В 1885 г. в Антверпене состоялась Всемирная выставка. Правительство Бельгии воспользовалось этим обстоятельством и организовало в период работы выставки Международный конгресс, на который были приглашены представители государств, судовладельческих и страховых обществ, выдающиеся юристы. Конгресс подразделился на два отдела: вексельный и морской. Конгресс имел своей целью унификацию и кодификацию торговых и морских законов.

Бельгийская организационная комиссия предложила морскому отделу Конгресса установить основные принципы морского международного права в конечном счете создать морской международный кодекс, который урегулировал бы единообразно такие важнейшие вопросы, как правовой статус торгового судна; взаимные права судовладельца, капитана и экипажа; ответственность судовладельца перед собственником груза; условия перевозки по чартеру; значение коносамента; морская ипотека; столкновение судов; оказание помощи на море; общая авария и некоторые другие.

Историческое развитие морского права переживает в настоящее время четвёртый этап, начало которого связано с Конгрессом 1885 г.

Первым этапом был античный период. Морская торговля и мореплавание регулируются в это время обычаями, добровольно применявшимися мореплавателями и нашедшими закрепление позднее в сборниках обычаев. Наиболее важными сборниками морских обычаев, дошедшими до нас, являются Родосские морские законы, воспринятые римским правом; Олеронские свитки (Roles d’Oleron), применявшиеся повсеместно на северо-западном побережье Европы с некоторыми вариациями в виде сборников Фламандского права, Амстердамского морского права и Законов Висби; на Средиземном море применялся сборник морских обычаев, который, по мнению многих ученых, является прообразом позднейших морских кодексов европейских стран. Это сборник «Consolato del mare». Во всех этих сборниках не было существенных различий.

Второй этап в развитии морского права - издание национальных морских законов суверенными государствами. По общему мнению, эти законы сохраняли единообразие ещё в XVII-XVIII вв., так как они основывались на древних морских сборниках.

И лишь в начале XIX в. В морском праве государств появились весьма существенные различия, отразившие исторические особенности развития государств. Это был третий период в развитии морского права. Прежнего единообразия морского права не стало.

И в это же время происходит бурный рост торгового мореплавания, который определился следующими главными обстоятельствами: мировой технический прогресс - введение парового флота; быстрый рост числа судов, их провозной способности и скорости, открытие Суэцкого канала, рост размеров и темпов оборота в морской торговле. Невиданное ранее развитие морского судоходства и морской торговли натолкнулось на национальные барьеры в морском праве и поставило вопрос о целесообразности возврата к единообразию морского права, которое существовало в прошлом.

Французский учёный Рене Демог в своём иследовании, посвящённом международной унификации частного права, указывал на возродившееся желание вернуться к античному единству. Его соотечественник, оставивший уникальный труд - собрание древних сборников морского права, Пардессю ещё в начале XIX в. писал, что единообразие есть сущность морского права. Если гражданские законы тесно связаны с природой правительств, нравами и обычаями народов, то этого нельзя сказать о законах морской торговли. Самым плохим гражданским кодексом, по его мнению, был бы тот, который предназначался бы для всех народов без исключения; самым плохим морским кодексом был бы тот, который был бы продиктован специальными интересами или особым влиянием нравов какого-либо одного народа.

Л. Отфейль в основании тезиса о закономерности единообразного регулирования торгового мореплавания указывал на то, что океан принадлежит всем и одинаков для всех; все мореплаватели - каковы бы ни были их религии, страна, нравы - ведут одинаковый образ жизни, борются с теми же элементами, подвергают себя тем же опасностям.

Ж. Рипер обращал внимание на то, что точный учёт всех возможных рисков, страховых случаев и вопросов ответственности наталкивается на серьёзное препятствие. Нельзя знать заранее, каким окажется закон, который будет регулировать взаимоотношения, возникающие из морских операций. Судовладелец, отправитель, страхователь поставлены перед необходимостью применять иностранные законы и вследствие случайности на море. Шведский учёный Хамбрэ в связи с принятием нового морского кодекса Швеции в 1864 г. утверждал, что «наиболее возможное согласие в содержании морских узаконений всех стран было бы более всего желательно». Не случайно, председатель Высшего ганзеатического суда на Лондонском конгрессе в 1890 г. замечал, что «всё зло - в разнообразии законов».

Представители русской научной мысли прошлого века также считали целесообразной и необходимой унификацию морского права. Так, в 1900 г. А.И.Долино-Добровольский отмечал, что торговое мореплавание занимает исключительное место в сфере человеческой деятельности. Законы, им управляющие, черпают своё происхождение в обычаях, общих всем народам. Их индивидуальность - почти недоразумение. Их объединение - не мечта, но восстановление справедливости, так как их различие не органическое: оно порождено усложнившимися условиями судоходства в позднейшие времена. В прежнее время этих различий почти не существовало.

Много научных усилий и немало практической деятельности посвятил объединению морских законов известный русский юрист Ф.Ф.Мартенс, бывший официальным представителем МИД России на конгрессах, а в Брюсселе в 1888 г. - председателем одной из комиссий Конгресса.

Профессор Новороссийского университета А.Ф.Фёдоров также отмечал, что международное обобщение постановлений о морской торговле возможно и желательно вследствие общности её условий во всех цивилизованных странах и того обстоятельства, что торговое мореплавание очень часто подпадает под применение права различных государств или в силу заключения сделок в различных странах и между подданными различных государств, или в случаях каких-либо инцидентов в иностранных водах.

Антверпенский конгресс 1885 г. начал четвёртый этап в развитии морского права - унификацию морского права на договорной основе. Задача, которую устроители Конгресса поставили перед ним - создание международного кодекса, естественно, оказалась для него неразрешимой. Немаловажное значение в этом смысле имело отсутствие на Конгрессе официальных делегатов Англии, Германии и Австро-Венгрии. Очень заметным был и факт отсутствия английских судовладельцев, которым в это время принадлежала половина мирового тоннажа, а регулирование морской перевозки весьма существенно различалось в английском и континентальном морском праве.

Антверпенский конгресс не осуществил задуманного. Слишком велики уже были различия в морском праве отдельных государств, и были они, естественно, не случайного характера, а обусловленные историческим ходом развития каждого государства и прежде всего различиями в интересах между странами, выступающими в качестве экспортёров и импортёров грузов, с одной стороны, и странами, владеющими крупным торговым флотом и выступающими в качестве перевозчиков, с другой стороны. В такой ситуации невозможно было ожидать, чтобы государства отказались вполне от своих национальных морских законов и приняли бы унифицированный морской кодекс. Однако работа Конгресса привлекла всеобщее внимание. Бельгийское правительство предложило Конгрессу собраться ещё раз в Бельгии.

Следующая сессия состоялась в Брюсселе в 1888 г. В работе Брюссельского конгресса принимали участие делегаты 15 государств, в нём были представлены суды, университеты, специальные журналы, страховые общества, банки, судовладельцы. Англия, Германия и Австро-Венгрия снова не прислали своих делегатов.

На этом Конгрессе была принята резолюция, состоящая из шести частей. Пять последних частей резолюции представляли собой проект морского международного кодекса, в котором были сформулированы правила, касающиеся столкновения судов в открытом море, взаимной помощи при морских катастрофах, ответственности судовладельцев, морской перевозки по чартерам, общей аварии.

По мнению Конгресса, этот проект должен был послужить образцом при пересмотре отдельными государствами их морских законов. В ожидании же такого пересмотра и постепенного исчезновения различия в национальных морских кодексах Конгресс предложил для устранения конфликтов, порождаемых различием в законодательствах, проект международной конвенции (первая часть резолюции). Это был проект унифицированных коллизионных норм морского права. В нём предлагалось применение закона государства флага ко всему правосостоянию коммерческого судна, его экипажа и грузов, к ответственности судовладельцев за действия капитана и к праву капитана заложить или продать судно, к вознаграждению за оказанную помощь. Расчёт общей аварии предлагалось производить по законам места назначения судна. Ответственность за столкновение судов в открытом море должна была определяться по национальным законам виновного судна или по законам первого порта, в котором укрылись суда после столкновения.

Председательствующий на обоих конгрессах представитель Бельгии заверил делегатов, что правительство Бельгии не замедлит приступить к дипломатическим переговорам с государствами относительно результатов Антверпенского и Брюссельского конгрессов.

В 1890 г. Бельгия поручила своим дипломатическим представителям обратить внимание правительств на труды этих конгрессов. Бельгия предложила морским державам заключить международную конвенцию на основе первой части резолюции Брюссельского конгресса с тем, чтобы в дальнейшем единообразное внутреннее морское законодательство вырабатывалось на основе других частей резолюции Конгресса.

Однако в результате всей этой деятельности правительства Бельгии была заключена только одна двусторонняя конвенция по морскому праву - между Бельгией и Португалией.

Так окончилась первая попытка международной унификации морских законов. Неудача, постигшая работу этих конгрессов, оказалась поворотным пунктом во всей истории унификации морского права.

23 сентября 1910 г. - в Брюсселе были приняты Международная конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов и Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море. Эти конвенции положили начало серии таких многосторонних универсальных (т.е. не ограниченных каким-либо регионом или группой стран) международных договоров об унификации морского права разных государств, которые предназначены регулировать многообразные имущественные (гражданско-правовые, частно-правовые) отношения в международном торговом мореплавании. Всего таким образом до 1985 г. принято 28 международных договоров об унификации морского права: 20 конвенций и 8 протоколов об изменении ранее принятых конвенций.

Значительное число указанных договоров (8) посвящено перевозке морем грузов, пассажиров и их багажа. К ним относятся Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (широко известная под названием Гаагских правил) с двумя протоколами к ней (1968 и 1979 гг.), Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила) и четыре «пассажирских» соглашения, включая Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. с Протоколом 1976 г. о её изменении.

Шесть договоров содержат унифицированные о деликтной ответственности за вред. В их числе упоминавшаяся Конвенция о столкновении судов 1910 г., Конвенция об ответствености операторов ядерных судов 1962 г., Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причинённый загрязнением моря нефтью 1969 г. с протоколами 1976 г. и 1984 г. об изменении и Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок грузов 1971 г.

Ряд соглашений об унификации морского права можно объединить в группу договоров о регламентации специфических отношений, связанных с устранением и распределением рисков мореплавания и их последствий. К таким договорам - их восемь - можно отнести упоминавшуюся Конвенцию о спасании на море 1910 г., три конвенции об ограничении ответственности судовладельца (1924, 1957 и 1976 гг.) с изменяющим Конвенцию 1957 г. Протоколом 1979 г., а также Конвенцию о создании международного компенсационного фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. и Протокол 1976 г. о её изменении.

Три конвенции касаются вещных прав на морские суда. Это конвенции об унификации некоторых правил о морских привилегиях и морском залоге 1926 и 1967 гг. И Международная конвенция о регистрации прав на строящиеся суда 1967 г.

Отдельную группу составляют три конвенции процессуального характера. Это международные конвенции об унификации некоторых правил - об иммунитете государственных судов 1926 г.; об аресте морских судов 1952 г.; о гражданской юрисдикции по делам о столкновении судов 1952 г.

Подавляющее большинство унификационных договоров (18) было принято на созывавшихся в Брюсселе правительством Бельгии так называемых «сессиях Дипломатической конференции по морскому праву» (1910-1968, 1979 гг.), а остальные, за исключением Гамбургских правил (9), - на «юридических» (дипломатических) конференциях, созывавшихся Международной морской организацией (ИМО). Только проект Гамбургских правил рассматривался и принимался на конференции, созванной непосредственно ООН в 1978 г. в Гамбурге.

В подготовке договоров об унификации морского права в своё время (до 1969 г.) очень большую роль играла неправительственная международная организация - Международный морской комитет (ММК). Им были подготовлены проекты практически всех соглашений, принятых в те годы, за исключением Гаагских правил, разработанных главным образом Ассоциацией международного права, и проекта Конвенции о ядерных судах 1962 г., готовившегося параллельно ММК и МАГАТЭ. Унификационные договоры, принятые после 1968 г. (9), разрабатывались Юридическим комитетом ИМО, в том числе 4 из них с привлечением ММК (Конвенция об ответственности за загрязнение 1969 г., Конвенция о ядерных веществах 1971 г., Афинская конвенция 1974 г. и Конвенция об ограничении ответственности 1976 г.). Исключением опять-таки являются Гамбургские правила, создававшиеся по инициативе Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).

Для начавшегося в 1968-1969 гг. нового этапа унификации морского права, когда почти все работы в этой области перешли к межправительственным организациям - ИМО, ЮНКТАД, ЮНСИТРАЛ, (ЮНИДРУА), характерно активное участие в этих работах стран Восточной Европы и развивающихся стран, оказывающих существенное, иногда - решающее влияние на содержание принимаемых договоров.

Международная унификация права является лишь формой, которая может быть наполнена различным содержанием, и оценивать её необходимо в конечном счёте по тому, насколько она соответствует действительным экономическим отношениям и в чьих интересах проводится.

Отдельным конвенциям об унификации морского права посвящена обширная литература, однако она недает общего представления о международно-договорной унификации морского права, о её закономерностях и тенденциях, об успехаха и неудачах этого процесса. Работ же, анализирующих всю совокупность созданных с этой целью международных соглашений, пока ешё сравнительно немного (Baxi U. Unification of private maritime international law through treaties - an assessment//The Indian year book of international affairs. V. 15-16, 1966-1967. Madras 1970. P..72-161; Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984.) Между тем, очевидно, что процесс унификации сталкивается со значительными трудностями, выяснение которых практически важно для дальнейшего движения вперёд, но вряд ли возможно без общей оценки этого процесса.

Успехи международно-договорной унификации морского права очевидны. В настоящее время можно говорить, по крайней мере, о семи конвенциях в этой области, получивших признание большого числа государств. Это три конвенции - о столкновении судов 1910 г., об спасании 1910 г. и Гаагские правила - в каждой из которых участвуют более 70 государств. Ещё в каждой из четырёх конвенций - о гражданской юрисдикции по делам о столкновении судов 1952 г., об аресте судов 1952 г., об ограничении ответственности 1957 г. и об ответственности за загрязнение 1969 г. - участвуют около 50 государств. О широком учёте в этих конвенциях разных интересов, связанных с международным мореплаванием, свидетельствует и состав их участников.

Наряду с этими успехами имеется и ряд явных неудач. Первая их них - создание, по выражению Я.Лопуского «мёртвых или полумёртвых конвенций». Успех или неудача подготовки того или иного договора об унификации морского права и дальнейшая судьба такого договора после того, как он принят, в решающей степени зависят от предмета и содержания данного конкретного договора. Вместе с тем, рассматривая итоги унификации морского права за долгий период её истории, можно сделать и некоторые общие выводы о причинах сложившегося в этой области положения и перспективах унификации.

Все универсальные международные договоры об унификации морского права, получившие признание широкого круга государств, посвящены регулированию отношений, повседневно встречающихся в практике международного торгового мореплавания (перевозки по коносаменту, столкновение и спасание судов, их арест, ограничение ответственности судовладельца и др.), и потому имеют большое практическое значение. Этого нельзя сказать о ряде договоров, принятых в 60-70-е гг. (о спасании на море с участием военных судов, о перевозке ядерных веществ и др.), и в особенности и многих проектах, подготовка которых начиналась в эти годы и не была впоследствии завершена. Малозначительность отношений, регламентация которых становится предметом унификации, является одной из причин длительности унификационных работ и их безрезультатности. Если эти работы тем не менее завершаются принятием договора обунификации, он обычно долго не вступает в силу, а затем имеет небольшой круг участников.

Многолетнее развитие унификации морского права показывает, что результаты унификации находятся в прямой зависимости от того, насколько совпадают или, наоборот, находятся в противоречии интересы участников соответствующих отношений, а также позиции выражающих эти интересы шосударств. Там, где эти противоречия экономического или политического характера наиболее остры, универсальная унификация достижима с трудом и в узких пределах либо невозможна вообще.

Так, вся история унификации норм о морских перевозках грузов несёт на себе отпечаток резких противоречий между интересами стран, обладающих крупным торговым флотом, и интересами тех стран ( в настоящее время, главным образом, развивающихся), организации которых выступают в качестве грузовладельцев. В несовпадении и противоречиях интересов и позиций разных государств в области международных морских перевозок грузов кроется одна из основных причин неудач всех тех попыток создать единообразные нормы о фрахтовании судов по чартеру, которые предпринимались в своё время ММК (начиная с 1913 г.), а сравнительно недавно - ЮНКТАД (в 1975 г.). В этом же причина крайней замедленности процесса ратификации и вступления в силу Гамбургских правил.

Обычная норма международного права включает два эелемента: практику государств и признание её в качестве юридически обязательного правила поведения. Эти два элемента не противоречат друг другу, однако на практике возникают трудности, касающиеся обычной нормы, а также соотношения между обычными и договорными нормами международного права.

Что касается морского права, то с учётом истории его кодификации от ношения между обычным и договорным право здесь ещё более сложные по сравнению с другими отраслями международного права. Женевская конвенция 1958 г. лишь частично кодифицировала обычное международное право; о кодификации лишь упоминалось в преамбуле Конвенции об открытом море. III Конференция ООН по морскому праву, созванная в целях дополнения действующего морского права и дальнейшего его развития, заимствовала много норм из действовавших ранее конвенций и обычного международного права. В преамбуле Конвенции 1982 г. в этой связи указывается, что в Конвенции были достигнуты «кодификация и пргрессивное развитие морского права»

Краткий анализ положений Конвенции 1982 г., касающихся судоходства, показывает разнообразие их истоков.

А) Ряд из них был заимствован без изменений из Женевских конвенций 1958 г. В международном праве не оспаривается, что именно обычные нормы права о мирном проходе и свободе судоходства кодифицированы в конвенциях о территориальном море и прилежащей зоне и об открытом море. Эти нормы должны рассматриваться в качестве составной части общего обычного международного права, применимого ко всем государствам независимо от их отношения к Конвенции.

Б) Ряд положений Конвенции 1982 г. не являются простым заимствованием норм Конвенции 1958 г., они получили развитие и уточнение в новой Конвенции, к их числу относятся, например положения ст.19, определяющие понятие «мирный проход» и раскрывающие его содержание. Поскольку такие положения основаны на существующих обычных нормах, они могут рассматриваться как более удачная и более конкретизированная кодификация, чем предыдущая, а не как прогрессивное развитие международного права в этой области. Таким образом, подобные положения конвенции 1982 г. также должны относиться ко всем государствам.

В) Ещё одна группа положений Конвенции 1982 г. представляет собой кодификацию положений, возникших уже после принятия Женевских конвенций 1958 г., конвенционно закрепивших обычные нормы или положения о правах прибрежных государств устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения судов в территориальном море. Такие положения должны быть обще признаны.

В то же время наблюдается различное толкование положений Конвенции разными государствами. Наиболее яркий пример неправильного понимания обычного международного права - отношение некоторых государств, желающих произвольно обьявить обычными нормами международного права некоторые положения Конвенции 1982 г. Из переписки группы американских учёных и администрации США, опубликованной в номере 2, 1985 г. «Американского журнала по международному праву», вытекает, что некоторые государства могут на основании их поведения и национальных законов и правил считать общим обычным правом все положения Конвенции по морскому праву, за исключением ч.XI. В качестве норм обычного права они хотели бы рассматривать даже положения об урегулировании споров, упуская при этом, что многие государства приняли эти положения только в силу необходимости решать споры, вытекающие из использования ресурсов международного дна Мирового океана. Очевидно, что причиной столь внезапного интереса к обычному праву стали статьи Конвенции 1982 г., касающиеся судоходства.

Так или иначе, государства, представляющие лишь часть членов международного сообщества, не могут сами по себе объявить о установлении норм обычного международного права.

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ 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 экстремисткие 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 течении 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 первозках 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 о 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.)

**СУДОХОДНАЯ ПОЛИТКА ЕЭС**

Вопрос о судоходной политике ЕЭС достаточно сложен, тем не менее, судя по числу принятых решений, судоходная политика является сравнительно небольшим элементом единой политики «Общего рынка».

Среди других областей единой политики транспортная политика в целом мало развита, но даже по сравнению с политикой в других транспортных областях судоходная политика развита ещё более слабо. Одной из областей формирования единой политики согласно Римскому договору (договор о создании ЕЭС был подписан в Риме в марте 1957 г.) является транспорт. Долгие годы ряд государств - членов ЕЭС сохранял национальные ограничения в области транспорта, связанные с несбалансированностью экспортных и импортных перевозок, а также с необходимостью защиты интересов национальных перевозчиков.

Справедливо было бы отметить, что раздел Римского договора, регулирующий вопросы транспорта в целом, является одним из самых несовершенных. Не вдаваясь в подробности юридической аргументации, следует заметить, что отсутствие надлежащего правового анализа сдерживало разработку единой транспортной политики.

Если обратиться к судоходству, то неразвитость политики в этой области долгое время вполне соответствовала внешней экономической ситуации. Отсутствие единой политики в точности отражало принцип свободы судоходства, провозглашенный правительствами западноевропейских стран. Таким образом, до 70-х гг. вряд ли нашелся бы кто-либо, за исключением отдельных учёных, например, таких, как бывший глава Генеральной дирекции Комиссии Европейских сообществ по транспорту г-н Эрдменчер, кто был бы обеспокоен отсутствием в Сообществе судоходной политики. Но всё это изменилось с появлением Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций. Дискуссии по поводу Кодекса выявили необходимость уяснить положение судоходства в «Общем Рынке». Прежде всего возник вопрос о том, распространяются ли на судоходство общие положения Римского договора. Позитивный ответ был дан в решении Суда в 1974 г. Значение этого решения определялось тем, что среди общих статей Договора были статьи о политике в области конкуренции.

Говоря о Кодексе, нельзя не учитывать положений Договора о конкуренции. Даже при определении возможности применения общих положений Договора к морскому транспорту оставалось неясным правовое положение этой отрасли при существовавшей в то время политике в области конкуренции. Принятая Советом министров Директива №141 изымала судоходство из сферы действия общих положений Директивы №17 (о применении на транспорте общих положений Римского договора), но и после этого многие проблемы оставались нерешенными.

Кодекс, конечно, затрагивал и вопросы свободы предоставления услуг. Сама идея о распределении груза и в особенности формула 40:40:20 несовместимы с этим принципом. Применение положений Кодекса могло породить дискриминацию в отношении линий стран - участниц ЕЭС. Кодекс вызвал горячие споры в ЕЭС. Франция, Бельгия и ФРГ стремились как можно скорее подписать Кодекс. В конечном итоге было решено провести переговоры по этому вопросу в Женеве. Дискуссии закончились принятием так называемого «брюссельского пакта», т.е. Директивы 79/954, где была сделана попытка согласовать применение Кодекса поведения с правовыми нормами Сообщества. Директива предписывала государствам-членам делать определённые оговорки при ратификации или присоединении к Кодексу. Цель оговорок - сохранить внутри Сообщества свободу предоставления услуг, вернее, свободу предпринимательства (к сожалению, рамки доклада не позволяют подробно разобрать правовые различия этих двух понятий).

Примерно за два года до принятия в 1979 г. брюссельского пакта страны «Общего Рынка» согласовали первый шаг процедуры консультаций - составной части единой судоходной политики. Это решение не имело очень большого значения. Оно обязывало страны ЕЭС проводить совместные консультации по отдельным проблемам. Это обязательство не было сформулировано в настоятельной форме, и не вменялось в обязанность проводить консультации перед заключением, например, договоров с третьими странами.

Принятие брюссельского пакта сделало необходимым также дальнейшую разработку политики конкуренции в области судоходства.

Положения ст.85 и 86 Римского договора, которые определяли основные принципы политики в области конкуренции, на судоходство не распространялись. В преамбуле Директивы 79/954 содержалось признание стабилизирующей роли конференций, одновременно там указывалось также на необходимость регулирования их деятельности с учётом применения принципов конкуренции в области судоходства.

Таким образом мы вплотную подошли к вопросу о диалоге, который ведётся довольно давно между западноевропейскими странами и США по вопросу о режиме международного судоходства. Основным предметом обсуждения является тот факт, что США используют систему регулирования судоходства. Многие из юристов США стали бы отрицать подобное утверждение и доказывать, что такова практика применения положений о предоставлении антитрестовского иммунитета. Действительность показывает, однако, что это является системой регулирования. Её существование вызывает большое недовольство правительств западноевропейских стран, которые до сих пор были приверженцами принципа свободы судоходства. Трудность соответственно состоит в том, что один торговый партнёр требует подчиниться системе регулирования, а другой - отстаивает систему «свободы судоходства». В такой ситуации система регулирования автоматически становится превалирующей и судовладельцы оказываются в очень трудном положении (OPA-90).

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Основной международной конвенцией, регулирующей перевозки грузов морем, явпяется Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские прлвила), которая была принята 25 августа 1924 г. Конвенция применястся 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 раэумную 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 отправитсля 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 убыткн были вызваны: рисками, опасностями или случайностями на море или в других судоходных водах, непреодолимой силой, военными действиями, спасанием или попьпкой спасания жизней или имушества 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 извесгно 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 попьпки 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 груэов 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 бьпь 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 временн 4/5 всех морских перевозок грузов осуществлялись на судах, плавающих под флагами стран-участниц Конвенции или стран, включивших ее основные правила в нацинальное законодательство. Основное значение Гаагскнх правил эаключается в том, чго, 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 соответствуюших изменений. В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции 1924 г. (получивший наименование Правил Висби), который вступил в силу в 1975 г. В настоящее время участниками Протокола являются свыше 20 государств, в том чише 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 предъявпения регрессных исков. Изменено правило об ограничении ответственности перевозчика: введена так назыввемая "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 воспользоватьсм ограничением ответственности, если ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеенности 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 развивающимися странами. Поэтому они настаивают на создании новых норм, которые должны разрабатываться в органах ООН, где развивающиеся страны обладают большинством. Рабочая группа по международному эаконодательству в области морских перевозок ЮНКТАД в 1971 г. приняла решение, в котором отмечалось, что существуюшие правила и практика, касавщиеся 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 н 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 Гаагскне правыла, так и Правила Висби.

Гамбургские правила применяются не только к коносаментам, но и ко всем другим договорам перевозки (за исклюиением 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 являюшийся результатом утраты или поврещцения 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 перевоэчик несет ответственность и за задержку в доставке. Вместе с тем перевозчик большс 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 ои 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 гроверки.

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 данньй коносамент. Во взаимоотношениях перевозчика и отправителя это гарантийное письмо явпяется 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 перевоэчику и указано в договоре. Ясно, что во многих слуиях 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. Трудно сказать, когда вступят в силу Гамбургские правила, как долго продлится переходный период, в течение которого будут действовать 3 режима перевозки одновременно.

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 хврактер, и прибегать к ним приходится сравнительно редко. Зто вызвано тем, что в мировой практике широко используются типовые проформы чартеров, которые начали создаввться еще в ирошлом веке. В ХХ в. разработка проформ сосредоточилась в двух организациях: в Британской палате судоходства и в Балтийской и Международной конференции (БИМКО). 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 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 заменс 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 предьявления 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.

Ассамбпея ММК, 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 бьпь международная конвенция или, что более вероятно, единообразные правила, одобренные ММК, на основе которых и будут выдаваться морские накладные.

**ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ И ОБЩИЙ ПОРЯДОК ПРИЕМА И СДАЧИ ГРУЗА**

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

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.

Согласно условиям коносамента капитану предоставляется право размещать груз в подпалубных помещениях судна по своему усмотрению. Размешение 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.

Долевые коносаменты, или деливри-ордера (delivery order), встречаются при внешнеторговых перевозках. Они выписываются (в случаях возникновения в них надобности) уже после того, как отправка данной партии груза оформлена одним, основным, коносаментом. Такая необходимость возникает главным образом при слелующих обстоятельствах: когда более или менее значительная партия груза, перевозка которой уже оформлена одним коносаментом, продается нескольким покупателям и появляется надобность раздробить коносамент на несколько частей, чтобы каждый покупатель имел возможность самостоятельно получить свою долю партии груза, обозначенную в основном коносаменте; когда отправителем и получателем партии груза по основному коносаменту являются экспедиторские фирмы, объединяющие в целях экономии в одну партию грузы нескольких владельцев и выдающие грузы в порту назначения их действительным получателям.

Применяют различные формы и способы выдачи долевых коносаментов. Если долевые коносаменты выдает держатель основного коносамента, то обычно их визирует капитан судна или агент перевозчика. Для этого им вручают также оригинал основного коносамента. Долевые коносаменты могут быть выписаны перевозчиком или его агентом по просьбе держателя основного коносамента и также в обмен на основной коносамент.

Регулярные линии обслуживают перевозки мелкопартионных генеральных грузов, которые, как правило, рассредоточены между большим числом портов. Это обусловливает широкое использование специальных форм договора морской перевозки -сквозных и долевых коносаментов, а в последние годы договоров на комбинированную перевозку.

Долевые коносаменты облегчают прием-сдачу груза за счет уменьшения числа коносаментов, дают экономию на консульских сборах, которые взимаются с каждого коносамента. Отправителям мелких партий товара долевой коносамент позволяет сократить расходы по перевозке, так как в противном слунае они должны оплачивать сумму минимального фрахта, установленного тарифами за каждый коносамент. Экспедиторские фирмы производят укрупнение мелких партий и оформляют их перевозку долевыми коносаментами, удерживая в качестве платы за посреднические услуги примерно половину суммы экономии, получаемой грузовладельцами. Особую важность приобретает долевой коносамент при смешанных железнодорожно-морских и авиационно-морских перевозках. Комплектация груза при авиационных отправках в партию более 500 кг, а при железнодорожных - в вагонной отправке позволяет примерно в 2 раза сократить транспортные издержки на этих участках перевозки.

Особым видом коносамента, также выполняющим функцию договора морской перевозки, является так называемый сквозной коносамент (through Bill of lading). Его применяют обычно в линейном сообщении, когда перевозчик принимает груз с обязательством доставить в пункт назначения, до которого не следуют суда данной линии. Таким образом, в пути следования производят перевалку груза на другое судно, которое может принадлежать как тому же, так и другому перевозчику, с которым первоначальный перевозчик находится в соответствующих договорных отношениях.

Линейные компании принимают к перевозке грузы также и на те порты данного района, которые не обслуживаются ими непосредственно. В этих случаях также оформляют прямой или сквозной коносамент, и перевозчик принимает на себя обязательство произвести в каком-либо порту по пути следования судна перевалку указанного в коносаменте груза на другое судно (своей или чужой компании), следующее в порт назначения товара. Сквозной коносамент, таким образом, освобождает грузовладельца от забот по организации перегрузки и дальнейшей отправки груза в порту (портах) перевалки. Кроме того, он дает возможность грузоотправителю после отправки товара на судне первого перевозчика оперировать с коносаментом так, как если бы груз был отправлен морем без перевалки в пути. Порты, в которые осуществляется перевозка по сквозному коносаменту, включаются в тарифный список так называемых аутпортов. Оплата перевозки складывается из базисной ставки на порт перевалки и специальной надбавки за рендж.

Доставка товаров по сквозному коносаменту осуществляется на основе соглашения между компаниями - участниками перевозки. Каждый из партнеров несет ответственность за перевозку и перевалку груза только на своем участке. Соглашение предусматривает и распределение общей суммы фрахта. При этом в зависимости от заинтересованности разных компаний в расширении перевозок распределение фрахта между ними может значительно отклоняться от действительной степени участия каждого в обеспечении доставки груза. Балтийская и международная морская конференция (БИМКО) разработала типовую проформу коносамента для сквозных морских перевозок, аналогичные проформы существуют для железнодорожно- и авиационно-морских перевозок.

Независимо от формы договора морской перевозки коносамент определяет правоотношения перевозчика с получателем груза. Условия чартера только тогда обязательны для получателя, когда в коносаменте есть ссылка на них. Букинг-нот (booking note) 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. Условия перевозки оговариваются в нем кратко, но указывают форму коносамента, которая будет применяться при перевозке груза. По рекомендации БИМКО букинг-нот должен содержать следующие условия перевозки: наименование перевозчика и грузовладельца, количество и род груза, пункты отправления и назначения груза, название судна, намеченное время погрузки судна, ставка фрахта, условия перевозки - в трюме или на палубе, применяемая форма коносамента.

Берс-нот (berth note) - 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. В линейном судоходстве эта форма договора может применяться в том случае, когда количество генеральных грузов в каком-то направлении недостаточное, но есть возможность догрузить судно массовым грузом, перевозимым не на линейных условиях, а на условиях, схожих с чартерными перевозками на трамповых судах. Берс-нот составляет и подписывает перевозчик или его агент в нескольких экземплярах и в форме письма его направляют грузоотправителю, последний подтверждает своей подписью условия перевозки, изложенные в берс-ноте. Эти условия, как правило, аналогичны условиям букинг-нота, но может быть и ряд дополнительных условий перевозки, не указанных в принятой форме коносамента.

Фиксчур-нот (fixture not, fixing letter) 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.

Фиксчур-нот содержит основные условия фрахтования: наименование судна, количество и род груза, время подачи судна, порт погрузки и выгрузки, размер фрахта, нормы погрузки и выгрузки, наименование фрахтователя и проформу чартера. Грузовладелец обязан строго выполнять все технические условия и требования к физико-химическим свойствам и упаковке грузов, предъявляемых для морской перевозки. При отправке опасных грузов отправитель обязан в письменном виде уведомить перевозчика о свойствах груза, а при необходимости дать рекомендации относительно способа перевозки. Такой груз принимается только с письменного согласия перевозчика. При этом в случае возникновения угрозы для судна или груза со стороны опасных грузов они могут быть выгружены в любом месте, уничтожены или обезврежены перевозчиком без ответственности за груз с его стороны. Если перевозчик не был осведомлен отправителем об опасных свойствах груза, то он имеет право в любое время и в любом месте выгрузить и уничтожить или обезвредить такой груз без какого-либо возмещения отправителю, более того, грузовладелец обязан покрыть все убытки и расходы, возникшие вследствие такой перевозки, а также оплатить полный фрахт. Отправитель должен своевременно передать перевозчику все касающиеся груза документы, предусмотренные портовыми, таможенными или иными административными правилами, и нести ответственность за любые убытки (простой судна, таможенные штрафы и др.), вызванные неправильным, неполным оформлением этих документов или их несвоевременной передачей. Все грузы принимают к перевозке по массе или по счету мест. Штучные грузы принимают счетом мест с указанием их массы. При сдаче груза получателю судно не несет ответственности за его массу, если число мест соответствует числу, указанному в документах, а тара и упаковка находятся в хорошем состоянии.

Прием и сдачу грузов обычно производят на судне. Если правила техники безопасности не позволяют тальманам находиться в трюме, то груз считают на берегу, в пределах вылета грузовых стрел. При передаче грузов борт судна - транспорт получателя счет груза производится только от имени судна без участия тальманов порта.

В процессе грузовых работ судовые и береговые тальманы регулярно сверяют свои записи по счету мест для того, чтобы своевременно установить и устранить расхождения между ними. Если разногласия невозможно урегулировать, допускается пересчет груза. Однако к нему следует прибегать в крайнем случае, так как все издержки, связанные с этим, включая и простой судна, относятся за счет той стороны, данные которой оказались ошибочными. Систематический контроль за работой судовых тальманов и руководство ими осуществляет грузовой (вахтенный) помощник капитана. При перевозке лесоматериалов счет груза ведет в порту погрузки отправитель, в порту выгрузки - присяжный тальман.

Ряд насыпных и навалочных грузов, например все хлебные грузы, принимается и сдается судном с проверкой массы груза. Взвешивание производят на автоматических весах. Сравнительно малоценные навалочные грузы (уголь, руда, соль и т. п.) принимают к перевалке обычно без взвешивания - с указанием массы по заявлению отправителя или с определением массы груза по осадке судна. В любом случае целесообразно проверять массу груза по осадке судна и, если она расходится с массой, заявленной отправителем или установленной путем взвешивания на автоматических весах, вносить соответствующую оговорку в штурманскую расписку, коносамент и приемосдаточную ведомость.

Любой груз должен быть вьщан получателю в таком же хорошем состоянии и в том же количестве, в каком он был принят к перевозке. Состояние груза обычно указывается в грузовых документах. Тарно-штучные грузы считаются в хорошем состоянии, если тара и упаковка по внешнему виду целы и не имеют следов вскрытия или починки.

Условиями договоров морской перевозки (чартер, коносамент) предусматривается обязанность перевозчика заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние. При этом мореходность понимается в широком смысле слова, а именно: судно, его машины и механизмы, снабжение, оборудование и снаряжение, численность и квалификация экипажа должны отвечать требованиям безопасной и сохранной перевозки согласованного груза в заданном районе плавания и в данное время года. Поэтому, например, неисправность рефрижераторной установки при перевозке скоропортящихся грузов, водотечность люковых крышек, отсутствие действующих сертификатов на грузовые устройства, незащищенность и зараженность трюмов вредителями и т. д. рассматриваются как невыполнение условия о мореходности судна и все убытки, вызванные задержкой рейса, порчей и потерей груза по этим причинам, будут отнесены за счет судна. Судовая администрация несет полную ответственность за правильность приема, укладки, сепарации, выгрузки и сдачи груза, а также за соответствие документов наличию и состоянию груза. Вместе с тем, она может требовать от грузовладельца замены мест с поврежденной или несоответствующей условиям перевозки упаковкой, а также мест с недостаточной, нечеткой маркировкой, может вносить в грузовые документы оговорки, касающиеся действительного состояния груза или его количества. Указания судовой администрации, касающиеся технологии потрузки, размещения груза, его крепления и сепарации обязательны для организаций и лиц, производящих грузовые работы. Судно не отвечает за несохранность и недостачу груза, если число мест и наружный вид тары соответствуют данным, приведенным в грузовых документах.

Правила приема-сдачи тарно-штучных грузов, перевозимых на судах Министерства морского флота, регламентированы специальными инструкциями. Для обеспечения сохранной перевозки груза и защиты интересов перевозчика судовая администрация при приемке груза организует и выполняет комплекс мероприятий.

Грузовые помещения и оборудование судна приводят в состояние, обеспечивающее сохранную доставку груза: производят сухую зачистку или мойку трюмов, их проветривание, удаляют жировые пятна, осматривают пайол, рыбинсы, проверяют освещение рабочих мест, верхнюю палубу подготавливают для размещения и крепления груза.

В необходимых случаях грузовые помещения предъявляются для сюрвейерного освидетельствования. До начала погрузки грузовой помощник капитана проверяет на складе состояние груза. Не должны приниматься к перевозке тарно-штучные грузы в дефектной упаковке с нарушенными отправительскими контрольными лентами и пломбами, с неполной или нечеткой маркировкой. Такие места допускаются к погрузке только после устранения отправителем указанных выше недостатков либо об этих дефектах делается отметка в грузовых документах. Контроль за состоянием принимаемого груза, его размещением и технологией погрузки осуществляют трюмные матросы под руководством вахтенного и грузового помощников капитана. В течение всего периода грузовых операций они контролируют: состояние тары и маркировку груза в каждом подъеме (дефектные места возвращают на причал для замены или ремонта); проведенме погрузки строго в соответствии с утвержденным грузовым планом, выполнение всех требований и правил в части сепарации и крепления груза; погрузку по коносаментным партиям, не допуская их разделения и смешения. Как правило, погрузку новой партии начинают только после окончания погрузки предыдущей. Выполнение этих условий значительно уменьшает вероятность ошибок в счете груза, гарантирует полную его сдачу в порту назначения, повышает интенсивность выгрузки; проведение грузовых работ с помощью только таких инструментов и технологических ириемов, которые обеспечивают сохранность груза. Так, например, при перегрузке мешковых и киповых грузов, рулонов, картонных ящиков не допускается применение металлических стропов и крючьев. Запрещены волочение грузов, повышенная скорость опускания; кроме того, ущерб грузу может быть нанесен из-за ударов о комингс люка, неправильной остропки, погрузки в дождь и т. д.; правильность проведения счета груза тальманами и аккуратность оформления тальманских расписок. Специальные правила предусмотрены для приема-сдачи грузов в пакетах и контейнерах. Груз, надлежаще сформированный и увязанный в пакеты, принимают по количеству пакетов, без пересчета мест внутри них. Однако в случае нарушения увязки его принимают и сдают как обычный тарно-штучный груз - по числу мест.

Контейнеры принимают и сдают по количеству, номерам и наружному осмотру с проверкой целостности пломб. Контейнеры с повреждениями кузова, которые открывают доступ к содержимому, а также с нарушенными или неясными пломбами или без них на судно не принимают. Перевозчик не несет ответственности за сохранность груза в контейнере, если он доставлен в исправном состоянии и с ненарушенными пломбами. Если при выгрузке обнаружены контейнеры с повреждениями, которые не исключают возможности доступа к грузу, либо с сорваннымн или неясными пломбами, то в порту назначения их вскрывают и производят проверку содержимого за счет перевозчика. В проверке участвуют представители порта и службы по обслуживанию транспортного флота. Результаты ее фиксируют специальным актом. В остальных случаях дефектные контейнеры не вскрывают, но составляют акт с указанием характера и размеров повреждений. В течение рейса судовая администрация организует и контролирует выполнение всех рекомендаций, установленных правилами перевозки груза: вентиляцию, откачку воды из льяльных колодцев, подкрепление груза, поддержание влаготемпературного режима в рефрижераторных трюмах и т. д. Правила перевозки грузов на судах морского флота России приведены в Тарифном руководстве 4-М.

В вахтенном и машинном журналах необходимо регулярно отмечать мероприятия, проводимые судовым экипажем для обеспечения сохранности перевозки груза, либо указывать внешние факторы (шторм, дождь), из-за которых они не проводились. Это необходимо для качественной доставки груза и для защиты интересов перевозчика в случае возникновения каких-либо претензий со стороны получателя груза. Перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза также и в том случае, если они произошел и вследствие действий или упущений капитана, прочих членов судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном. Особый случай коммерческой правовой практики представляет общая авария. Под этим понимаются убытки, понесенные вследствие необходимых преднамеренных и разумных действий или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и груза от общей для них опасности. Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузоы пропорционально их стоимости.

В грузовых документах указывают род, количество и особые свойства груза, порты погрузки, выгрузки и перевалки, наименование отправителя, перевозчика и получателя груза и т. п. После подписания грузовых документов перевозчиком на него возлагается материальная ответственность за то, что количество и состояние груза в порту назначения будет полностью соответствовать указанным в документах. После окончания погрузки всей партии груза на судно грузовой помощник капитана дает расписку в принятии груза на обоих экземплярах поручения. Эта расписка грузового помощника в принятии груза называется штурманской распиской и является доказательством того, что груз передан на судно. Поэтому, прежде чем сделать штурманскую расписку, грузовой помощник обязан внимательно изучить тальманскую расписку, т. е. расписку судового тальмана о приемке груза, и перенести в поручение все отмеченные в ней недостатки внешнего состояния грузовых мест. В том случае, если обнаружено расхождение мест, а произвести проверку невозможно, в штурманской расписке делают оговорку: «столько-то мест в споре» и составляют акт на расхождение в счете между портом и судном. Один экземпляр расписки, оформленный надлежащим образом, передают порту и на основании ее выписывают коносамент на груз, а второй экземлляр оставляют на будне. Коносамент относится к числу важнейших грузовых документов и используется как при каботажных перевозках, так и в заграничном плавании. Основные условия коносамента сформулированы в типовых проформах, рекомендованных международными организациями БИМКО и Федерацией транспортно-экспедиторской ассоциации (ФИАТА). Большинство крупных судоходных компаний используют эти условия, включая в коносаменты специальные статьи (additional conditions) отражающие специфику данной конкретной линии. Коносамент выполняет 3 функции: является распиской судна (перевозчика) в принятии груза, товарораспорядительным документом, а также служит доказательством наличия и содержания договора морской перевозки либо сам выступает в качестве такового (например, в линейном судо

ходстве). Коносамент выписывают на каждую партию груза, принятую на судно по каждому отдельному поручению, его составляют не менее чем в двух экземплярах; один экземпляр, подписанный капитаном судна, выдают отправителю, а другой следует при грузе. По желанию отправителя ему выдают несколько оригиналов коносамента, причем предусмотрено, что после выдачи груза по одному из них остальные теряют силу. Помимо оригиналов, при оформлении каждой перевозки выписывают определенное количество копий коносамента, которые направляют в коммерческую службу пароходства, агентам в портах отправления и назначения, таможню и т. п. В отлнчие от оригинала копии не могут использоваться как товарораспорядительный документ, как свидетельство на право получения груза от перевозчика и на них наносится соответствующий штамп (сору, not negotiable). Количество составленных и подписанных экземпляров оригинала и копий указывают на лицевой стороне коносамента. В зависимости от времени подписания различают два вида коносаментов - на груз, принятый к отправке, и коносаменты на груз, уже погруженный на судно. Первую форму применяют в линейном судоходстве и каботаже, причем коносамент подписывает пароходство или его агент (порт), во втором случае факт принятия груза на судно удостоверяет своей подписью капитан. Коносамент, подписанный перевозчиком (капитаном) в сроки, предусмотренные договором купли-продажи товара и без каких-либо оговорок в части количества и состояния груза, является доказательством надлежашего выполнения продавцом своих обязательств по торговой сделке. Подписанный капитаном оригинал коносамента продавец направляет покупателю груза. Последний после получения коносамента становится юридическим владельцем груза. При подписании коносамента тщательно проверяют, перенесены ли в него все оговорки о состоянии груза (тары) и о расхождениях в счете мест, которые были сделаны в штурманских расписках, так как с момента подписания коносамента вся ответственность за груз возлагается на судно (перевозчика). Не допускается подписание коносамента до полного окончания погрузки данной партии, так как в дальнейшем может обнаружиться недостача либо некачественное состояние груза (тары). Наконец, нельзя подписывать коносаменты задним числом, поскольку это является нарушением обязательств перевозчика по отношению к получателю груза. До подписания коносамента должны быть чрегулированы все вопросы, связанные с оплатой фрахта, аванса фрахта или иных платежей в порту отправления, в соответствии с порядком взаиморасчетов, который предусматривается по данной перевозке и указан в коносаменте. В заграничных портах коносамент оформдяет агент. Необходимо, чтобы они предъявлялись на подпись капитану не только в конце обработки судна, но и по мере окончания погрузки отдельных партий. Это позволяет избежать скопления большого числа неподписанных коносаментов к отходу судна, обеспечить их тщательную проверку и исключить простой судна.

Манифест - список грузов, принятых на судно, который составляют раздельно для каждого порта назначения на основе сведений, указанных в коносаментах. По каждой партии груза в манифесте приводят следующие данные: номер коносамента, маркировку и количество грузовых мест, род груза, его массу и объем, наименование отправителя и получателя, общую сумму начисленного фрахта и фрахт, оплаченный отправителем. Манифесты составляет агент (порт) в необходимом количестве экземпляров - для пароходства, судна, агента в порту назначения, таможни и т. п. Их используют для контроля за правильностью приемки-сдачи груза и оплаты фрахта. Таможня на основе манифестов проверяет грузы и производит расчет пошлин и сборов, а также ведет статистику экспортно-импортного грузооборота. Грузовой помощник капитана обязан тщательно сверить данные, указанные в манифестах, с судовым комплектом штурманских расписок. Расхождения между ними могут возникнуть из-за ошибок при составлении манифеста либо из-за того, что манифест выписан заранее, а в процессе погрузки судна в предварительный грузовой список были внесены некоторые изменения (например, одни коносаменты заменены другими).

Во многих странах и портах существуют особые требования к манифестам на прибывающий груз. Так, например, манифесты на порты Аргентины, Испании должны быть легализованы (иметь визу) консулом данной страны либо иметь отметку таможни о том, что в порту отправления нет консульского представительства.

В ряде портов установлено, что манифесты должны быть предъявлены за определенное число суток до прихода судна, либо предусмотрено, что в таможню представляются манифесты на все грузы, имеющиеся на борту судна, а не только на грузы данного порта и т. д. Исполнительный грузовой план составляется по результатам погрузки судна и содержит общее распределение груза по грузовым помещениям и на верхней палубе. Исполнительный грузовой план и люковые записки входят в состав обязательных документов, которые должны быть вручены в порту назначения, а в иностранных портах - агенту судна. Люковые записки составляются раздельно по каждому трюму и содержат перечень всех коносаментных партий, размещенных в данном отсеке в порядке очередности их выгрузки. Их выписывает грузовой помощник капитана на основе исполнительного грузового плана и коносаментов. По каждой партии груза указывают номер коносамента, количество мест и массу, а для машин и оборудования - марку, знаки и т. п. При погрузке экспортных грузов необходимо тщательно контролировать, чтобы их состояние, тара и упаковка полностью отвечали требованиям внешней торговли. Принятие к перевозке грузов, имеющих какие-либо отступления от этих правил, допускается лишь в порядке исключения и при условии, что обнаруженные дефекты не могут повлечь за собой порчу или хищение груза. При этом отправитель должен представить письменное разрешение на отгрузку от Государственной инспекции по качеству экспортных товаров,а по хлебным грузам - от Государственной хлебной инспекции. Все обнаруженные недостатки груза и его тары фиксируют в штурманской расписке, а затем в коносаменте.

Экспортные навалочные грузы принимают к перевозке «за массой отправителя», и поэтому проверка массы не требуется, однако перевозчику рекомендуется каждый раз проверять количество принятого груза по осадке судна, фиксировать это в судовом журнале и составлять акт замера осадок и расчета загрузки по форме, рекомендованной Тарифным руководством 4-М.

При погрузке на судно непакетированных лесоматериалов счет груза ведет односторонне отправитель без участия тальманов судна. В иностранном порту капитан должен в том или ином виде получить документ, подтверждаюший сдачу груза ( с указанием. количества мест). В зависимости от условий сделки и обычаев порта это может быть либо расписка получателя на оригинале или капитанской копии коносамента, либо особый документ, который выдает организация, непосредственно принимающая груз,- тальманская компания, стивидор или агент, портовая администрация. Подобная расписка обычно называется «outturn report», или сертификат. Независимо от наименования и формы она должна констатировать результаты сдачи груза судном раздельно по каждой коносаментной партии. Прием импортных грузов в иностранных портах производят, как указывалось выше, на основе шиплинг-ордеров и в соответствии с грузовым планом, утвержденным капитаном судна. Грузы, состояние которых не обеспечивает сохранную их доставку, к перевозке не принимают, о чем судовая администрация направляет письменное мотивированное заявление грузоотправителю, а также извещает торгпредство, фрахтователя и пароходство (через агента). Подобный груз может быть принят к перевозке только на основании письменного (телеграфного) разрешения торгпредства или пароходства. В любом случае при обнаружении дефектов груза или его тары в штурманских расписках и коносаментах должны быть сделаны соответствующие оговорки.

Правила приема-сдачи груза при перевозках между иностранными портами могут осушествляться также на основе проформ чартера и коносамента, неизвестных ранее капитану, которые могут содержать специфические оговорки и условия в части организации приема-сдачи груза, ответственности судна и т.д. Кроме того, обслуживание судна в таких рейсах часто осуществляет агент фрахтователя, который в первую очередь защищает интересы своего принципала.