##### С О Д Е Р Ж А Н И Е

Введение 2

Глава 1. Экономическая система судоходства. 3

Глава 2. Правовое регулирование перевозок грузов. 7

Глава 3. Договор купли-продажи товара,связанный с использованием морских судов. 11

3.1. Виды договоров купли -продажи. 11

3.2. Транспортные документы, используемые при морской перевозке грузов. 13

Глава 4. Договор морской перевозки. Общие положения. 15

4.1. Общие положения. 15

4.2. Договор перевозки по коносаменту. 16

4.3. Рейсовый чартер. 17

4.4. Тайм - чартер. 18

4.5. Бербоут - чартер. 18

4.6. Другие виды договоров. 19

Заключение 20

Список использованных источников: 21

# Введение

Сегодня вопросы международного морского права в Российской Федерации приобретают новое значение. Так как международное морское право это относительно молодая отрасль международного права, то его нормы всё время изменялись, унифицировались и совершенствовались. Значение международного морского права определяется той ролью, которую играет Мировой океан. В настоящее время с ним связаны большие надежды и тревоги человечества. 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. И поэтому море всегда являлось тем «пирогом», который мечтали и мечтают подчинить его своим интересам. На протяжении многих столетий море было и объектом, и местом бесчисленных конфликтов и кровопролитных сражений. Оно и сейчас используется некоторыми государствами для целей вооруженной агрессии и подготовки войны. Война никогда не должна быть способом решения международных вопросов и споров, а решения этих проблем должны искать различные государства только мирным путем. Для этого и служат нормы международного морского права, а также международные морские организации. Сегодня эта молодая отрасль права имеет огромное значение в связи с постоянно растущим количеством судов, перевозимых на них товарах, а также с течением времени меняются основные политические, экономические и другие предпосылки, вынуждающие часто менять и юридические нормы.

История международного морского права уходит своими корнями в глубокую древность. Как только мореплавание и торговля приобрели межгосударственный характер, связали государства друг с другом, возникла необходимость в регламентации морских сношений.

Первоначально стали появляться правила, касавшиеся порядка перевозки грузов по морю, найма судов, распределения убытков в случае кораблекрушения, пользования морскими причалами и тому подобное. Число этих правил увеличивалось вместе с ростом морской торговли, и они постепенно превращались в кодексы неписаных правил, которые становились привычными и соблюдались на практике и мореплавателями, и купцами. Потом стали появляться межгосударственные договоры, разрешавшие, а иногда, напротив, запрещавшие подданным других стран плавать в прибрежных морях или высаживаться на их берегах. В последние 50 лет произошел скачок в развитии международного морского права. Были приняты и ратифицированы многими государствами конвенции, которые сейчас регулируют все законодательства, связанные с морем и рекой, шириной территориального моря и прибрежной полосы и так далее.

Так что в современной России и мире актуально изучение истории международного морского права, чтобы улучшать и унифицировать его, а также очевидно, что эта отрасль должна всегда отвечать современным требованиям международного права.

# Глава 1. Экономическая система судоходства.

Немаловажной проблемой в развитии мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о способности и степени влияния на них морского транспорта. 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. Международными перевозками занято 90% мирового флота; 80% мировой внешней торговли осуществляется морем.

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%.

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***.

С начала 60-х гг. нашего столетия развитие морского транспорта происходит в условиях усиления тенденции к интернационализации хозяйственной деятельности, основой которой является углубление международного разделения труда. В то же время и сам объективный процесс совершенствования транспортных и погрузочно-разгрузочных средств, улучшения всей организации торгового судоходства явился одной из необходимых предпосылок углубления международного разделения труда.

В условиях активно развивающейся интернационализации производства стабильное, бесперебойное, эффективное международное транспортное обслуживание становится важнейшим условием нормального функционирования, как отдельных национальных хозяйств, так и мировой экономики в целом. Налицо тесное переплетение процессов развития международного судоходства и мирового хозяйства в целом, поскольку нарушения в деятельности морского транспорта могут оказать разрушительное воздействие на всё мировое хозяйство.

Между тем эта истина ещё не всеми осознана в достаточной степени, несмотря на то, что именно сфера международных морских перевозок часто оказывается в центре международных конфликтных ситуаций и испытывает на себе все перипетии развития мировой политики. В этом смысле можно сравнить судоходство с сельским хозяйством: обе отрасли, как известно, в наибольшей мере страдают от неблагоприятных погодных условий, с той разницей, однако, что на судоходство влияет ещё и неблагоприятный политический климат. Минирование портов, заливов, обстрел танкеров и других торговых судов, акты пиратства - всё это реальности сегодняшнего дня, и, возведённые в ранг государственной политики, они наносят огромный экономический ущерб не только отдельным странам, но и всему мировому сообществу. Следствием таких действий являются сохранение атмосферы недоверия, сдержанность в развитии экономического и других видов сотрудничества, нереализованные экономические возможности, замедление роста, сохранение отсталости в развивающихся странах.

При своей гибкости морской транспорт, тем не менее, остается одним из наиболее уязвимых звеньев мирохозяйственных связей и потому, очевидно, требует «бережного» отношения к себе. Всякий акт, направленный на дезорганизацию судоходства, подобно камню, брошенному в воду, вызывает «круговую» реакцию, которая распространяется на самые различные отрасли хозяйства, и часто последствия этой реакции трудно предсказать как в экономическом, так и в социальном и в политическом плане.

Таким образом, мир на морях является производной от более широкого контекста международных отношений, и экстремистские политические устремления способны наносить серьёзный ущерб мировому судоходству. Тем более, что судоходство способно активно воздействовать на международную обстановку и в экономическом и в политическом плане.

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. Достаточно сказать, что доходы от предоставления морских транспортных услуг покрывают значительную часть дефицита платежного баланса: Великобритании до 20%, Норвегии - 85%, Швеции - 80%.

Неоспоримо, что, кроме экономического, судоходство также оказывает и политическое воздействие на обстановку в мире. Часто возникающие на чисто экономической почве конфликты выходят за пределы отрасли, интересы участников этих конфликтов начинают подкрепляться мерами политического характера со стороны заинтересованных государств, и тогда в ходе разгоревшихся политических страстей совершаются действия, общий ущерб которых уже не может быть оценён только экономическими параметрами. Примером этому может быть практика применения морского законодательства США, которое предполагает экстерриториальный подход к регулированию коммерческой практики участников международного судоходства. Это непосредственным образом затрагивает экономические интересы партнеров США по взаимной морской торговле, в первую очередь западноевропейских стран и Японии. Ещё в 1961 г., когда США приняли закон, ужесточивший административный контроль за соглашениями перевозчиков, эти страны не только заявили решительный протест по дипломатическим каналам, но и приняли так называемое "блокирующее" законодательство, запрещающее передачу информации по запросу американских государственных органов.

Транснациональные корпорации (ТНК) в течение длительного периода играют важную роль в перевозках массовых грузов; особенно заметно господство крупных нефтяных компаний в перевозках наливных грузов. С самого начала перевозка нефти характеризовалась тем, что нефтяные компании, стремясь обеспечить свои значительные и постоянные потребности в перевозках, обеспечивали себя необходимым тоннажем на долгосрочной основе («промышленная перевозка», или «промышленное судоходство»). Если прежде нефтяные компании сами владели танкерным флотом, то впоследствии они пришли к выводу, что потребность в капитале можно снизить при сохранении контроля над перевозками путем сохранения собственности на часть тоннажа, обеспечивая оставшиеся потребности в перевозке путем долгосрочного фрахтования судов у так называемых "независимых" судовладельцев. Для основной части перевозок нефти (90% или более всех перевозок на танкерах) характерно наличие долгосрочных соглашений между судовладельцами и грузовладельцами, лишь небольшая доля - 5-10% (в зависимости от сезонных и циклических колебаний) - приходится на танкеры, эксплуатируемые в трамповом секторе, или "свободные танкеры" на краткосрочном фрахтовом рынке. Таким образом, эта сфера, связанная с большой степенью риска, открыта для «независимых» перевозчиков.

В отличие от перевозок наливных грузов перевозки сухих массовых грузов длительное время относились к трамповому сектору, хотя и до второй мировой войны определённая их доля осуществлялась промышленными перевозчиками. В 50-х гг. произошли глубокие структурные изменения, трамповое судоходство оказалось неспособным обеспечить быстрый рост потребностей в перевозках сырья по заранее фиксированным ставкам, снизить транспортные расходы путём увеличения размеров судов. Промышленные ТНК и торговые компании, импортирующие железную руду, уголь, бокситы, глинозём, фосфаты и зерно, применяли методы, аналогичные применяемым в перевозках нефти, использование в этой области тоннажа, принадлежащего промышленным компаниям, не получило столь широкого распространения, как в транспортировке нефти. Вместе с тем широкое распространение получило заключение долгосрочных фрахтовых соглашений с независимыми судовладельцами на перевозки, известные под названием «контрактных трамповых перевозок». Но и в этом случае потребности в трамповых перевозках ограничены покрытием краткосрочным колебаний спроса на транспортные услуги. Так, в начале 60-х гг. доля краткосрочного фрахтования в общем, объёме морских перевозок железной руды оценивалась в 5-7%.

Таким образом, в перевозках массовых грузов сложилось положение, когда в отличие от трампового судоходства преобладала не свободная и открытая конкуренция между многочисленными и равноправными партнёрами, а господствующее положение заняли крупнейшие монополии - ТНК, контролирующие основную долю грузов и тоннажа (WBC, GLENCOR, ABC).

Возникает вопрос: какова в этом случае роль «независимых» судовладельцев? Разве их наличие не подтверждает свободный рыночный характер перевозок массовых грузов? Первоначально «независимыми» судовладельцами назывались судоходные компании, владеющие танкерами, не находящимися в собственности нефтяных компаний. Тем не менее, большая часть «независимых» перевозчиков имела тесные связи с ТНК и даже находилась в прямой зависимости от них, что видно по тому, какими способами они приобретали и как использовали свои суда. Так, основа танкерного флота многих норвежских судовладельцев была заложена в 20-х гг., когда британские корпорации продали им свои суда и вновь зафрахтовали их на условиях долгосрочных контрактов. В это же время важное значение приобрёл и интересный способ финансирования приобретения судов «независимыми» компаниями. Путём заключения долгосрочных контрактов крупные грузоотправители создавали возможность «независимым» судовладельцам заказывать танкеры, используя контракты в качестве гарантии при получении банковских кредитов. В 50-е и 60-е гг. такие «принимаемые к учёту контракты» ТНК послужили основой расширения флота широко известных владельцев танкеров и балкеров в Норвегии, Греции и других странах. Например, в Японии такая форма взаимоотношений даже поощряется государством, которое требует гарантий в отношении наличия представляемого к перевозке груза в случае включения судоходных компаний в программы предоставления государственной помощи.

Нередко можно обнаружить многозвенные связи между грузовладельцами и «независимыми» перевозчиками. Так, уже упоминавшиеся японские судовладельцы разработали системы «тай-ин» и «чартер-бэк», привязывающие к ним значительный объём тоннажа иностранных судовладельцев. Такие судовладельцы (к примеру из Гонконга) покупают у японских судостроителей суда в соответствии с системой экспортных кредитов. Суда регистрируются под «удобными» флагами и сдаются в бербоут-чартер обратно японским судоходным компаниям, которые таким образом используют преимущества открытой регистрации.

Совершенно очевидно, что в целом развитие флота «независимых» судовладельцев в действительности зависело от долгосрочных фрахтовых соглашений, что подчиняло их потребностям ТНК в морских перевозках. Функция таких судовладельцев состоит, среди прочего, в соединении долгосрочного и краткосрочного рынка в целях сокращения потребности в тоннаже и транспортных расходов в интересах фрахтователя. С другой стороны имеются факторы, ограничивающие эту зависимость; к ним относятся заключение контрактов на различный срок с различными фрахтователями с использованием договоров фрахтования и сочетание различных типов и размеров судов, что позволяет предоставлять транспортные услуги на различных рынках, а также создание пулов и консорциумов с участием перевозчиков массовых грузов.

В конечном итоге все эти факторы отражаются на формировании фрахтовых ставок. В то время как ставки, устанавливаемые в отношении промышленных перевозчиков, являются по своей сущности внутрифирменными ценами, ставки на открытом рынке колеблются преимущественно в зависимости от изменения спроса и предложения. Ставки при наличии долгосрочных контрактов находятся между этими двумя полюсами, что, подтверждается результатами эмпирических исследований. Чем дольше срок действия долгосрочных контрактов, тем в меньшей степени уровень ставок определяется складывающимся в каждом отдельном случае положением на рынке, тем больше они приближаются к уровню, позволяющему получить разумную прибыль на вложенный в приобретение судна капитал. Оказывая влияние на уровень таких ставок, ТНК использует своё положение на рынке, а также информацию, которой они располагают как крупные судовладельцы.

Вследствие неравномерного распределения сырьевых и трудовых ресурсов по континентам и интернационализации производства прослеживаются три основных вида грузопотоков: сырьё, полуфабрикаты и готовая продукция. При этом отмечается рост потоков внутрипроизводственного обмена и рост номенклатуры перевозимых грузов.

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 сохранения природной среды, в понятие качества транспортной продукции следует включить условие соблюдение 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. дол. (по статистике ООН доля морской торговли составляет примерно 1000 млрд. амер. дол.)

# Глава 2. Правовое регулирование перевозок грузов.

Основной международной конвенцией, регулирующей перевозки грузов морем, является Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские правила), которая была принята 25 августа 1924 г.**1**

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 отправится 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

[[1]](#footnote-1)•

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.

В последние 15-20 лет 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 сегодня 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. 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 г.. (получивший наименование Правил Висби),**1** который вступил в силу в 1975 г. В настоящее время участниками Протокола являются свыше 20 государств, в том числе Англия, Франция, все Скандинавские страны.

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.

Вторая причина пересмотра международных соглашений, регламентирующих перевозку грузов морем, лежит в сфере политической и связана с появлением на международной арене большого числа развивающихся государств, которые не принимали участия в создании ни Гаагских правил, ни Правил Висби. Эти страны придерживаются мнения, что правовой режим, который был создан в прошлом для урегулирования взаимоотношений между развитыми странами, не подходит для регулирования отношений между развитыми и

[[2]](#footnote-2)•

развивающимися странами. Поэтому они настаивают на создании новых норм, которые должны разрабатываться в органах ООН, где развивающиеся страны обладают большинством. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок ЮНКТАД в 1971 г. приняла решение, в котором отмечалось, что существующие правила и практика, касавшиеся коносаментов, включая Конвенцию 1924 г. и Протокол 1968 г., необходимо изучить для их пересмотра и расширения, а также подготовки в случае необходимости новой международной конвенции для ее принятия под эгидой ООН.

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.**1** (Гамбургские правила), которая призвана заменить как Гаагские правила, так и Правила Висби.

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: 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.

[[3]](#footnote-3)•

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 переданный 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.**1**

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.

Говоря о правовом регулировании морских перевозок грузов, нельзя не остановиться на вопросе чартерных перевозок. Как правило, нормы национального законодательства, регламентирующие перевозки грузов по чартеру, носят диспозитивный характер, и прибегать к ним приходится сравнительно редко. Это вызвано тем, что в мировой практике широко используются типовые проформы чартеров, которые начали создаваться еще в прошлом веке. В ХХ в. разработка проформ сосредоточилась в двух организациях: в Британской палате судоходства и в Балтийской и Международной конференции (БИМКО)**2**. В настоящее время существует около 60 проформ рейсовых чартеров, которые были "изданы", "согласованы", "одобрены" или "рекомендованы" БИМКО. Преимущество использования типовых проформ проявляется в трех направлениях. Во-первых, при фрахтовании судов заранее известно содержание проформы, правовое положение сторон. Во-вторых, применяя ту или иную проформу чартера, стороны тем самым исключают применение соответствующих диспозитивных норм национального законодательства. В-третьих, их использование содействует международному единообразию.

Однако, несмотря на наличие большого числа проформ рейсовых чартеров, разработанных довольно тщательно различными организациями, в их адрес высказывается определенная критика. Отмечается, что чартеры часто содержат архаичную и нечеткую терминологию. Трудности при толковании стандартных статей связаны и с тем, что в

отличие от законодательных актов и международных конвенций не имеется никакой справочной информации в виде подготовительных документов, на которой может быть

[[4]](#footnote-4)•

основано толкование. Одним из недостатков использования чартерных проформ является то, что при фрахтовании стороны часто вносят произвольные изменения, нарушая тем самым баланс интересов, достигнутый при создании данной проформы. Кроме того, эти изменения не увязываются с другими условиями данной проформы, что ведет к двусмысленностям и неясностям.

Необходимо также остановиться на проблеме морских накладных, возникшей сравнительно недавно. В последние годы широко обсуждается вопрос о замене при международных перевозках коносаменте 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 ее 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**1**, состоявшаяся сразу же после завершения Лиссабонской конференции ММК 1985 г., 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.

# Глава 3. Договор купли-продажи товара, связанный с

# использованием морских судов.

## 3.1. Виды договоров купли - продажи.

Существуют следующие виды договоров купли - продажи: **КАФ, СИФ, ФАС, ФОБ**,

которые связаны с использованием морских судов. Для своего исполнения они требуют заключения целого ряда других договоров. Основные из них - договор морской перевозки груза, договор морского страхования, банковские сделки. Они являются составными частями общего понятия договора купли-продажи товара. Одновременно каждый из них сохраняет свою юридическую самостоятельность и имеет свой юридический режим регулирования.

[[5]](#footnote-5)•

В договорах **КАФ, СИФ, ФАС, ФОБ** физическое вручение товара продавцом непосредственно покупателю исключается. Причина понятна. В пункте передачи покупатель отсутствует, поэтому физическое вручение товара заменяется юридической передачей. Товар передаётся через посредничество перевозчика - путём сдачи товара на борт судна, направляющегося в согласованный порт назначения.

Толкование условий договора **КАФ, СИФ, ФАС, ФОБ** в отдельных странах подчас существенно различается. Хочу дать краткое описание каждого из договоров купли-продажи товара, которое поменяется в большинстве стран.

**СИФ** (***cost, insurance, freight - стоимость, страхование, фрахт***)- порт назначения.

Основные обязанности продавца:

**•** заключить за свой счёт договор перевозки товара до согласования порта назначения;

**•** погрузить за свой счёт товар на борт судна;

**•** передать покупателю или его представителю коносамент, счёт-фактуру, страховой полис и другие предусмотренные документы, которые во всех отношениях должны соответствовать договору;

**•** нести все риски, которым может подвергнуться товар, до момента пересечения им борта судна.

Основные обязанности покупателя:

**•** принять товар и нести расходы по его выгрузке, если они не включены во фрахт или не относятся на счёт продавца в соответствии с торговым обычаем;

**•** оплатить товар против коносамента, счёта-фактуры и страхового полиса и других документов;

**•** уплатить часть фрахта, не уплаченную продавцом в порту отгрузки;

**•** нести все риски, которым может подвергаться товар, с момента пересечения им борта судна.

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

Это условие аналогично поставке на условиях **СИФ**. В этом договоре отсутствует обязанность продавца по страхованию товара.

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

Основные обязанности продавца:

**•** доставить за свой счёт товар в порт выгрузки и известить об этом покупателя;

**•** погрузить за свой счёт товар на борт судна;

**•** передать покупателю "чистый" коносамент или иной документ, о котором договорятся стороны;

**•** нести все риски, которым может подвергнуться товар, до момента пересечения им борта судна;

Основные обязанности покупателя:

**•** за свой счёт зафрахтовать судно или обеспечить на судне место для перевозки товара;

**•** заблаговременно известить продавца о сроке прибытия судна в порт выгрузки;

**•**оплатить товар против коносамента, счёта-фактуры и других предусмотренных документов;

**•** нести все риски, которым может подвергнуться товар, с момента пересечения им борта судна.

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

Продавец обязан доставить товар в порт выгрузки и расположить его вдоль борта судна, Риск случайной гибели и повреждение товара переходит с продавца на покупателя обычно с момента размещения товара вдоль борта судна. Другие обязанности сторон в основном не отличаются от их обязанностей по договору на условиях **ФОБ**.

## 3.2. Транспортные документы, используемые при морской

## перевозке грузов.

**Коносамент** - документ, выдаваемый судовладельцем грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским путем на судах регулярных линий. Коносамент выполняет три основные функции: удостоверяет принятие судовладельцем (перевозчиком) груза к перевозке, является товарораспорядительным документом, свидетельствует о заключении договора перевозки морским путем, по которому перевозчик обязуется доставить груз против предоставления документов.

**Штурманская расписка** является удостоверением судовладельца в принятии товара к перевозке. Выписывает этот документ помощник капитана в подтверждение получения конкретной партии на борт судна. Расписка описывает видимое состояние товаров и позволяет перевозчику выдать коносамент. В ней отражаются результаты проверки, проводимой контролерами судовладельца при приеме товара для погрузки или во время погрузки. Это не товарораспорядительный документ. По просьбе отправителя он может быть заменен коносаментом.

**Чартерный (фрахтовый) коносамент -** документ, в который инкорпорируются путем ссылки отдельные из условий чартер-партии с тем, чтобы они могли иметь эффект для грузополучателя или индоссата коносамента. Но коносамент, выданный по чартеру, который не включает в себя условия чартера по договору с получателем груза или индоссатом, не является фрахтовым коносаментом.

**Адендум -** дополнение к договору, в частности к чартеру, изменяющее или дополняющее те или иные условия договора.

**Деливери-ордер (долевой коносамент)-** товарораспорядительный документ, выдаваемый перевозчиком или грузополучателем с подтверждением капитаном судна. Используется в случае продажи грузополучателем товара до того, как он принял поставку. Товар может быть куплен разными покупателями, на каждого из них выписывается деливери-ордер на соответствующую часть товара.

**Таймшит -** документ - ведомость учета стояночного времени судна (сталийного времени), предусмотренного чартером на производство грузовых операций. Он составляется в каждом порту погрузки и выгрузки судна, подписывается капитаном и представителем фрахтователя. Служит основанием для расчета по диспачу и демереджу. В таймшите фиксируются все производственные операции и непроизводительные простои за время стоянки судна в порту. В нем указываются: наименование порта и судна; дата и время прибытия судна и вручение нотиса о готовности к погрузке (выгрузке); дата и время фактического начала и окончания грузовых работ; продолжительность и причины перерывов в работе; норма грузовых работ по чартеру.

**Морская накладная (линейная накладная, океанская накладная) -** документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие или погрузку груза перевозчиком и по которому перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе. Накладная не является ни оборотным, ни товарораспорядительным документом, груз выдается указанному в ней грузополучателю. К накладной прилагаются необходимые товаросопроводительные документы.

**Коммерческий акт -** документ, составленный перевозчиком, либо его представителем, удостоверяющий факт недостачи, порчи или повреждения груза при его выдаче получателю в пункте назначения. Он фиксирует размер, характер и причины несохранности груза и является основанием для возложения за нее материальной ответственности на перевозчика.

**Гарантийное письмо -** выдаваемый грузополучателем или его банком документ, подтверждающий, что перевозчик не несет ответственности за любые последствия, которые могут возникнуть из-за не оформления транспортного документа.

**Подтверждение на фрахтование тоннажа -** документ, выдаваемый перевозчиком в подтверждение того, что для данной партии зарезервировано место на каком-либо транспортном средстве.

**Фрахт (плата за провоз)** представляет собой вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за безопасную и сохранную перевозку и доставку грузов. Он выплачивается только в случае безопасной и сохранной перевозки и доставки. Если грузы утрачены в процессе перевозки, фрахт не оплачивается.

**Мертвый фрахт** уплачивается грузоотправителем в качестве возмещения убытков, если он не погрузил свой товар, в том числе целиком, после заключения договора морской перевозки с судовладельцем, т.е. нарушил этот договор.

**Фрахтовый счет -** документ, который выдается транспортным оператором и в котором указываются фрахтовые ставки и издержки на транспортировку, а также условия платежа.

**Извещение о прибытии груза** является уведомлением перевозчиком грузополучателя в письменной форме, по телефону или при помощи каких-либо других средств (заказное письмо, телекс, телеграмма и т. д.), извещающее о том, что адресованная ему партия товара предоставляется или будет предоставлена в его распоряжение в определенном пункте места назначения.

**Извещение о возникновении препятствий в поставке груза -** запрос перевозчика грузоотправителю или, в случае необходимости, грузополучателю для получения инструкций относительно того, что надлежит делать с партией груза, когда возникают препятствия, связанные с доставкой, а в транспортном документе не содержится инструкций грузоотправителя относительно возвращения товара.

**Извещение о поставке груза -** письменное уведомление, высылаемое перевозчиком грузоотправителю по его просьбе с целью сообщения ему фактической даты поставки.

**Извещение о возникновении препятствий в перевозке груза -** это запрос перевозчика грузоотправителю или в случае необходимости грузополучателю для получения инструкций, что надлежит делать с партией груза, когда возникают препятствия в перевозке до отправки или в пути после принятия данной партии груза.

**Грузовой манифест** является документом, в котором перечисляются все товары, составляющие груз, перевозимый на каком-либо транспортном средстве или транспортной единице. В этом документе указываются коммерческие данные о товаре, такие, как номера транспортных документов, наименование грузоотправителя и грузополучателя, маркировка, число, вес и вид грузовых мест, а также описание и количество товаров.

**Контейнерный манифест** или упаковочный лист грузовых единиц - это документ, в котором содержится перечисление содержимого конкретных грузовых контейнеров или других транспортных единиц. Он выписывается стороной, ответственной за погрузку этого товара в контейнер или транспортную единицу.

# Глава 4. Договор морской перевозки.

# Общие положения.

## 4.1. Общие положения.

Перевозка грузов морским транспортом осуществляется на основе договора морской перевозки, который имеет следующие основные формы: **чартер, коносамент, букинг-нот, берс-нот и фиксчур-нот.**

Договором морской перевозки грузов в трамповом судоходстве является чартер ***(charter party***), в линейном - коносамент (***Bill of Lading***).

Договор морской перевозки груза должен заключаться в письменной форме.**1**

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

При перевозках по чартеру для размещения груза предоставляется судно целиком или его определенная часть. Эту форму договора применяют при перевозках массовых грузов, поставки которых осуществляются пароходными партиями, наливных, навалочных и лесных.

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. В настоящее время насчитывается свыше 400 проформ чартеров, которые охватывают все основные грузопотоки массовых грузов.

В качестве договора морской перевозки при отправках мелкопартионных генеральных грузов в линейном судоходстве используют коносамент. В отличие от чартера условия линейного коносамента разрабатывает судоходная компания (конференция) односторонне, без согласования с грузовладельцами, и они являются едиными для всех отправителей и действуют в течение длительного времени.

[[6]](#footnote-6)•

Согласно условиям коносамента капитану предоставляется право размещать груз в подпалубных помещениях судна по своему усмотрению. Размещение груза на верхней палубе должно быть предварительно согласовано с грузовладельцем.

Важной особенностью перевозок по коносаменту является то, что линейные компании, как правило, принимают груз к перевозке заблаговременно до подхода судна (обеспечивают его хранение на своих складах, производят комплектацию судовых партий и подготовку грузовых документов). Погрузка-выгрузка оплачивается судовладельцем и организуется на причалах линии.

## 4.2. Договор перевозки по коносаменту.

**Коносамент** – один из главных инструментов в сделках, связанных с использованием морских судов. С юридической стороны коносамент представляет собой: расписку перевозчика о приёме груза указанного рода, в указанном количестве и состоянии;

## доказательство договора перевозки;

## товарораспорядительный документ, позволяющий его владельцу распоряжаться грузом.

## Законом установлены основные руководящие начала для перевозчика и отправителя о времени выдачи коносамента и тех условий, при которых допустима его выдача. Содержание понятия "выдача" коносамента раскрывается в ч.1 ст.142 КТМ РФ указанием на две главные обязанности перевозчика: выдать коносамент после приёма груза и выдать его управомоченному лицу - отправителю. Выполнять свойственные ему функции может только коносамент, обеспеченный грузом. По российскому праву выдача коносамента допустима после того, как весь груз будет "вверен перевозчику", "после приёма груза перевозчиком"1

## В иностранном праве также указывается, что для выдачи коносамента требуется, прежде всего, фактическое вручение груза перевозчику, передача ему физического владения грузом и контроль над ним.

## Выдача коносамента допускается только после приема груза к перевозке. Он выдается один раз для перевозки данной партии груза. Вторичная выдача коносамента по одному и тому же грузу допустима только при условии возвращения перевозчику ранее выданных отправителю экземпляров. Несоблюдение этого правила приводит к имущественной ответственности перевозчика. Коносамент выписывается на каждую отдельную партию груза, принятого на судно. Применяются два вида коносаментов в зависимости от времени их выдачи отправителю: для груза, принятого к перевозке (received for shipment), и для груза, принятого на борт (on board или shipped on board). Первый вид практикуется при базисном условии ФАС и при линейных перевозках, когда груз принимается на склад для дальнейшей его отправки на очередном судне по расписанию. В результате, грузоотправитель получает возможность иметь на руках товарораспорядительный документ и распоряжаться им по своему усмотрению. Бортовой коносамент выдается на погруженный, на борт товар. В ряде случаев условия контракта требуют, чтобы на коносаменте была еще дополнительная надпись: "на борту" ("on board"). Коносаменты, используемые в Российской внешней торговле выписываются обычно для товара, уже погруженного на судно.

[[7]](#footnote-7)•

В соответствии с "Кодексом торгового мореплавания" коносамент содержит следующие реквизиты:

**1.** Наименование судна;

**2.** Наименование перевозчика (судовладельческого предприятия);

**3.** Порт и страна погрузки;

**4.** Порт и страна выгрузки;

**5.** Наименование отправителя;

**6.** Наименование получателя.**1**

При этом в предусматриваются следующие варианты:

* конкретное наименование получателя. В этом случае коносамент называется именным. Применяется он в том случае, когда товар уже продан и отправлен по адресу получателя;
* коносамент на предъявителя. В этом случае графа "грузополучатель" не содержит никаких указаний, и груз выдается тому, кто его предъявит;
* коносамент может быть выписан "приказу отправителя" или "приказу получателя". В этом случае коносамент носит название ордерного. В графе "наименование получателя" должно быть указано: "*to order of* ..." и далее наименование организации отправителя или получателя. В практике международной торговли и внешней торговли России преобладают ордерные коносаменты, так как они упрощают передачу прав на груз. Именные же коносаменты выписываются реже, преимущественно на ценные грузы.

## 4.3. Рейсовый чартер.

### Существует большое число стандартных форм рейсовых чартеров. Только БИМКО приняла более 50 форм чартеров. Большую их часть составляют рейсовые чартеры.

Существуют стандартные формы танкерных чартеров. Помимо стандартных форм чартеров используется большое число частных чартеров.

В национальном праве многих стран рейсовый чартер понимается как договор морской перевозки груза с условием предоставления под груз всего судна или его определённых помещений. По чартеру фрахтовщик (судовладелец) обязуется перевести конкретный груз на обусловленном судне за один или несколько рейсов. Фрахтователь обязуется передать этот груз судовладельцу и уплатить фрахт. Рейсовый чартер фрахтовщик заключает от своего имени. Делает это либо сам, либо с помощью услуг посредника – брокера. Рейсовый чартер и договор судовладельца с брокером представляют собой два юридически самостоятельных договора.

[[8]](#footnote-8)•

Стандартные формы рейсовых чартеров содержат 45 и более пунктов (помимо дополнительных пунктов аддендума). Обзор всех пунктов невозможен. Этим объясняется лаконизм и избирательный характер их обзора.

## 4.4. Тайм - чартер.

**Тайм – чартер –** это договор, согласно которому одна сторона (судовладелец) обязуется предоставить за вознаграждение другой стороне (фрахтователю) на определённый срок судно для обусловленных договором целей. Цели могут быть различными: для перевозки грузов или пассажиров, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, научных и культурных целей и.т.д.

Стандартные формы тайм – чартеров содержат несколько десятков пунктов. Обзор всех их невозможен. Чтобы снизить риски негативного поведения тайм – чартерного судовладельца фрахтователи могут до заключения договора попросить необходимую деловую информацию.

Из существующих стандартных форм тайм – чартеров две наиболее старые. Это универсальный тайм – чартер БИМКО (кодовое название “ Балтайм”) и “Нью-Йорк Продьюс Эксчейндж" (кодовое название “Найп”). Их чаще всего используют для перевозки сухогрузных грузов.

Большая часть споров в связи с тайм – чартерами рассматривается в арбитражах Лондона и Нью-Йорка.

Правовая природа тайм – чартера понимается неодинаково. В США, Великобритании, Германии, Югославии тайм – чартер рассматривают как однотипный с рейсовым чартером договор. В РФ его признают разновидностью договора найма. В Польше он считается самостоятельным договором. Во Франции тайм – чартер есть один из трёх видов договора фрахтования судна. Его компонентами являются два элемента: найм судна и найм услуг экипажа. Приоритет отдаётся первому элементу.

Технические характеристики судна влияют на финансовый результат фрахтования, поэтому в преамбуле тайм – чартера содержится развёрнутая характеристика судна.

Срок сдачи в тайм – чартер устанавливается соглашением сторон и устанавливается в днях, месяцах, годах. Судно также может быть сдано на выполнение определённых рейсов и определённых работ.

Тайм – чартеры часто наделяют фрахтователя правом выдавать коносаменты, подписанные капитаном судна. Сюда относятся и случаи, когда условия таких коносаментов существенно отличаются от условий заключённого тайм – чартера. Достаточно очевидно, что право фрахтователя осуществлять коммерческую эксплуатацию судна в сочетании с его правом выдавать коносаменты могут привести к резкому увеличению ответственности судовладельца. Для решения этой проблемы в тайм – чартер включается условие, обязывающее фрахтователя освободить судовладельца от любой дополнительной ответственности, возложенной на него в результате реализации фрахтователем своих прав. Даже если в тайм – чартере и нет такого условия, суды некоторых стран толкуют его таким образом.

## 4.5. Бербоут - чартер.

В соответствии с условиями рейсового чартера и тайм-чартера судовладелец наделён правом владения судном. Он же и оказывает услуги с помощью своего капитана и судового экипажа. По бербоут-чартеру владение судном и контроль над ним переходят фрахтователю. Он с точки зрения всех практических целей рассматривается как владелец судна в течение срока действия чартера. Капитан и судовой экипаж становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна.

Обязанность фрахтователя - снабдить судно всеми необходимыми припасами, водой, смазочными материалами. Фрахтователь несёт все расходы по эксплуатации судна, а также риски, возникающие в связи с эксплуатацией судна.

Право на вознаграждение за спасение и оказание помощи на море принадлежит фрахтователю.

Если на зафрахтованном судне перевозятся грузы третьих лиц, то перевозчиком считается фрахтователь. Он несёт ответственность за несохранность груза перед грузовладельцем. Условия этой ответственности определяются рейсовым чартером или коносаментом.

## 4.6. Другие виды договоров.

Наряду с чартером в заграничном сообщении применяются такие формы договора фрахтования, как ***букинг-нот, берс-нот, фиксчур-нот****,* в которых более кратко, чем в чартере, фиксируются условия договора.

**Букинг-нот** является заявкой грузоотправителя для бронирования на судне, совершающем очередной рейс, места для определенной партии груза. Букинг-нот за подписью грузоотправителя вручается перевозчику или его агенту и, скрепленный подписью последнего, обретает характер договора морской перевозки. Применяют его в линейном плавании.

**Берс-нот** - разновидность договора морской перевозки, который может применяться как в трамповом, так и в линейном судоходстве. В том случае, когда в трамповом судоходстве судно отфрахтовано на перевозку партии груза, не обеспечивающую полной загрузки судна, перевозчик старается получить дополнительный груз и погрузить его на том же причале, на котором производится погрузка судна. Договор на перевозку таких дополнительных партий груза оформляется в форме берс-нота.

**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.

# 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.

В настоящее время нападкам со стороны некоторых государств подвергаются Женевские конвенции 1958 года, как якобы устаревшие. Однако истекшие с момента их принятия годы убедительно показали в основном их жизненность и соответствие интересам сотрудничества государств в области мирного использования пространств и ресурсов Мирового океана.

С развитием мирового судоходства возникла необходимость существования значительного числа международных правил, преимущественно технического и организационно-технического характера, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, предотвращением загрязнения моря нефтью, развитием систем сигнализации (внедрение с 1998 по 2003 года новой спутниковой системы передачи сигнала бедствия), облегчением портовых и других формальностей и так далее. Этим правилам придается форма административно-правовых норм с тем, чтобы обеспечить их обязательное соблюдение всеми государствами, организациями и гражданами, участвующими в международном судоходстве. Подобного рода правила содержатся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается государствами — участниками конвенций через создаваемые ими специальные административные (надзорные) органы.

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 невозможны, особенно, если в основе этих отношений лежат факты или события, имевшие место в открытом море. При попытках же применять законодательство отдельных государств часто возникают коллизии 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.

### **Список использованных источников:**

***Нормативный материал:***

1. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, принятая в

Брюсселе 25 августа 1924 года.

2. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г., принятая 30 марта 1978 г.

3. Протокол об изменениях международной конвенции об унификации некоторых правил в

коносаменте. Брюссель 1968 г.

4. Нормативные материалы по коммерческой эксплуатации морского флота (Правила 3М), т.1

М.: ЦРИА "Морфлот", 1980 г., 472 с.

5. Кодекс торгового мореплавания РФ. "Российская газета" 1999 г. 192 с.

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

1. Бурмистров М.М Фрахтование судов и внешнеторговые транспортные

операции. М.: "Транспорт", 1975 г., 248 с.

2. Вопросы морской перевозки. Обзорная информация. "Морское право и практика",

информационный сборник №53, 1973 г., 279 с.

3. Гревцова Т.П. Ответственность морского перевозчика за несохранность груза. Л.:1973 г.

4. Иванов Г.Г. "Актуальные вопросы международного частного морского права"

5. Калинин А.Г. Чартер/природа/, структура отношений, сопоставление со смежными

морскими договорами.

6. Кокин А.С. Коносамент: Правовые аспекты. М.: "Транспорт", 1981 г.

7. Международные перевозки грузов. Закон и бизнес. Серия: Международные документы.

Санкт - Петербург, 1993 г.

8 Особенности коммерческой практики морских перевозок в международном судоходстве.

Пособие для капитанов. Под ред. Мусина В.А., Нефёдова В.И. М.: В/О "Мортехинформ -

реклама ", 1988 г.

9. Снопков В.И. Перевозка грузов морем, Справочное пособие 2-е изд., перераб. и доп. М.:

" Транспорт, 1986. 312 с.

1. Роль капитана в сборе доказательств. Перевод с английского. Мариуполь 1992 г.
2. Справочник капитана дальнего плавания. Под ред. Г.Г.Ермолаева. - М.: "Транспорт", 1988 г. 248 с.
3. Юридический справочнику по торговому мореплаванию/ Под редакцией к.ю. н.

А.С. Кокина. - М.: Издательство "Спарк", 1998 г. 560 с.

1. • 1. См. Брюссельская конвенция о коносаменте от 25.08.1924 г. [↑](#footnote-ref-1)
2. • 1. См. Протокол об изменениях международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, принятой в Брюсселе 23 февраля 1968 г. [↑](#footnote-ref-2)
3. • 1. См. Конвенцию ООН о морской перевозке грузов 1978 г., принятая 30 марта 1978 г. [↑](#footnote-ref-3)
4. • 1. См. Гамбургские правила 1978 года.

   2. Балтийская и международная морская конференция. [↑](#footnote-ref-4)
5. • 1. Международный морской комитет. [↑](#footnote-ref-5)
6. • См. Кодекс торгового мореплавания РФ. [↑](#footnote-ref-6)
7. • 1. См КТМ РФ [↑](#footnote-ref-7)
8. • 1. См. КТМ РФ [↑](#footnote-ref-8)