lump sum and when due) (Cl. 2(b)(i))	
	(i) Lump sum	

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

30 апреля 1982 г в Нью-Йорке была принята универсальная Конвенция ООН по морскому праву. Эта Конвенция призвана урегулировать проблем, которые возникают в современном международном морском праве, к числу которых относятся проблемы территориальных вод и континентального шельфа, прохода через международные проливы и архипелажные воды, объема прав прибрежных государств в исключительной экономической зоне, режима разведки и разработки районов морского дна, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований, урегулирования споров.

Правовое регулирование морской перевозки грузов осуществляется как на основании латвийского законодательства, так и на основании международных конвенций и правил и эти правила необходимо строго соблюдать.

Положения Конвенции регламентируют торговое мореплавание. Понятие торгового мореплавания весьма широко по своему – это деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты, для рыбных и иных морских промыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ...



Подготовил: Зайцев Павел
№ группы: ОЛ-16-24