



**Институт по изучению проблем морского права**  
*при Академическом Институте Гуманитарного Образования*  
*(Санкт-Петербург)*

Я.Е. Бразовская, Ю.С. Цветкова

**Правовое регулирование  
морских транспортных операций**

Учебное пособие



*Akademius*

*Санкт-Петербург*

2017

УДК 347.79  
Б87

**Бразовская, Я.Е., Цветкова Ю.С.** Правовое регулирование морских транспортных операций: учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Academus, 2017. 98с.

Учебное пособие представляет собой анализ нормативно-правовых норм, в том числе международных, регламентирующих ключевые вопросы отношений в области правового регулирования морских транспортных операций. Рассмотрены положения Кодекса торгового мореплавания РФ, Гражданского Кодекса РФ, и иные нормативно-правовые актов, в том числе международного характера. Освещается комплекс вопросов, возникающих при осуществлении перевозки грузов. Автор рассматривает виды перевозок, правовое регулирование перевозок грузов, трамповые, модалные перевозки, анализирует транспортную документацию, связанную с организационно-правовым регулированием перевозки грузов.

В пособии анализируется содержание международных конвенций регулирующих перевозки грузов морским транспортом.

Настоящее учебное пособие предназначено для студентов обучающихся по направлению подготовки 40.03.01 Юриспруденция».

*Рецензент:*

Скаридов А.С. - профессор, д.ю.н., заведующий кафедрой международного и морского права ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»

© Бразовская Я.Е. Цветкова Ю.С., 2017

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
<b>Раздел 1.</b>	
Правовое регулирование морских перевозок грузов	5
<b>Раздел 2.</b>	
Правовое регулирование перевозки грузов	19
<b>Раздел 3.</b>	
Трамповые перевозки	27
<b>Раздел 4.</b>	
Готовность судна к грузовым работам	36
<b>Раздел 5.</b>	
Товарораспределительные документы в международном транспортном обороте	43
<b>Раздел 6.</b>	
Модальные перевозки грузов	63
<b>Раздел 7.</b>	
«Морской плюс»	77
Вопросы для самоконтроля	97
Библиографический список нормативно-правовых актов	98

## Введение

Надлежащее правовое регулирование морских транспортных операций имеет особое значение для развития транспортного сообщения и привлечения в эту сферу экономики инвестиций. С внедрением новых транспортных технологий повысилась производительность погрузочно-разгрузочных работ, а, следовательно, значительно сократились простои транспортных средств, потребности в складских помещениях, в целом удешевился и ускорился процесс доставки груза.

В последние годы в связи с созданием новых транспортно-технологических систем доставки грузов сместились приоритеты в регулировании перевозочных отношений. Однако, для должного функционирования подобных систем необходимы значительные капитальные вложения в развитие инфраструктуры.

В России сохраняется мощная транспортная инфраструктура, способная обслуживать как внутрироссийские, так и международные грузопотоки на должном уровне, хотя она и нуждается в основательной модернизации. Трудности планирования и финансового обеспечения имеющейся инфраструктуры, а также проблемы управленческого и эксплуатационного характера приводят к снижению эффективности работы транспортной сети. Из-за снижения качества предоставляемых услуг грузы уходят на зарубежные транспортные коммуникации. Эффективная организация мультимодальных перевозок является главным условием привлечения на наши транспортные коммуникации транзитных грузов евроазиатского направления.

## Раздел 1.

### Правовое регулирование морских перевозок грузов

*Международный экономический оборот грузов. Виды перевозок. Сухогрузный рынок. «Бестарные» грузы и генеральные грузы. Наливные и навалочные грузы. Географическое разделение рынка морских перевозок. Линейное судоходство. Линейные конференции. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (1974 г.) Трамповое судоходство. Договор морской перевозки грузов - «чартер». Фрахтовые индексы.*

#### **1. Международный экономический оборот грузов. Виды перевозок.**

В Российской Федерации, как и во многих других странах, транспорт является одной из крупнейших основных отраслей экономики, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение, связующее Европу с Азией, позволяет России осуществлять экспорт транспортных услуг, в том числе транзитные и мультимодальные перевозки.

Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики. Перевозка является частью предпринимательской деятельности, направленной на перемещение людей и грузов из пункта отправления в пункт назначения с целью придания баланса территориальным и экономическим несоответствиям между спросом и

предложением. Эти несоответствия могут быть как на локальном, региональном, континентальном, так и на глобальном уровне<sup>1</sup>.

Транспорт всегда являлся составной частью комплексных экономических, политических и социальных структур и, как и многие другие элементы в нашем обществе, он стал быстро меняться в течение последних десятилетий. Интерес к области мультимодальных перевозок тесно связан с обширными изменениями, которые произошли в мировой экономике в целом и в международной торговле в частности.

В ходе глобализации появились новые торговые точки. Основные зоны промышленного производства и международной торговли переместились в Тихоокеанский регион: Тайвань, Южная Корея, Гонконг, Сингапур, Шанхай. Как следствие, изменилось и направление движения грузов, что сразу выявило неэффективность портовых сооружений, нехватку паромов и самолетов, проблемы с перевалкой и перегрузкой в портах и аэропортах. Были нужны радикальные перемены и они пришли в виде технологических инноваций в погрузочно-разгрузочных методах, изменившихся конструкциях транспортных средств.

Глобализация мировой экономики обострила проблемы, связанные со специализацией каждого вида транспорта. Транспорт использовался большей частью локально для обслуживания какого-либо одного экономического сегмента (например, перевозка зерна), при этом также имелось большое разнообразие специализированных услуг и оборудования, которое не было адаптировано ни для перевозки разнообразных грузов, ни для осуществления прямого трафика.

Синхронизация транспортной системы происходила двумя путями: появлением контейнеризации и мультимодализма.

Первой крупной технической инновацией в сфере международных перевозок в конце 1950-х и начале 1960-х годов стала контейнеризация, которая позволила осуществлять перевозки по прямому трафику от экспортера к импортеру.

---

<sup>1</sup> Y-Hayuth, *Intermodality: Concept and Practice*. London: Lloyd's of London, 1987, at 5.

Контейнеризация принесла следующие преимущества по сравнению с традиционной доставкой:

- грузы перевозятся в герметичной закрытой таре, что повышает уровень их сохранности;

- использование контейнеров адаптируется к потребностям грузоотправителя: они могут быть приобретены в собственность или арендованы, могут быть оборудованы холодильной установкой (рефконтейнеры);

- грузы разных грузоотправителей, могут быть сгруппированы вместе и отправлены в одном контейнере, тем самым, уменьшается стоимость перевозки для мелких грузовладельцев;

- затраты на перевозку грузов в контейнерах снижаются за счет того, что нет необходимости в дорогостоящей упаковке и складском хранении грузов во время транзита;

- использование контейнеров помогает сделать погрузо-разгрузочный процесс более быстрым и эффективным, что позволяет контейнерным портам наращивать грузовой оборот за счет быстрой и своевременной обработки грузов;

- контейнер стал унифицированным средством для перевозки грузов на всех видах транспорта, что позволяет комбинировать практически любые перевозки с использованием контейнеров и свободно, без каких-либо сложностей передавать контейнер с одного вида транспорта, например, автомобильного на другой вид транспорта, например, морской, а затем на следующий вид транспорта, например, железнодорожный.

На практике, контейнеризация означает введение новых видов услуг операторов и экспедиторов. Перевозчик подает порожний контейнер клиенту, который загружает его и опечатывает. Контейнер затем поставляется на контейнерный терминал в порту или аэропорту отгрузки и доставляется грузополучателю. Перевозчик также может загрузить контейнер грузами, принадлежащими разным клиентам, перевезти запечатанный контейнер на склад в пункте назначения, разгрузить его и доставить груз соответствующим грузополучателям (поставка «склад-склад»).

Таким образом, в результате развития контейнеризации изменилась структура регулирования транспортной отрасли, начался ее новый этап развития, связанный, главным образом, с развитием мультимодальных перевозок.

В целях достижения большей эффективности перевозок и снижения совокупных затрат, высокая степень корреляции различных видов транспорта стала необходимой. Вместе с контейнеризацией в транспортную отрасль пришел и более высокого уровня управленческий контроль за движением грузов.

Транспортная отрасль уже не могла, как раньше, рассматриваться в качестве продавца одной услуги по перевозке грузов одним видом транспорта, отдельным маршрутом и в пределах одного маркетингового сегмента. В результате все соответствующие виды транспорта без исключения, приспособились, вольно или невольно, к требованиям мультимодализма.

Следующим шагом контейнеризации явилось создание так называемой «транспортной сети» (transport network), основная задача которой заключается в том, что контейнер может легко войти в данную сеть на любом ее участке с минимальными финансовыми потерями. Для создания единой цепи необходимо достаточное количество контейнерных терминалов, связанных между собой технологически, обладающих едиными стандартами и, возможно, единым руководством.

Целью построения единой мультимодальной цепи является ликвидация дисбаланса между различными видами транспорта при помощи активной протекционистской политики в отношении развития мультимодализма и смещения нагрузки с автомобильного транспорта на железные дороги, морской и речной транспорт. Мультимодализм улучшил экономические показатели транспортной цепи, используя сочетание различных транспортных режимов наиболее продуктивным образом.

Причина успеха заключалась в том, что вся перевозка рассматривалась как единое целое, а не как серия отдельных перевозок, каждая из которых оформляется отдельным комплектом документов. Сегодня мультимодальная перевозка, в зависимости от направления, включает морскую, речную, железнодорожную,



автомобильную, авиа составляющие, которые могут сочетаться в любых комбинациях.

Главным достоинством такого способа доставки является максимальное использование преимуществ различных средств перевозки, а также предоставление оператором дополнительных услуг, связанных с оформлением перевозочных формальностей, как то оформление грузовых накладных, внутрипортовое экспедирование, прием, обработка, перевалка, складирование и хранение грузов в течение всей перевозки.

Особенностью мультимодальных перевозок является то, что «смешанное сообщение учитывает, прежде всего, требования груза, а не вида транспорта, и обеспечивает интегративный транспортный процесс между отправителем и получателем»<sup>2</sup>.

Мультимодализм потребовал провести определенную революцию в организации транспортного сообщения и в осуществлении контроля за информацией. В центре современного мультимодализма система обработки данных, необходимых для обеспечения безопасного, надежного и экономически эффективного управления грузовыми перевозками, осуществляемыми несколькими видами транспорта. Electronic Data Interchange (EDI) - это развивающаяся технология, которая помогает компаниям и государственным ведомствам (таможенного оформления) справиться со все более сложной глобализацией транспортной системы.

Мультимодализм дает возможность комбинировать перевозки и найти менее дорогостоящий альтернативный вариант, чем это предлагается в условиях унимодальных решений. Это также связано с созданием более сложных товарных цепочек, необходимостью осуществления перевалки груза в стыковочных местах маршрута с одного вида транспорта на другой, при всем том, цена на эти операции должна быть уменьшена.

---

<sup>2</sup> Левиков Г. А., Тарабанько В. В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). - М., Транслит, 2008. - С. 18.

Мультимодализм предполагает нескольких типов транспортных расходов по доставке грузов от места его отправления до пункта назначения, которые включают в себя отгрузку, перевалку и складирование.

Логистическими считаются транспортные цепочки, где производственные и потребительские системы связаны с транспортными системами. Многочисленные технические усовершенствования, такие, как доставка река/море и улучшение железнодорожно-автомобильной интеграции, были созданы, чтобы снизить расходы, но контейнеризация до сих пор остается самым значительным достижением. Однако контейнерные перевозки также страдают от потерь, связанных с сочетанием морских и наземных транспортных систем и перевалки.

При морских контейнерных перевозках, характерных, как правило, для больших судов, при осуществлении перевалки с морского судна на транспорт внутренних систем перевозки судоходные компании пытались справиться с ростом количества контейнеров.

Соответственно, несмотря на существенное снижение издержек морского транспорта, наземные транспортные расходы остаются значительными. От половины до двух третей совокупных транспортных издержек за TEU приходится на наземный транспорт.

Судоходные линии были в числе первых, использовавших мультимодальные возможности именно они предложили услуги перевозки «от двери до двери» за счет интеграции услуг железнодорожного транспорта и местного грузового автомобильного в единую сеть. Для достижения этой цели они арендовали поезда, железнодорожные терминалы, в некоторых случаях приобретали грузоперевозочные компании.

С учетом вышесказанного становится очевидным, что мультимодализм – это перспективное и стратегически важное инновационное направление в развитии, как внутренней транспортной системы, так и международного транспортного сообщения и международной торговли.

## **2. Сухогрузный рынок.**

Под открытым фрахтовым рынком понимается часть международных морских грузопотоков, где участие в перевозках не лимитируется какими-либо ограничениями и осуществляется в условиях относительно свободной конкуренции. В связи с развитием конференциального линейного судоходства и флота промышленных компаний доля открытого фрахтового рынка по сравнению с довоенным периодом резко сократилась и в настоящее время не превышает 15—20% от общего объема международных морских перевозок. Однако в абсолютном выражении это составляет около 500 млн т в год, т. е. десятки тысяч фрахтовых сделок ежегодно.

**Открытый фрахтовый рынок делится по видам флота на сухогрузный и наливной.** В свою очередь, **сухогрузный фрахтовый рынок** состоит из географических секций — по районам массового экспорта, где возникает потребность в трапковом тоннаже. В каждой секции имеются преобладающие грузопотоки по направлениям перевозок и роду груза, которые определяют состав привлекаемого трапкового флота по типу и грузоподъемности судов. Основными географическими секциями современного открытого фрахтового рынка являются: атлантическая, основные грузопотоки — зерно из портов США и Канады на Европу и Японию, уголь из портов США, пиломатериалы из Канады; тихоокеанская — в основном руда и зерно из портов Канады на Японию и Европу; австралийская — руда, уголь, пиломатериалы; средиземноморская — удобрения из портов Северной Африки.

## **3. «Бестарные» грузы и генеральные грузы.**

В зависимости от наличия упаковки: бестарные и тарные. Бестарные грузы для перевозки требуют применения специализированного подвижного состава (автомобили-самосвалы, цистерны, бетоносмесители и др.). Большинство тарных грузов перевозятся автомобилями типа «бортовая платформа», а также фургонами и рефрижераторами. Тарные грузы, в зависимости от тары: ящичные, катные (бочки, барабаны, бухты, рулоны) и мешковые.

Навалочные грузы – к ним относятся такие, при погрузке и выгрузке которых допускается падение с высоты, и при этом не претерпевают изменения их физические и потребительские свойства. К ним относятся строительные материалы: песок, щебень, гравий, грунт и др.

Наливные грузы – жидкие и полужидкие грузы, для которых тарой служит специальный кузов автомобиля (цистерна) или специальные емкости (контейнеры). Такими грузами являются: нефть, нефтепродукты, молоко, спирт, вода<sup>3</sup>.

Генеральные грузы – это штучные грузы в упаковке и без нее. По виду упаковки это тарно-упаковочные грузы (в мешках, коробках, ящиках), а также грузы в укрупненных грузовых и транспортных единицах (в пакетах, на поддонах, в трейлерах, контейнерах, лихтерах и т.п.). Генеральные грузы по ГОСТ 26653-90 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования» классифицируют по категориям (подгруппам):

- металлопродукция: металл прокатный, профильный, листовой, металл в чушках, проволока в бухтах, трубы металлические,

- подвижная техника: подвижные технические средства на гусеничном и колесном ходу;

- железобетонные изделия и конструкции: балки, ригели, шпалы, колонны, сваи, плиты, панели, блоки, фундаменты и прочие детали (лестничные марши, площадки, парапетные плиты и др.);

- контейнеры: крупнотоннажные – масса брутто от 10 до 30 т, среднетоннажные – от 3 до 5 т, малотоннажные – от 0,625 до 1,25 т, универсальные и специализированные: мягкие, изотермические, рефрижераторные, открытые, цистерны, платформы и т.п.;

- пакетированные грузы – грузовая партия, состоящая из штучных грузов в таре или без нее: пакеты в обвязке (пленке), на поддонах, блок- и строп-пакеты;

- тарно-упаковочные и штучные: с массой одного места менее 500 кг, тяжеловесные с массой одного места более 500 кг, длинномерные и громоздкие –

---

<sup>3</sup> Войтенков, С. С. Грузоведение : учебник / С. С. Войтенков, Т. В. Самусова, Е. Е. Витвицкий; под науч. ред. д-ра техн. наук, проф. Е. Е. Витвицкого. – Омск : СибАДИ, 2014.– 196 с.

длина более 3 м, ширина 2,6 м, высота 2,1 м, негабаритные – высота свыше 4 м, ширина 2,5 м и выступающие за задний борт или край платформы ПС более чем на 2 м;

- катно-бочковые: бочки и барабаны деревянные, металлические и пластмассовые, барабаны с кабелем, автопокрышки в связках и отдельно, мотки и бухты, корзины цилиндрические и конические;

- крупногабаритные и тяжеловесные грузы;

- лесоматериалы: круглые лесоматериалы, пиломатериалы в пакетах, фанера, древесная плита в пачках, бревна, пиленный брус и т.п. В зависимости от транспортных характеристик и физико-химических свойств грузов, дальности перевозок и используемых видов транспорта все генеральные грузы можно также разделить на: - контейнеропригодные грузы, перевозка которых в контейнерах возможна и экономически целесообразна; - контейнернепригодные грузы, перевозка которых в контейнерах возможна, но экономически нецелесообразна; - грузы, которые целесообразно перевозить укрупненными единицами в пакетах, на поддонах, паллетах, роллтрейлерах или на специальных многоосных тележках; - грузы, которые целесообразно перевозить в подвижном составе смежных видов транспорта (комбинированные перевозки)<sup>4</sup>.

Документы, регулирующие перевозку грузов:

1. Кодекс РКГ — Кодекс безопасной практики размещения и крепления грузов
2. Положения Конвенции СОЛАС — 74 с поправками
3. РД 31.11.21.16 — 96 «Правила к перевозки генеральных грузов».

Документация, необходимая для морской перевозки генеральных грузов:

1. Информация о грузе (обеспечивается грузоотправителем, срок действия разрабатывается в зависимости от вида груза)
2. Наставление по креплению груза для судов ММФ
3. Дополнительная информация о грузе

---

<sup>4</sup> Войтенков, С. С. Грузоведение : учебник / С. С. Войтенков, Т. В. Самусова, Е. Е. Витвицкий; под науч. ред. д-ра техн. наук, проф. Е. Е. Витвицкого. – Омск : СибАДИ, 2014.– 196 с.

#### *4. Линейное судоходство. Линейные конференции*

К регулярным формам относятся линейное судоходство и работа судов последовательными рейсами. Нерегулярное или трамповое судоходство - это работа грузовых судов, не связанная с каким-либо постоянным районом плавания, портами погрузки (выгрузки) и не ограниченная определенными видами грузов. Трамповые перевозки грузов регулируются национальным законодательством и отдельными международными соглашениями: «Фрахтование, когда оно не имеет формы договора присоединения, регулируется законом места отправки товаров. Акты по выполнению договора фрахта осуществляются согласно закону места их совершения» (ст. 285 Кодекса Бустаманте 1928г.).

Линейное судоходство отличается установленным расписанием движения судов. Расписание движения устанавливается с точностью до минут и выдерживается даже за счет недогрузки судов. Расписание составляется как минимум на квартал вперед. Расписание публикуется для всеобщего сведения. Обычно с расписанием можно ознакомиться на интернет-сайтах компаний, которые осуществляют перевозку с использованием линий. В расписании фиксируется время отхода судна, последовательность захода в определенные порты, продолжительность рейсов, длительность стоянок в портах, промежутки времени между заходами судов, время прибытия в порт назначения. С установлением и опубликованием расписания перевозчик берет на себя обязательство его соблюдать и гарантирует своевременность отправления и захода судов в обусловленные расписанием сроки. Однако практика перевозок грузов может вносить изменения в расписание. Это может быть связано с заменой одного судна другим по техническим или иным причинам, изменением обстановки в обусловленных линией портах захода, что, в свою очередь, влечет за собой изменение последовательности перевозки, исключение захода в обусловленный линией порт или, наоборот, введение в схему движения дополнительного порта. С экономической стороны такие изменения, безусловно, отражаются на качестве сервиса линейной компании, а с юридической - изменение расписания неизбежно влечет за собой изменение

договора морской перевозки грузов в линейном сообщении, который заключался с обязательством перевозчика выполнять объявленное им расписание.

Линейное судоходство носит публичный характер, так как перевозчик обязан принимать для перевозки груз от любого грузоотправителя без проявления в отношении последнего какой-либо дискриминации. С этих позиций договор морской перевозки груза в линейном сообщении относится к категории публичных договоров. В этом проявляется принцип общего перевозчика (*common carrier*), т. е. предоставление перевозчиком регулярно по расписанию тоннажа любым грузоотправителям без какой-либо дискриминации в отношении последнего. Отнесение данного договора к категории публичных исключает любое предпочтение одного грузоотправителя перед другим и устанавливает «одинаковость» условий перевозки для всех грузоотправителей.

В отличие от трамповых перевозок, на линейных судах перевозятся грузы различных грузоотправителей. Это объясняется во многом тем, что при регулярных перевозках не предоставляется конкретное место на судне, в то время как при трамповых перевозках перевозчик обязан предоставить для транспортировки груза все судно, его часть или определенное судовое помещение.

При осуществлении линейного судоходства некоторые перевозчики устанавливают минимальное количество определенных товаров в партии для отправки на одном судне<sup>5</sup>.

### ***5. Трамповое судоходство.***

Трамповое судоходство не связано с обслуживанием определенных направлений и портов и базируется на одиночных рейсах и перевозках грузов через порты, определяемые договором морской перевозки грузов - чартером. Однако известны случаи перевозки грузов последовательными рейсами, организуемые в интересах фрахтователя. Данные правоотношения не следует считать линейной формой судоходства, так как последовательность является далеко не единственным

---

<sup>5</sup> Ивагова Т.Н. Линейное и трамповое судоходство как организационные формы торгового мореплавания («Юридический мир», 2008, № 2).

признаком линейной перевозки грузов. В трамповом судоходстве расписание вообще не предусмотрено, а порты захода, прибытия и отправления определяются в каждом конкретном договоре перевозки грузов (чартере). Трамповые суда совершают рейсы в направлении, устанавливаемом в каждом конкретном случае. Они работают вне расписания. Трамповое судоходство базируется на принципе индивидуального перевозчика (*private carrier*), согласно которому происходит договорное обслуживание клиентуры. В большинстве случаев груз принадлежит одному грузоотправителю, но возможна и перевозка грузов двух и более грузоотправителей на одном судне.

Трамповое судоходство не устанавливает никаких ограничений в отношении количества принимаемого груза к перевозке, за исключением требования о грузоместимости судна. Грузоотправитель может заявить о перевозке такого количества груза, которое вмещает судно. Количество груза, перевозимого на основе чартера, может быть определено в договоре очень точно. Однако на практике это имеет место сравнительно редко. Гораздо чаще в чартерах устанавливаются границы, так называемый марджин (*margin*), в пределах которых в последующем определяется точное количество груз<sup>6</sup>.

На трамповых судах обычно перевозят однородные грузы навалом, стоимость которых по сравнению с генеральными (или штучными) грузами невелика. Характерными грузами в данном виде судоходства являются уголь, руда, сахар, зерно, хлопок. Практика показывает, что трамповые суда также могут быть зафрахтованы для перевозки генеральных грузов, но это происходит довольно редко<sup>7</sup>.

#### ***6. Договор морской перевозки грузов - «чартер».***

Международные морские перевозки осуществляются по чартеру и коносаменту.

---

<sup>6</sup> Калпин А. Г. Основные условия договора фрахтования судна и практика их применения. М.: Транспорт, 1984.

<sup>7</sup> Дело МАК № 11/1995.



Чартер является документом, удостоверяющим наличие и содержание договора фрахтования, заключаемого между фрахтовщиком или фрахтователем, и рассчитан на перевозку крупных партий грузов, прежде всего массовых. При перевозках по чартеру предоставляется все судно, часть или определенное его помещение.

## ***7. Фрахтовые индексы***

Фрахтовые индексы рассчитываются ежемесячно, и затем определяется средний индекс за календарный год (по формуле средней арифметической). Анализ фрахтовых индексов производится в табличной или графической формах. Он позволяет установить динамику фрахтовых ставок в течение рассматриваемого периода, определить современное состояние конъюнктуры рынка и сделать краткосрочный прогноз ее развития.

Фрахтовые индексы сухогрузного тоннажа рассчитываются отдельно по линейным и трамповым перевозкам. Линейный индекс не получил достаточно широкого использования ввиду сложности его расчета и низкой достоверности. Тарифы линейного судоходства содержат до 50 отдельных ставок, причем распределение грузов по классам и соотношения ставок по различным классам существенно меняются от линии к линии. Кроме того, эти ставки слабо отражают действительный уровень цен, так как на практике линейные компании применяют сложную систему различных, в том числе конфиденциальных, скидок с опубликованного тарифа, которая регулируется ими в зависимости от конъюнктуры рынка.

Фрахтовые индексы трампового рынка рассчитываются для рейсового и тайм-чартера. Фрахтовый индекс на сухогрузный рейсовый тоннаж учитывает сделки на перевозку основных массовых грузов (зерно, уголь, железная руда, сахар, фосфаты, металлолом, рис, копра, удобрения) и охватывает важнейшие направления международной торговли, т. е. является мировым индексом.

Конъюнктура рынка по фрахтованию судов в тайм-чартер оценивается не только в целом, но и дифференцированно по тоннажным группам балкеров и

срокам аренды (до 3, 3—6 и свыше 6 месяцев). В особую группу включены универсальные сухогрузные суда с повышенной скоростью хода, фрахтуемые линейными компаниями. Дифференциация тайм-чартерного индекса позволяет более точно оценить состояние фрахтовой конъюнктуры для той или иной группы трампового тоннажа.

Фрахтовые индексы на рейсовый наливной тоннаж рассчитываются отдельно для перевозок сырой нефти, темных и светлых нефтепродуктов. Индексы на перевозки сырой нефти, кроме того, рассчитываются по основным грузопотокам и по тоннажным группам флота. Таким образом, судовладельцы и брокеры располагают необходимой информацией для оценки конъюнктуры на основных направлениях перевозок, для конкретного размера судна и рода груза.

Система фрахтовых индексов как метод оценки состояния рынка имеет ряд существенных недостатков. Удельный вес различных грузопотоков, принятый по данным базового периода, часто не отражает современной структуры перевозок, что искажает средневзвешенную величину индекса. Как правило, дифференциация сухогрузного линейного и рейсового индекса недостаточна и не позволяет оценить конъюнктуру на конкретном направлении перевозок. Инфляция и рост цен на топливо приводят к постоянному повышению фрахтовых ставок. В этих условиях индекс, рассчитанный по прошлому периоду, уже не отражает соотношения между спросом и предложением тоннажа. Поэтому фрахтовые индексы используются только для краткосрочного прогноза рынка. При составлении среднесрочных прогнозов (на квартал, год) используются дополнительные показатели конъюнктуры рынка, соотношение динамики ставок на рейсовое и тайм-чартерное фрахтование судов, портфель заказов мирового судостроения на текущий год, тоннаж на приколе, сдача судов на слом, динамика цен на суда, бывшие в эксплуатации<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна. Феникс 2006

## Раздел 2.

### Правовое регулирование перевозки грузов

*Основные положения. Ключевые положения Гаагских правил. Гамбургские правила - Конвенция ООН о морской перевозке грузов.. Перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. Сравнительная характеристика толкования применяемых терминов и оснований ответственности перевозчика. Понятие коносамент.*

#### **1. Основные положения**

Главным источником регулирования отношений в связи с морской перевозкой грузов в праве России — и в праве большинства иных участников международной торговли — до настоящего времени является Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, заключенная в Брюсселе 25 августа 1924 г. Именно Брюссельская конвенция 1924 г. составляет одну из основ современного международного частного морского права.

Конвенция 1924 г. изменялась Протоколами от 23 февраля 1968 г. и от 21 декабря 1979 г. Россия участвует в этой Конвенции с 1999 г. в редакции Протокола<sup>9</sup>.

Несмотря на то что Конвенция 1924 г., если судить по ее названию, должна быть посвящена регулированию коносаментов, в действительности она содержит совсем немногочисленные правила (п. 3 и отчасти п. 7 ст. 3), посвященные собственно этому виду ценных (оборотных) бумаг.

В действительности Конвенция посвящена регулированию прав и обязанностей сторон договора морской перевозки грузов и ответственности за нарушение этих обязанностей. При этом ответственность морского перевозчика грузов — главный предмет внимания этого международного договора.

---

<sup>9</sup> Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 17-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года» // СЗ РФ. 1999. № 2. Ст. 244.

В правовой литературе правила, составляющие Конвенцию 1924 г., и национальные законодательные акты, инкорпорирующие положения этой Конвенции, принято называть Гаагскими правилами.

Это связано с тем, что документ, принятый на заседании Комитета морского права (в настоящее время — Международный морской комитет, ММК) 2 сентября 1921 г., назывался «Гаагские правила 1921». Заседание это проводилось в рамках работы Гаагской конференции Ассоциации международного права<sup>10</sup>. Новая редакция Правил была принята в октябре 1922 г. на Лондонской конференции ММК.

Сначала предполагалось, что Правила будут являться типовыми условиями, подлежащими применению вследствие ссылки на них в коносаменте. Вскоре, однако, встал вопрос о разработке международной конвенции, которая придаст Гаагским правилам принудительный характер. Первая редакция Конвенции была рассмотрена созванной правительством Бельгии Пятой дипломатической брюссельской конференцией по морскому праву в октябре 1922 г. Затем измененный ММК текст был в августе 1924 г. еще раз одобрен Пятой дипломатической конференцией, возобновившей для этой цели свою работу.

Конвенция стала одним из самых успешных в истории опытов унификации в области международного частного права. К Конвенции 1924 г. с учетом последующих ее редакций в разное время присоединилось 94 страны и территории<sup>11</sup>.

Гаагские правила 1921 г. были разработаны под существенным влиянием законодательной практики США. Именно в этой стране в 1893 г. был принят Акт, относящийся к судовождению, коносаментам и к некоторым обязательствам и правам, в связи с перевозкой имущества<sup>12</sup>. Основной целью этого Закона стало

---

<sup>10</sup>The Travaux of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 August 1924, the Hague Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, the Hague-Visby Rules. Maritime International (CMI). Antwerpen, 1997. P. 30.

<sup>11</sup> Status of the Ratifications of and Accessions to the Brussels International Maritime Law Conventions // CMI Yearbook 2010. Antwerpen, 2011. P. 569 — 578.

<sup>12</sup>An Act Relating to Navigation of Vessels, Bills of Lading and to Certain Obligations, Duties and Rights in Connection with the Carriage of Property (приводится по: Knauth Arnold W. Op. cit. P. 13)

законодательное ограничение свободы договора, заключаемого с публичным перевозчиком (*common carrier*). Этот Закон больше известен по имени сенатора Майкла Хартера, внесшего на рассмотрение Конгресса США проект этого Закона, — «Хартер акт». Основные черты регулирования ответственности перевозчика, установленные «Хартер акт», были восприняты и Гаагскими правилами.

Гаагские правила — изящно краткий документ или их вариант, включающий последующие изменения или дополнения, составляют основу законодательного регулирования большинства современных государств, участвующих в международной морской торговле. Язык Гаагских правил — в значительной степени язык мышления современных морских юристов.

Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г., принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 г., был также разработан ММК<sup>13</sup>.

## ***2. Ключевые положения Гаагских правил***

Гаагскими правилами предусмотрено, что любой пункт, статья или условие в договоре перевозки, освобождающие перевозчика от ответственности за убытки, возникающие вследствие небрежности, вины или упущений последнего, или уменьшающие эту ответственность иным образом, чем это предусмотрено Гаагскими правилами, считаются недействительными и не имеют юридической силы и правовых последствий. Предусматривается, перевозчик может быть освобождён от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом обстоятельств непреодолимой силы, карантинных ограничений, военных действий, восстаний или гражданских волнений, скрытых недостатков груза.

По мере развития торгового мореплавания возникла необходимость уменьшить размеры изъятий из ответственности перевозчика, повысить их

---

<sup>13</sup> The *Travaux* of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 August 1924, the Hague Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, the Hague-Visby Rules. P. 71

имущественную ответственность. Эти идеи были воплощены в ряде поправок и изменений Гаагских правил, оформленных Брюссельским протоколом в 1968 году. Пересмотренные на конференции в Брюсселе правила известны как Правила Гаага-Висби.

Основные положения Протокола (Правил Гааго-Висби) 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. Решен вопрос и о порядке ограничения ответственности при перевозке грузов в контейнере. 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<sup>14</sup>.

Стоит отметить, что Гаагские и Гаага-Висбийские правила не распространяются на мультимодальную перевозку грузов, поскольку установлено, что данные правила могут быть применены только к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов. Следовательно, такой коносамент может быть только бортовым. В мультимодальной 33 перевозке участвуют минимум два вида транспорта, а бортовой коносамент может быть выдан лишь при выполнении морской перевозки. Таким образом, в случае

---

<sup>14</sup> Шемякин О.М., Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. - Одесса: ЛАТСТАР, 1999. - 172 с.

мультимодальных перевозок Правила будут применяться только в части морского этапа перевозки.

### ***3. Гамбургские правила - Конвенция ООН по морской перевозке грузов***

По инициативе развивающихся стран, настаивавших на создании нового правового режима морской перевозки груза, в рамках ООН была разработана и принята Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила), которая призвана заменить как Гагские Правила, так и Правила Висби. Конвенция вступила в силу в ноябре 1992 г.

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 Гагских правил основное правило об ответственности сформулировано в позитивной форме и исключен примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности.

Дополнительно установлено, что перевозчик несет ответственность и за задержку в доставке. Вместе с тем перевозчик больше не будет освобождаться от ответственности при «навигационной ошибке». Из принципа ответственности за вину сделано лишь одно исключение: перевозчик не несет ответственности в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в доставке возникли в результате мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море. Одно исключение сделано и из презумпции вины перевозчика, а именно, если утрата или

повреждение груза произошло в результате пожара, перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

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

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

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

Конвенция содержит статьи о юрисдикции и арбитраже, которые сформулированы таким образом, что практически сводят к минимуму возможность рассмотрения спора по месту нахождения перевозчика. Новая Конвенция по



сравнению с Гаагскими правилами увеличила срок исковой давности: теперь он составляет 2 года.

Стоит отметить, что Гамбургские правила признают реальность договора мультимодальной перевозки, в них определяется, что договор морской перевозки груза может также предусматривать перевозку некоторыми другими транспортными средствами, оставаясь при этом договором морской перевозки. Однако Гамбургские правила не распространяются на весь договор перевозки, а регулируют лишь этап морской перевозки. Это подчеркивается в пункте 1 статьи 4 Правил, согласно которому период ответственности перевозчика за груз в рамках Конвенции ограничен периодом, в течение которого перевозчик отвечает за груз в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

#### ***4. Перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов***

Гамбургские правила 1978 года имеют более широкую сферу действия. Они охватывают перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. В них включено дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента. Все положения правил носят императивный характер.

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

- а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза; и
- б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если - в случаях, когда положения подпункта "b" пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, - опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5<sup>15</sup>.

В соответствии со ст.1 Гамбургских Правил, в понятие «груза» входят «живые животные».

## **5. Сравнительная характеристика толкования применяемых терминов и оснований ответственности перевозчика**

Гаагские правила регламентируют ответственность за ущерб, нанесенный грузам, перевозимым по морю, в соответствии с коносаментом. Эти правила отражены в Международном соглашении об объединении правил, касающихся коносаментов. Гаагские правила регулируют экспортные перевозки из страны, подписавшей условия данной конвенции. Эти правила не действуют в тех случаях, когда коносамент составлен на особых условиях, в этих случаях применяется национальное законодательство или правилами Висби.

Согласно Гаагским правилам, перевозчик освобождается от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом действия непреодолимой силы, карантинных ограничений, военных действий, восстания, гражданских волнений, скрытых пороков груза, небрежности и упущений капитана, членов экипажа судна в сопровождении или управлении судном, а также иных

---

<sup>15</sup> Ст. 13 Гамбургские правила.

причин, если последние не вызваны недостатком должной заботливости со стороны перевозчика.

Основное отличие Гамбургских правил от правил Гаага-Висби заключается в том, что во втором случае капитан судна имеет право сделать в коносаменте стандартную оговорку о неизвестности. Наличие такой оговорки не является основанием для освобождения перевозчика от ответственности за недостачу груза в порту выгрузки, но в случае спора именно грузоотправитель должен будет доказывать факт утраты груза перевозчиком. То есть оговорка лишь переносит бремя доказывания на грузоотправителя. Также Гамбургские правила не предусматривают исключение ответственности морского перевозчика за ошибки капитана, других членов экипажа и служащих перевозчика в судовождении или управлении судном<sup>16</sup>.

## **6. Понятие коносамент**

Коносамент — это документ международного образца, который выдается грузовладельцу перевозчиком товара. Все права на груз могут быть реализованы только при физическом наличии документа в оригинале. Нотариально заверенные копии, факсимильные документы и прочие копии не являются действительными. Коносаментные перевозки регулируются Гаагскими правилами, Правилами Гаага-Висби, Гамбургскими правилами.

## **Раздел 3.**

### **Трамповые перевозки**

*Чартер - договор морской перевозки. Стороны договора. Основные положения. Обязательные условия. Форма чартера. Рейсовый чартер. Понятие. Исполнение рейсового чартера. Фрахт. Исчисление фрахта. Предварительно уплаченный фрахт.*

---

<sup>16</sup> Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. — М.: Дело, 2006.

**1. Чартер** — это договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений.

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее — получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Заключение договора чартера означает для судовладельца сдачу судна в долгосрочную аренду и содержит гарантии получения вознаграждения независимо от степени использования судна. Для грузовладельца отношения с судовладельцем по чартеру представляют собой обеспечение надежной перевозки, как правило, больших партий груза на длительный срок на маршрутах, не обеспеченных линейным судоходством.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями<sup>17</sup>.

В документе указываются условия погрузки-выгрузки:

1. laydays - дата наиболее раннего срока подачи судна под погрузку. До этой даты фрахтователь не обязан принимать судно и не несет ответственности за его простой.

2. canceling - предельный срок прибытия зафрахтованного судна в порт для погрузки; по истечении этого срока фрахтователь имеет право расторгнуть договор.

3. с момента погрузки начинается laytime - стальнойное время - время, обусловленное в чартере для погрузки и разгрузки судна. Если срок превышает, то грузовладелец платит компенсацию за задержку судна - демередж – за каждые сутки. Диспач - вознаграждение, выплачиваемое судовладельцем владельцу груза за

---

<sup>17</sup> Ст.120 КТМ РФ.

досрочное выполнение погрузочно-разгрузочных работ (за сокращение сталийного времени). Размер диспача обычно равен половине демерреджа, предусмотренного чартером.

В договоре указываются условия оплаты чартера:

- в порту отправления – аванс
- в порту отгрузки – полный расчет

Также в договоре обговариваются применимое национальное право и арбитраж.

Рейсовый чартер. Исполнение рейсового чартера. - договор фрахтования, по которому судовладелец предоставляет фрахтователю грузовые помещения судна и обязуется доставить груз из порта отправления в порт назначения за согласованный фрахт.

По договору рейсового чартера судовладелец принимает на себя все расходы по содержанию судна, экипажа, по топливу и навигационным расходам.

В отличие от линейного коносамента рейсовый чартер обслуживает трамповое судоходство, которое имеет дело с большими массами однородных грузов, перевозимых судовыми партиями. Для таких партий фрахтуются, т.е. на определенных условиях нанимается целое судно. Поэтому рейсовый чартер в своей основе представляет собой договор фрахтования, специфический феномен морского судоходства. В качестве договора фрахтования чартер идентифицирует судно, фрахтуемое для перевозки, регулирует взаимоотношения судовладельца и фрахтователя по судну и т.п. Вместе с тем рейсовый чартер функции договора фрахтования совмещает с функциями договора морской перевозки, который обязывает судовладельца-перевозчика доставить обусловленный груз в порт назначения, а фрахтователя-грузоотправителя — уплатить фрахт за доставку.

Распределение взаимных прав и обязанностей между сторонами по совместному предприятию на условиях рейсового чартера существенно отличается от коносаментных, хотя и по рейсовому чартеру и по коносаменту основной объем расходов и рисков приходится на судовладельца. Последний принимает на себя все расходы и риски по содержанию судна, экипажа, по топливу и навигационным

расходам. Фрахтователь принимает на себя расходы и риски по доставке груза к борту судна и по его отвозу от борта при выгрузке. На деле же он, как правило, принимает на себя риск и оплату всей погрузки и выгрузки, включая укладку (тримминг), крепеж груза и т.п.

Все это выполняется фрахтователем за свой счет и своими средствами, т.е. средствами нанятых им стивидорных фирм или организаций, со всеми вытекающими из этого последствиями — ответственностью за простой судна, простой рабочей силы и береговых средств и т.п. Соответственно этим обязанностям расширяются и права фрахтователя-грузовладельца, который получает возможность самостоятельно управлять грузовыми операциями, ускорять их или нести материальную ответственность при их замедлении, сокращая или увеличивая тем самым продолжительность рейсооборота судна в условиях, когда согласованным фрахтом покрывается, условно говоря, лишь нормативная продолжительность рейсооборота. Фрахтователь получает определенные права распоряжаться процессом размещения груза в судовых помещениях, но с капитана судна как агента судовладельца не снимается ответственность за надлежащее размещение груза, обеспечивающее безопасность плавания, с вытекающими из этого правами.

За доставку груза в порт назначения фрахтователь обязан уплатить судовладельцу фрахт. Сумма фрахта, провозная плата, если она не оговорена в форме так называемого фрахт-люмпсум<sup>18</sup>, формируется на основе ставки фрахта, которая при заключении каждой сделки согласовывается с учетом рыночной конъюнктуры. Ставка согласовывается за единицу груза — тонну, кубический метр

---

<sup>18</sup> Провозная плата, взимаемая аккордно за все судно безотносительно к фактическому количеству перевозимого груза. Оплата Люмпсума обычно практикуется в случаях, когда перевозится разнохарактерный груз, массу и объем которого заранее трудно определить, либо когда фрахтователи не могут гарантировать полное использование грузоподъемности или грузовместимости судна. Оговариваемая в таких случаях в чартере сумма фрахта выплачивается судовладельцу полностью независимо от того, какое количество груза фактически принято на судно. Обычно фрахтователи, соглашаясь на фрахт Люмпсума, требуют включения в чартер данных о гарантировании грузоподъемности и грузовместимости судна, с тем чтобы лишить судовладельцев возможности ограничения количества принимаемого на судно груза, что в таких случаях является для них выгодным. Морской энциклопедический словарь в двух томах, том 1. Под редакцией академика Н.Н.Исанина.

и т.п. — и сумма фрахта, таким образом, зависит не только от уровня ставки, но и от количества принятого судном груза<sup>19</sup>.

***При исполнении рейсового чартера просматриваются четыре стадии.***

1. Рейс судна в место, обусловленное как согласованный пункт погрузки груза.

2. Прием груза, включая его погрузку и укладку.

3. Транспортировка груза в место, обусловленное как согласованный пункт разгрузки судна.

4. Выдача груза, включая операции по разгрузке судна.

При нормальном ходе исполнения обязательства на судовладельце лежит ответственность за исполнение обязанностей в рамках первой и третьей стадий. Обязанности в рамках второй и четвертой стадий исполняются совместно, хотя и преимущественно под наблюдением фрахтователя. Чартер достаточно подробно излагает обязанности сторон в рамках каждой стадии. Сторонам важно знать, кто из них должен нести риск непредвиденных расходов в результате задержки исполнения чартера — из-за плохой погоды, неполадок с главным двигателем судна во время рейса, неблагоприятных течений, забастовок и т. п. Наиболее распространенным риском такого рода является загруженность порта погрузки и выгрузки. Судно вынуждено ждать до тех пор, пока не освободится причал, где оно должно быть погружено или разгружено. Конечно, стороны могут включить в чартер условие о переносе риска. Например, путем введения перечня исключений, которые приостанавливают течение срока простоя судна из-за забастовок. Если в чартере нет решения этого вопроса, то, как общее правило, риск задержки исполнения из-за случайно наступивших обстоятельств несет сторона, ответственная за исполнение обязанностей той стадии, где наступили эти обстоятельства. Таким образом, риск задержки судна, допущенный в стадии, предшествующей прибытию в порт погрузки или выгрузки, относится на судовладельца. Фрахтователь несет риск за задержку судна в стадии погрузки и

---

<sup>19</sup> Забелин В.Г.. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие., 2000.

разгрузки (кроме тех случаев, когда задержка произошла по вине судовладельца). Найти достаточно простую формулу для определения момента окончания соответствующей стадии чартера оказалось особенно трудно при достижении порта судном и при начале течения стальнойной времени.

**2. *Формы чартера.*** Длительная практика фрахтования выработала обычно применяемые условия чартера, а это в дальнейшем привело к разработке стандартных форм чартеров (проформ). В настоящее время известно более 400 проформ чартеров. Они разработаны под эгидой старейших и авторитетных организаций - Английской палаты судоходства, основанной в 1877 г., и Балтийского Международного морского Совета (БИМКО), основанной в 1905 г. Существуют проформы чартеров, предназначенные для перевозки угля, кокса, зерна, риса, арахиса, соли, фруктов и удобрений. Для некоторых грузов разработаны по несколько чартеров в зависимости от направления грузопотоков.

Перевозки грузов, для которых нет специальных проформ, как правило, осуществляются на базе чартера «Дженкон». Преимущество проформ чартеров заключается в том, что они учитывают интересы фрахтователей и судовладельцев. Большинство из таких чартеров представляют собой своего рода компромиссы, выработанные в результате длительных переговоров. Применение проформ чартеров в значительной степени облегчает технику фрахтования судов. Практически все условия чартера сегодня можно согласовать по телефону, факсу и электронной почте. Стороны при фрахтовании согласовывают стандартную проформу чартера и вносимые изменения. Впечатанный на машинке текст в проформе чартера имеет преимущество перед типографским текстом. Часто все изменения и дополнения сводятся в прилагаемый к проформе чартера так называемый аддендум (от англ. addendum - приложение, дополнение).

**3. *Фрахт.*** Перевозки водным транспортом (морским и речным) тесно связаны с понятием «фрахт». Зафрахтовать – значит нанять судно. Иными словами, фрахт – это стоимость транспортировки грузов водным путем.



Считается, что морские международные перевозки – одни из самых выгодных. Данное утверждение справедливо лишь в том случае, если перевозку организывают опытные специалисты серьезной транспортной компании. В противном случае фрахт судна может обойтись гораздо дороже перевозок сухопутным транспортом.

На величину фрахта влияют следующие факторы:

- Маршрут движения судна. Если он пролегает через опасные районы (военные действия, риск встречи с пиратами), пролив Босфор (Турция взимает плату за движение судов через этот пролив), замерзающие порты, то стоимость фрахта автоматически повышается;

- Нестандартные контейнеры (увеличенной высоты) также повышают стоимость фрахта;

- Фрахт включает в себя плату за транспортировку грузов баржей;

- Стоимость погрузочно-разгрузочных работ в пределах порта также входит в оплату фрахта;

- Сезонность может влиять как на увеличение стоимости фрахта, так и на уменьшение. Порой лучше переждать пару недель и отправить груз по пониженным тарифам;

- На перевозку опасных грузов действуют повышающие коэффициенты на фрахт;

- Портовые пошлины, валютные надбавки, топливные сборы также не лучшим образом сказываются на стоимости фрахта.

Чем больше объем грузоперевозок, тем выгоднее тарифы на фрахт. Владельцу судна выгоднее сотрудничать с несколькими крупными грузоотправителями, чем с несколькими сотнями мелких компаний. Именно поэтому за организацию доставки сборных грузов морским путем берутся только солидные транспортные предприятия. Это выгодно всем сторонам: отправителям, заказчикам, транспортной компании, организующей доставку грузов, и, наконец, самому владельцу (или оператору) судна.

Расчет фрахта не является простым произведением цены единицы на количество. Его величина зависит от значительного количества факторов:

- Маршрут перевозки (сюда входит расстояние, направление, сложность маршрута, возможная опасность в пути от непогоды, пиратских набегов или нестабильной политической ситуации).

- Особенности груза – вес, объем, нестандартные габариты, способ затаривания, сложность погрузки и выгрузки, стоимость груза, опасные свойства груза (возгорание, взрывная или химическая опасность) или его склонность к потере своих качеств, например скоропортящаяся или хрупкая продукция.

- Тоннаж и другие качества самого судна.

- Регулярность перевозок или единичность заказа.

- Наличие и стоимость таможенных сборов при пересечении границ и портовых сборов.

- Стоимость топлива.

- Стоимость страхования груза, судна, команды и т.д.

- Сезонные колебания цен.

- Соотношение между уровнем спроса и предложения.

Стоимость фрахта рассчитывается на каждый заказ отдельно или на группу однотипных заказов и в большинстве случаев определяется в результате соглашения сторон.

Фрахт делится на условия рейсового чартера или тайм-чартера. Основное отличие между ними в том, что в первом случае точно определяется количество рейсов, их направление и другие условия чартера. Тайм-чартер – это аренда судна на определенное время без указания маршрутов и способов использования. Условия фрахта в линейном судоходстве, т.е. при движении по установленному стабильному маршруту, и трамповым маршрутам (разовым перевозкам по необычным и не часто используемым путям) значительно отличаются. Фрахт в линейном судоходстве фиксируется в виде букинг-нота, в трамповых перевозках это называется чартер-партии. Различие между ними в том, что чартер-партии, подробно оговаривают

условия перевозки груза, а букинг-нота в основном используется для резервирования мест и площадей для груза на судне.

Сумма фрахта выплачивается двумя частями – в виде аванса, который используется на покрытие расходов в ходе доставки груза и основной суммы. Сумма аванса определяется по соглашению сторон и выдается в соответствии с требованием капитана судна.

Предварительно уплаченный фрахт (prepaidfreight) — вся сумма фрахта, целиком внесенная отправителем перевозчику в счет будущего выполнения заключенного договора морской перевозки груза. Судовладелец стремится поставить условие о предварительно оплаченном фрахте, когда не имеет достаточных сведений, позволяющих с достаточной степенью достоверности судить о фактическом финансовом положении фрахтователя. Когда вся сумма фрахта выплачивается вперед, то перевозчик обычно экономит на страховании фрахта, который он предполагает получить за доставку груза в порт назначения. Право перевозчика требовать уплаты фрахта не затрагивается последующей гибелью груза. Первозчик вправе удержать полную сумму предварительно уплаченного фрахта и даже требовать его от фрахтователя через суд, если такой фрахт по той или иной причине не был уплачен.

Первозчик обязан возратить предварительно уплаченный фрахт, в случае, если судно не заработало фрахт и никогда не приступало к тому, чтобы заработать его (например, не выходило в рейс). Возврат производится также в случае потери груза, наступившей до того, как возникло право на аванс фрахта. Аналогичным образом производится возврат суммы предварительно уплаченного фрахта, если потеря груза произошла в результате иного события, чем риски, по которым перевозчик не несет ответственности<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Ефимов С.Л.. Морское страхование. Теория и практика: Учеб. — М.: Рос Консулы, 2001. - 448 с., 2001.

## Раздел 4.

### Готовность судна к грузовым работам

*Физическая и юридическая готовность судна к грузовым работам. «Нотис». Понятие. Порядок его подачи. Сталийное время. Тайм-чартер. Демайз-чартер. Бербоут-чартер.*

#### **1. Физическая и юридическая готовность судна к грузовым работам**

Готовность к грузовым работам касается самого судна. Она зависит различных обстоятельств, включая позицию судна (при портовом и причальном чартере), физическую способность судна принимать груз, соответствие всем требованиям порта о надлежащем оформлении документов. **За рубежом различают физическую готовность судна к грузовым работам и его юридическую готовность.** Перечень требований, образующих понятие физической готовности судна, зависит от конкретных обстоятельств дела. В целом «судно считается готовым к погрузке, если полностью готовы к погрузке все его трюмы... таким образом, чтобы фрахтователь мог завершить осуществление контроля за каждым помещением судна, в которых может быть размещен груз». В причальном чартере судно обычно во всех отношениях должно быть готово к приему груза, прежде чем будет дан нотис. Если судно признано «прибывшим» на основании портового чартера, то нотис может быть дан до открытия люков и уборки бимсов, имея в виду, что такая работа будет завершена во время швартовки у причала. Юридическая готовность судна к грузовым работам понимается как отсутствие правовых препятствий со стороны публичных органов власти порта к началу грузовых работ. Судно должно получить свободную практику — разрешение местных санитарных властей на поддержание судном и членами его экипажа связи с берегом. Некоторые из требований санитарных властей представляют собой просто формальность и судовладельцам разрешается дать нотис о готовности судна даже если судном еще не получена свободная практика (The Delian Spirit). При этом предполагается, что

такой нотис не будет считаться действительным, если капитан не получит требуемый документ к моменту постановки судна к причалу или сразу после постановки судна к причалу (The Tres Flores). Комментаторы английского права сформулировали следующее правило: «Один лишь факт, что свободная практика не получена, не означает, что судно не готово к погрузке, если фактически свободная практика может быть получена в любое время и без задержки погрузки». Обычно получение свободной практики рассматривается в международном торговом мореплавании как обязательная предпосылка признания готовности судна к грузовым работам. Этому правилу следует и практика МАК.

**Юридическая готовность** - отсутствие каких-либо административно - правовых препятствий к началу грузовых работ (прохождение таможенной очистки, возможность предъявления всех требуемых документов и др.). Конкретное содержание требований, предъявляемых к готовности судна, различается в зависимости от того, идет ли речь о «чартере на порт» или «чартере на причал». Если судно признано прибывшим еще до постановки к причалу, то для приведения его в состояние готовности не нужно, чтобы люки были открыты или бимсы люков убраны, а судовые лебедки полностью оснащены. Все это необходимо для приведения судна в готовность, когда перевозка осуществляется на основании чартера на причал.

## **2. «Нотис». Понятие. Порядок его подачи**

**Нотис – уведомление о готовности судна к грузовым операциям.** Отсчет сталийного времени не начинается до тех пор, пока судовладелец не даст нотис (уведомление) о готовности судна к грузовым операциям. Срок и порядок подачи нотиса регулируются условиями чартеров. В современных стандартных формах чартеров обстоятельства подачи нотиса излагаются достаточно подробно. В старых стандартных формах чартеров содержится гораздо меньше конкретных требований подачи нотиса. По морскому праву Болгарии, Польши, Югославии, ФРГ обязанность подачи нотиса предусмотрена для портов погрузки и выгрузки. В СССР это правило было закреплено в сводах морских торговых портов.

Нотис подается в письменной форме. В морском праве Болгарии, Польши для подачи нотиса требуется письменная форма. В странах англо-саксонской системы права допускается подача нотиса в любой форме — устной или письменной. При наличии нескольких портов погрузки или выгрузки судовладелец обязан подать нотис как в первом, так и во всех последующих портах погрузки и выгрузки. По нормам общего права Великобритании требование подачи нотиса о готовности относится только к первому порту погрузки. Подача нотиса в последующих портах необязательна, если иное прямо не предусмотрено в чартере.

В законодательствах и практике их применения нет единообразного решения вопроса о том, должно ли судно быть готово к грузовым операциям уже ко времени подачи нотиса или к моменту, указанному в нотисе. Первой позиции придерживаются в Великобритании. «Готовность — это предварительно существующий факт, который должен существовать прежде, чем вы дадите нотис о готовности» судна (*The Tres Flores*). Такой взгляд разделяется и в США (*Puerto Madrin S. A. V. Esso Standart Oil Co.*). В этих странах нотис о заблаговременной готовности судна недействителен, даже если судно было фактически готово к грузовым операциям в момент подачи такого нотиса. Противоположная позиция в праве скандинавских стран и ФРГ.

Практика МАК также признает, что нотис может быть вручен еще до того, как судно будет готово к грузовым операциям (при этом в нотисе указывается точный срок, к которому судовладелец обязан привести судно в состояние готовности).

В приложениях к чартерам часто даются подробные характеристики оборудования, которым судно должно быть снабжено для ведения грузовых работ. Должно ли это оборудование находиться на месте в момент подачи нотиса — ответ зависит от содержания текста пунктов чартера.

1. При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя, если он указан фрахтователем, о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке груза. Нотис может

быть подан только в случае, если судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания.

2. День и час подачи нотиса определяются соглашением сторон, при отсутствии соглашения обычаями данного порта.

3. В случае, если судно не готово к погрузке груза в указанное в нотисе время, нотис считается неподанным и убытки, причиненные в связи с этим фрахтователю, подлежат возмещению перевозчиком.

### ***3. Сталийное время***

1. Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время), определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

2. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза.

3. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке.

Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в сталийное время.

В случае, если погрузка груза началась до начала течения сталийного времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в сталийное время.

Выходные и праздничные дни исключаются из сталийного времени, даже если грузовые операции производились. Если условия чартера не позволяют установить длительность сталии, действуют сроки, определенные по обычаям, принятым в порту, где выполнялись грузовые операции.

#### *4. Тайм-чартер*

При оформлении тайм-чартера обязательно указывается:

- точное наименование сторон и их местонахождение;
- срок сдачи судна в тайм-чартер;
- место и порядок передачи судна в распоряжение фрахтователя;
- данные, индивидуализирующие судно и, в частности, мощность судовых двигателей, скорость судна, регистровая вместимость.

В тайм-чартере обязательно указывается также район плавания судна. Это делается либо путем указания определенного направления, на котором судно может совершать рейсы, либо определенного географического бассейна. В широко применяемой форме тайм-чартера «балтайм» район плавания указывается как: «...только между хорошими и безопасными портами или местами, где судно всегда может находиться на плаву».

Если судно сдается, в тайм-чартер для перевозки груза, стороны обычно оговаривают, какой груз не может перевозиться на данном судне.

В тайм-чартере предусматривается место возврата судна судовладельцу. Таким местом обычно является конкретный порт, указанный в договоре, либо устанавливается географический район, в пределах которого должен находиться этот порт.

Последний рейс судна не всегда может быть закончен к сроку окончания тайм-чартера. В этой связи возникают споры о праве фрахтователя задержать судно сверх срока договора и о ставках, на основании которых должен быть произведен расчет за время задержки. В этом случае, если в договоре срок возврата судна указан в виде интервала между двумя датами, то фрахтователь нарушает договор, возвращая судно позже конечной даты и обязан рассчитываться с судовладельцем по ставкам фрахтового рынка, действовавшим в период задержки, но не ниже установленных в договоре. Если же срок возврата судна определен в виде конкретной даты, то при рассмотрении таких споров учитывается район плавания судна, продолжительность отдельных рейсов, длительность срока тайм-чартера и,



как правило, признается право фрахтователя задержать судно в пределах периода, необходимого для завершения последнего рейса.

Общепризнанно, что основной обязанностью судовладельца по тайм-чарту является передача фрахтователю судна во временное пользование. При этом судно должно быть пригодным для того вида деятельности, который указан в договоре. Помимо этого, судно должно быть оснащено всем необходимым техническим и навигационным снаряжением и также укомплектовано экипажем.

В случае задержки судна из-за его недостаточного снаряжения, отсутствия необходимых документов фрахтователь может взыскать с судовладельца убытки, причиненные такой задержкой.

Признается, что судовладелец также обязан в течение всего периода тайм-чартера содержать судно в исправном состоянии. В его обязанности входит поддержание корпуса судна, машинного отделения, надстройки в пригодном для эксплуатации состоянии. Судовладелец обеспечивает судно всеми материалами, необходимыми для поддержания его в исправном состоянии, в том числе смазочными маслами, инструментом и пр. Если в течение срока договора возникнет необходимость усовершенствовать судовое оборудование и судовладелец осуществит такое усовершенствование, то все связанные с этим расходы должен нести фрахтователь, т.к. судовладелец поддерживает судно лишь в том состоянии, в каком оно было сдано в тайм-чартер в соответствии с условиями договора<sup>21</sup>.

### ***5. Димайз-чартер и бербоут-чартер***

Следующая ступень развития взаимоотношений между судовладельцем и фрахтователем — димайз-чартер (Demise Charter Party) — чартер, по которому фрахтователю передается весь объем прав по управлению судном и контроль над его экипажем, члены которого становятся на время чартера служащими фрахтователя. Фрахтователь полномочен распоряжаться судном в течение срока

---

<sup>21</sup> Морское право - Учебное пособие Землянский А.Е. – электронный ресурс: <http://uchebnik-online.net/book/481-morskoe-pravo-uchebnoe-posobie-zemlyanskij-ae/5-glava-1-ponyatie-rossijskogo-morskogo-chastnogo-prava.html>.

действия чартера по своему усмотрению на правах владельца. Он принимает на себя всю ответственность и все издержки по совместному предприятию. Фрахтователь платит судовладельцу за пользование судном согласованную арендную плату, остающуюся на риске судовладельца, которая распадается на прибыль судовладельца, процент на капитал и амортизационные отчисления. Риск судовладельца в том, что по прошествии срока службы судна сумма амортизации из-за инфляции или по причине научно-технического прогресса может оказаться недостаточной для приобретения нового аналогичного судна.

Таким образом, димайз-чартер можно рассматривать как договор фрахтования, где элементы аренды полностью вытеснили элементы договора перевозки. Кроме основной формы димайз-чартера, известно несколько его разновидностей. Наиболее известная и получившая в последнее время широкое распространение в судоходных кругах — это бербоут-чартер (Bare boat Charter Party).

По условиям бербоута фрахтователь, помимо прав по димайз-чартеру, вправе сменить экипаж, включая капитана, снарядить судно своим экипажем, члены которого рассматриваются как его служащие, вправе сменить флаг, нанести свои фирменные знаки и т.д.

Еще одна разновидность — это бербоут с переходом к фрахтователю права собственности на судно.

В этом случае увеличенная арендная плата в течение срока чартера возмещает судовладельцу стоимость судна, а само судно с момента заключения чартера переходит в собственность фрахтователя при условии выплаты всей суммы аренды. Такой договор трудно квалифицировать как договор фрахтования. Скорее это сделка купли-продажи судна в кредит, совершенная на комбинированных условиях договора фрахтования и договора купли-продажи.

Бербоут удобен тем, в руках профессионала-оператора может быть инструментом приобретения судна при отсутствии собственных или заемных инвестиционных средств для заказа судна. Платежи за судно фрахтователь

производит из текущих поступлений от работы судна по рейсовым чартерам, от сдачи его в субаренду и т.д.<sup>22</sup>.

## Раздел 5.

### Товарораспределительные документы в международном транспортном обороте

*Коносамент. Правовая сущность коносамента. Порядок оформления. Оборотность коносамента. Реквизиты коносамента. Виды: Чартерный коносамент. Рейсовый коносамент. Краткий коносамент. Сквозной коносамент. Морская и рейсовая транспортные накладные. Условия отправки товара морем в международной торговле: FOB (Free on Board – «свободно на борту»); FAS (Free Alongside – «франко у борта судна»); CIF означает Cost, Insurance, Freight – стоимость, страхование и фрахт. DDP (доставлено, пошлина оплачена) ИНКОТЕРМС-2010.*

#### ***1. Коносамент. Правовая сущность коносамента. Порядок оформления. Оборотность коносамента. Реквизиты коносамента***

Коносамент — это документ международного образца, который выдается грузовладельцу перевозчиком товара. Все права на груз могут быть реализованы только при физическом наличии документа в оригинале. Нотариально заверенные копии, факсимильные документы и прочие копии не являются действительными. Коносаментные перевозки регулируются Гаагскими правилами, Правилами Гаага-Висби, Гамбургскими правилами.

Правовая природа коносамента определяется тремя его важнейшими функциями:

- доказательство поставки товара на борт судна;
- подтверждение наличия договора перевозки;

---

<sup>22</sup> Забелин В.Г.. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие., 2000.

- способ передачи прав на находящийся в пути товар другой стороне посредством передачи ей документа.

Иные, чем коносамент, транспортные документы выполняют первые две указанные функции, но не контролируют доставку товара до пункта назначения или не предоставляют покупателю возможности путем передачи документов продать находящийся в пути товар. Вместо этого иные транспортные документы указывают сторону, уполномоченную на получение товара в пункте назначения. Тот факт, что владение коносаментом необходимо для получения товара от перевозчика в пункте назначения, особенно усложняет его замену электронным документом.

Предложение заключить договор перевозки груза исходит от отправителя в форме составляемого в нескольких экземплярах погрузочного ордера. В погрузочном ордере указываются название судна, наименование и количество груза, вид упаковки, имеющиеся на грузе марки, наименование отправителя и получателя, порты отправления и назначения. После погрузки грузовой помощник капитана ставит свою подпись на одном из двух экземпляров погрузочного ордера, который превращается таким образом в штурманскую расписку (*mate's receipt*) - документ, подтверждающий прием груза на борт. Коносамент вручается отправителю в обмен на штурманскую расписку. Коносамент выдается в определенном количестве экземпляров тождественного содержания, которые составляют комплект (*set of bills*). Это делается с целью облегчения обращения коносамента и страхуют отправителя от риска утраты пересылаемого коносамента. При выдаче груза по одному из экземпляров коносамента остальные теряют силу (*stand void*).

Обычно выдается несколько оригиналов коносамента, при этом весьма важно, чтобы покупатель или действующий в соответствии с его инструкциями банк при оплате продавцу убедился, что продавцом представлены все оригиналы (так называемый "полный комплект *full set*"). Это также предусмотрено Унифицированными правилами и обычаями для документарных кредитов Международной торговой палаты /*ICC Rules for Documentary Credits*/ (именуемые

Унифицированные правила и обычаи Международной торговой палаты /ИСС Uniform Customs and Practice, "UCP".

Выданный перевозчиком коносамент свидетельствует о количестве принятого к перевозке груза, его внешнем виде и состоянии упаковки. Коносамент, в котором нет оговорок, ставящих под сомнение количество принятого к перевозке груза или указывающего на его ненадлежащее состояние и/или дефекты его упаковки, называется чистым коносаментом (Clean Bill of Lading). Однако, если внешнее состояние груза или его упаковка вызывают сомнения в отношении сохранности груза, капитан вправе сделать соответствующую оговорку в коносаменте: “мешки грязные” (“bags dirty”); “бочки текут”(“barrels leaking” ) и т.п. Наличие такой оговорки, делающей коносамент “нечистым” (foul Bill of Lading; claused Bill of Lading ) снижает доказательственную силу и значение коносамента как товарораспорядительного документа. Банк может не принять такой коносамент к обращению.

***Реквизиты коносамента, которые должен предоставить грузоотправитель:***

Название корабля в случае, когда груз принят к транспортировке на конкретном плавающем средстве;

Юридическое название перевозчика;

Наименование места оформления груза с передачей на погрузку или непосредственно погрузки товара на корабль;

Юридическое название грузоотправителя;

Место прибытия груза, а в чартерном рейсе — место прибытия либо направление судна; Наименование получающего лица (ФИО) для именного документа или иметь указание, что коносамент выдан определённом приказу на конкретное лицо;

Название товара, проставленную на нем маркировку, с указанием количества, веса и объёма товара либо упаковки, а в некоторых случаях дополнительно описывается внешний вид и состояние, а также пометки особых важных характеристик и параметров груза;

Договор фрахта и его оплата, прочие необходимые платежи, которые предназначены для вознаграждения перевозчика, либо иметь пометки, что фрахт оплачивается по условиям чартерного рейса, согласно прописанным в нем положениям или по сопроводительному документу, либо иметь пометку, что транспортировка полностью оплачена;

Время и место выдачи коносамента;

Количество подписанных оригиналов коносамента;

Подпись капитана судна или судовладельца, допускается подпись представителя перевозочной организации.

Коносамент оформляется как стандартный печатный документ либо фирменный бланк перевозчика, который заполняется печатным способом. Это товаросопроводительный документ, имеющий юридическую силу.

Благодаря **оборотности** они выполняют свою основную функцию — дают их держателю возможность распоряжаться товарами, пока они находятся в пути или заложить коносамент в банк до прибытия товара. Коносамент становится оборотным лишь в том случае, если он был таким оформлен. Владелец оборотного коносамента может распоряжаться грузом, который еще не прибыл в порт, а находится в пути. Оборотный коносамент может быть продан, куплен, заложен в банке и т.д. К оборотным коносаментам относятся ордерные и предъявительские коносаменты.

Оборотные коносаменты предпочтительнее в некоторых видах международной торговли, т.к. благодаря тому, что коносамент является оборотным, груз тоже фактически становится оборотным. Оборотная форма коносаментов обычно применяется при торговле зерном, нефтью и т.п. товаров, где коносаменты на товары в пути продаются и покупаются по цепочке договоров с оговоркой, по которым посредники не принимают товары и только последний покупатель физически получает товары с судна по его прибытии. Как уже сказано выше, оборотные коносаменты используются и в случаях, когда покупатель намеревается или предполагает заложить коносаменты как дополнительное обеспечение в банк до прибытия товаров.

## *2. Виды: **Чартерный коносамент. Рейсовый коносамент. Краткий коносамент. Сквозной коносамент***

**Чартерный (фрахтовый) коносамент (chartered bill of lading)** применяется в трамповых (нерегулярных) перевозках. Чартер или чартер-партия (charter, charter-party) — это договор на перевозку груза трамповым судном. Сторонами в чартерном договоре являются фрахтователь (грузоотправитель или его представитель) и фрахтовщик (перевозчик или его представитель).

Фрахтователь может заключить договор на перевозку товаров с третьим лицом. Коносамент, оформленный для такой перевозки, должен содержать указание «по чартер-партии», а договор на перевозку — ссылку на контракт о найме данного судна. Линейный коносамент содержит все существенные условия договора перевозки и третье лицо (например, индоссат или иной держатель коносамента) имеет возможность узнать о них из самого коносамента. В чартерном коносаменте инкорпорируются путем ссылки отдельные из условий чартер-партии с тем, чтобы они могли иметь эффект для грузополучателя или индоссата коносамента.

Главное различие между линейными и чартерными коносаментами состоит в том, что банки, как правило, если только не имеют противоположных инструкций, отказываются акцептовать чартерный коносамент как действительное предложение по аккредитиву. Т.е., если иное не предусмотрено в аккредитиве, банки отклоняют документ, в котором указано, что он выставлен на условиях чартер-партии.

**Рейсовый (линейный) коносамент (liner bill of lading)** — применяется при перевозках товаров на судах, совершающих рейсы по расписанию, для которых в порту назначения имеется зарезервированный причал. Это коносамент для линейных, а не трамповых перевозок, когда судно не имеет постоянного маршрута и расписания рейсов.

**Сквозные коносаменты (through bill of lading)** используются, если морская перевозка составляет только часть общей перевозки и товары должны перевозиться разными наземными и морскими перевозчиками. В этом случае отправителю обычно удобнее получить сквозной коносамент, чем заключать договоры с несколькими перевозчиками, которые должны перевозить груз на

последующих стадиях перевозки. Сквозные коносаменты применяются также, когда сама морская перевозка разделена на отдельные стадии, которые осуществляют разные судовладельцы путем перегрузки. Сквозной коносамент типичен для современных контейнерных перевозок, когда товары перевозятся от места погрузки до места назначения в одних и тех же контейнерах, но на различных видах транспорта. Грузоотправитель заключает договор перевозки только с перевозчиком, который сквозной подписывает коносамент. Перевозчик (экспедитор) организует перегрузки с последующими перевозками. Товары считаются доставленными только последним из перевозчиков после передачи одной оригинальной части сквозного коносамента, которая подлежит передаче грузополучателю.

Если судоходная компания осуществляет комбинированные перевозки, она может выдать специальный контейнерный коносамент, который подпадает под действие правил Гаага-Висби. Все контейнерные коносаменты обычно являются не бортовыми (shipped on board), а погрузочными (received for shipment). Это связано с тем, что они зачастую принимаются к перевозке на контейнерных станциях вне порта. На обороте контейнерного коносамента указаны условия договора перевозки.

### ***3. Морская и рейсовая транспортные накладные***

Транспортная накладная представляет собой перечень перевозимых товаров. Морская транспортная накладная является транспортным документом, в который содержатся подробные показания о партии товаров, и используется в качестве:

а) контракта между судоходной компанией и экспортером (или зарубежным покупателем);

б) расписки судоходной компании за полученные товары и, таким образом, свидетельства об отгрузке.

Однако морская транспортная накладная не оборотная и не является документом на право собственности. Если она используется вместо коносамента, то транспортная компания доставит товары грузополучателю, указанному в



накладной, при этом грузополучатель не обязан предоставлять транспортной компании оригинал этой транспортной накладной.

Преимущество морской транспортной накладной перед коносаментом заключается в том, что она позволяет избегать задержек в порту назначения при передаче товаров грузополучателю. Коносамент может потребоваться при получении платежа экспортером от покупателя за доставленные товары. Если дела обстоят именно таким образом, то задержка из-за ожидания документов в порту назначения является вынужденной неудобством. Однако, если экспортер доверяет иностранному покупателю и желает передать документы на право собственности до получения платежа, морская транспортная накладная окажется удобной в использовании.

Поэтому морские транспортные накладные могут использоваться с целью экономии времени:

- а) если экспортер отправляет товары в свою зарубежный филиал;
- б) если экспортер продает товары на условиях открытого счета, т.е. он готов передать право собственности на товары и доверяет иностранному покупателю как обычный кредитор.

Рейсовая транспортная накладная представляет собой морскую накладную на товары, доставляемые на судне, совершает регулярные рейсы по расписанию и имеет зарезервированный причал в порту назначения<sup>23</sup>.

#### **4. Условия отправки товара морем в международной торговле: FOB (Free on Board – «свободно на борту»); FAS (Free Alongside – «франко у борта судна»); CIF означает Cost, Insurance, Freight – стоимость, страхование и фрахт. DDP (доставлено, пошлина оплачена)**

FOB (Free on Board – «свободно на борту»

FOB Инкотермс 2010 (Free on board/Свободно на борту) применим только для морского и водного внутреннего транспорта. FOB Инкотермс 2010

---

<sup>23</sup> Финансовый механизм внешнеэкономической деятельности.

подразумевает поставку продавцом товара на борт судна, которое было номинировано покупателем. FOB условия поставки Инкотермс 2010 накладывают на продавца риски утраты и повреждения товара до момента поставки на борт судна. FOB условия поставки Инкотермс 2010 не подходят, если товар поставляется покупателю в контейнере.

Условия поставки FOB требуют от продавца выполнения все таможенных формальностей, необходимых для вывоза товара. FOB подразумевают, что продавец оплачивает доставку товара и погрузку его на указанное судно. Покупатель при этом берёт на себя все риски и затраты на доставку товара в точку назначения, после того, как продавец доставил товар на борт судна.

Обязанности продавца и покупателя при использовании условий поставки FOB:

<b>А. Обязанности продавца</b>	<b>Б. Обязанности покупателя</b>
<i>А1. Общие обязанности продавца</i>	<i>Б1. Общие обязанности покупателя</i>
Продавец обязан предоставить покупателю коммерческий счёт-инвойс (или иное доказательство соответствия товара).	Покупатель обязан оплатить товар согласно договору купли-продажи.
<i>А2. Лицензии, разрешения, контроль безопасности и иные формальности</i>	<i>Б2. Лицензии, разрешения, контроль безопасности и иные формальности</i>
Продавец обязан получить экспортную лицензию и выполнить все таможенные формальности, если это потребуются. Все риски и расходы при этом ложатся на продавца.	Покупатель обязан получить импортную лицензию (или иное разрешение) и выполнить таможенные формальности необходимые для ввоза товара. Все риски и расходы при этом покупатель берёт на себя.
<i>А3. Договоры перевозки и страхования</i>	<i>Б3. Договоры перевозки и страхования</i>
Продавец не обязан заключать договор перевозки и договор страхования. Но по просьбе покупателя, продавец может заключить договор на перевозку товара на обычных условиях, на риск и за счёт покупателя. При этом продавец может отказаться от этого, известив покупателя. Так же продавец обязан предоставить покупателю необходимую информацию для получения страховки.	Покупатель обязан за свой счет и на свой риск заключить договор перевозки от порта отгрузки, исключая случаи, когда продавец заключает этот договор на основании пункта А3. У покупателя нет обязанности перед продавцом по заключения договора страхования.
<i>А4. Поставка</i>	<i>Б4. Принятие поставки</i>
Продавец обязан предоставить товар путём	Покупатель обязан принять товар, как только он

<p>помещения его на борт судна, номинированного покупателем, в назначенную дату (или период). Если конкретный пункт погрузки в порту не указан, то продавец вправе выбрать наиболее подходящий.</p>	<p>будет поставлен согласно пункту А4.</p>
<p><i>А5. Переход рисков</i></p>	<p><i>Б5. Переход рисков</i></p>
<p>Продавец несёт риски повреждения и утраты товара до момента его поставки в соответствие с пунктом А4, за исключением обстоятельств указанных в пункте Б5.</p>	<p>Покупатель несёт все риски повреждения или утраты товара с момента его поставки в соответствие с пунктом А4. При невыполнении обязательств пункта Б7 покупатель несёт все риски повреждения или утраты товара, начиная с даты согласованного периода поставки, в случае если товар идентифицирован как предмет договора.</p>
<p><i>А6. Распределение расходов</i></p>	<p><i>Б6. Распределение расходов</i></p>
<p>Продавец несёт все расходы до момента поставки товара в соответствие с пунктом А4, за исключением расходов покупателя согласно пункту Б6. Продавец так же несёт расходы по таможенным формальностям необходимым для экспорта товара.</p>	<p>Покупатель несёт все расходы (включая дополнительные) с момента поставки товара в соответствие с пунктом А4. За исключением расходов на таможенное оформление товара для экспорта указанных в пункте А6. Покупатель несёт все дополнительные расходы в следствие не направлением покупателем извещения указанного в пункте Б7; если назначенное покупателем судно не прибыло вовремя или не в состоянии было принять товар при условии что товар был идентифицирован как предмет договора. Так же покупатель несёт все расходы, связанные с таможенным оформлением груза, необходимым для его импорта в страну.</p>
<p><i>А7. Извещения покупателю</i></p>	<p><i>Б7. Извещение продавцу</i></p>
<p>Продавец обязан предоставить покупателю извещение (на риск и за счёт покупателя), о том, что товар был предоставлен в соответствие с пунктом А4 или о том, что судно не смогло принять товар в согласованный период.</p>	<p>Покупатель обязан сообщить продавцу наименование судна, место погрузки и дату поставки в пределах согласованного периода (если необходимо).</p>
<p><i>А8. Документ поставки</i></p>	<p><i>Б8. Доказательство поставки</i></p>
<p>Продавец обязан предоставить покупателю документы, подтверждающие поставку согласно пункту А4. Продавец обязан так же оказать содействие покупателю (за его счёт и на его риск) в получении транспортного документа (если он требуется).</p>	<p>Покупатель обязан принять подтверждение поставки от продавца, в соответствие с пунктом А8.</p>

<i>A9. Проверка, упаковка, маркировка</i>	<i>B9. Инспектирование товара</i>
<p>Продавец несёт все расходы связанные с проверкой качества товара необходимой для его поставки в соответствии с пунктом A4. Продавец обязан за свой счёт упаковать товар, если это требуется для его поставки. Продавец может упаковать товар, так как это требуется для его перевозки, если в договоре не указаны специальные требования для упаковки. Упаковку необходимо маркировать надлежащим образом. Продавец несёт расходы по обязательному инспектированию товара перед отгрузкой, которое осуществляется по предписанию властей страны.</p>	<p>Покупатель несёт расходы по инспектированию товара перед отгрузкой, исключая обязательное инспектирование по предписанию властей страны вывоза.</p>
<i>A10. Содействие в получении информации и относящиеся к этому расходы</i>	<i>B10. Содействие в получении информации и относящиеся к этому расходы</i>
<p>Продавец обязан оказать содействие покупателю в получении информации и документов, необходимых для импорта товара. Все риски и расходы при этом ложатся на покупателя. Продавец обязан возместить все расходы и риски покупателю, которые были понесены при содействии согласно пункту B10.</p>	<p>Покупатель обязан сообщать продавцу о требовании информации и документов для импорта, что бы продавец мог оказать содействие в соответствии с пунктом A10. Покупатель обязан возместить все расходы продавцу возникшие в результате оказания содействия в получении документов и информации, указанных в пункте A10. Покупатель обязан предоставить продавцу на его риск и за его счёт документы, необходимые для заключения договора перевозки согласно пункту A3.</p>

CIF означает Cost, Insurance, Freight – стоимость, страхование и фрахт

CIF Инкотермс 2010 (Cost, Insurance and Freight/Стоимость, страхование и фрахт) используется только для морского или внутреннего водного транспорта. Условия поставки CIF Инкотермс 2010 подразумевают поставку товара на борт судна. Условия поставки CIF Инкотермс 2010 передают риски утраты и повреждения товаров с продавца на покупателя, в момент погрузки товара на борт судна.

Согласно условиям поставки CIF, продавец обязан заключить договор перевозки и оплатить все расходы (включая фрахт) необходимые для доставки товара в порт назначения. Кроме того продавец заключает договор страхования,

который покрывает риск повреждения и утраты товара во время морской перевозки. Однако в обязанности продавца входит организация страховки только с минимальным покрытием. Покупатель может осуществить дополнительное страхование за свой счёт, если он хочет иметь больше защиты.

Условия поставки CIF обязывают продавца выполнять таможенные формальности для вывоза товара, если они необходимы. CIF условия не подходят, когда товар поставляют контейнером, так как он поставляется обычно на терминал, а не на борт судна. Согласно условиям поставки CIF риск и расходы с продавца на покупателя переходят в 2 разных местах. Продавец выполняет свои обязательства по поставке товара тогда, когда он передан перевозчику покупателя в назначенном порту. Однако риск утраты и повреждения товара переходит на покупателя в момент поставки товара на борт судна.

Обязанности продавца и покупателя при использовании условий поставки CIF:

А. Обязанности продавца	Б. Обязанности покупателя
<i>А1. Общие обязанности продавца</i>	<i>Б1. Общие обязанности покупателя</i>
Продавец обязан предоставить покупателю коммерческий счёт-инвойс (или иное доказательство соответствия товара).	Покупатель обязан оплатить товар согласно договору купли-продажи.
<i>А2. Лицензии, разрешения, контроль безопасности и иные формальности</i>	<i>Б2. Лицензии, разрешения, контроль безопасности и иные формальности</i>
Продавец обязан получить экспортную лицензию и выполнить все таможенные формальности, если это потребуется. Все риски и расходы при этом ложатся на продавца.	Покупатель обязан получить импортную лицензию (или иное разрешение) и выполнить таможенные формальности необходимые для ввоза товара. Все риски и расходы при этом покупатель берёт на себя.
<i>А3. Договоры перевозки и страхования</i>	<i>Б3. Договоры перевозки и страхования</i>
Продавец обязан заключить (или обеспечить заключение) договор перевозки от пункта поставки (или места, если оно определено) до порта назначения или любого пункта в этом порту (если он согласован). Договор заключается за счёт продавца. Продавец обязан заключить договор страхования за свой счёт со страховой компанией имеющей хорошую репутацию.	У покупателя нет обязательств перед продавцом по заключению договора перевозки и страхования. Но покупатель обязан предоставить продавцу необходимую информацию для обеспечения дополнительного страхования согласно пункту Б3.

<p>Страхование должно соответствовать минимальному покрытию и покрывать минимум 110% цены по договору купли-продажи. По желанию покупателя продавец так же обязан заключить дополнительный договор страхования, за счёт покупателя и при условии предоставления им необходимой информации. Продавец обязан предоставить покупателю за его счёт необходимую информацию, которая может потребоваться покупателю для самостоятельного заключения договора дополнительного страхования. Продавец обязан предоставить покупателю страховой полис (или иной документ) доказывающий, что товар был застрахован.</p>	
<p><i>А4. Поставка</i></p>	<p><i>Б4. Принятие поставки</i></p>
<p>Продавец обязан предоставить товар путём помещения его на борт судна, номинированного покупателем, в назначенную дату (или период). Если конкретный пункт погрузки в порту не указан, то продавец вправе выбрать наиболее подходящий.</p>	<p>Покупатель обязан принять товар, как только он будет поставлен согласно пункту А4.</p>
<p><i>А5. Переход рисков</i></p>	<p><i>Б5. Переход рисков</i></p>
<p>Продавец несёт риски повреждения и утраты товара до момента его поставки в соответствие с пунктом А4, за исключением обстоятельств указанных в пункте Б5.</p>	<p>Покупатель несёт все риски повреждения или утраты товара с момента его поставки в соответствие с пунктом А4. При невыполнении обязательств пункта Б7 покупатель несёт все риски повреждения или утраты товара, начиная с даты согласованного периода поставки, в случае если товар идентифицирован как предмет договора.</p>
<p><i>А6. Распределение расходов</i></p>	<p><i>Б6. Распределение расходов</i></p>
<p>Продавец несёт все расходы до момента поставки товара в соответствие с пунктом А4, включая морской фрахт и все дополнительные расходы (погрузка на борт судна, выгрузка в порту назначения) за исключением расходов покупателя согласно пункта Б6. Продавец так же несёт расходы по таможенным формальностям необходимым для экспорта товара и перевозки его через любую страну (если они по условиям договора возложены на продавца). Так же продавец несёт расходы</p>	<p>Покупатель несёт все расходы (включая дополнительные) с момента поставки товара в соответствие с пунктом А4. За исключением расходов на страхование и таможенное оформление товара для экспорта указанных в пункте А6. Покупатель несёт все дополнительные расходы в следствие направления покупателем извещения указанного в пункте Б7 при условии что товар был идентифицирован как предмет договора. Так же покупатель несёт все расходы, связанные с таможенным оформлением груза,</p>

по страхованию указанному в пункте А3.	необходимым для его импорта в страну, расходы по выгрузке и транзита товара через любую страну (если это не возложено на продавца). Покупатель несёт расходы в случае дополнительного страхования согласно пунктам А3 и Б3.
<i>А7. Извещения покупателю</i>	<i>Б7. Извещение продавцу</i>
Продавец обязан предоставить покупателю извещение, которое позволит покупателю осуществить принятие товара.	Покупатель обязан сообщить продавцу наименование судна, место погрузки и дату поставки в пределах согласованного периода (если необходимо).
<i>А8. Документ поставки</i>	<i>Б8. Доказательство поставки</i>
Продавец обязан предоставить покупателю обычный транспортный документ до согласованного порта назначения. Этот документ должен быть датирован согласованным периодом и охватывать товар по договору и давать покупателю право требовать груз от перевозчика. Если транспортный документ выдан в нескольких оригиналах, покупателю должен быть предоставлен полный пакет.	Покупатель обязан принять транспортный документ, в соответствии с пунктом А8.
<i>А9. Проверка, упаковка, маркировка</i>	<i>Б9. Инспектирование товара</i>
Продавец несёт все расходы связанные с проверкой качества товара необходимой для его поставки в соответствии с пунктом А4. Продавец обязан за свой счёт упаковать товар, если это требуется для его поставки. Продавец может упаковать товар, так как это требуется для его перевозки, если в договоре не указаны специальные требования для упаковки. Упаковку необходимо маркировать надлежащим образом. Продавец несёт расходы по обязательному инспектированию товара перед отгрузкой, которое осуществляется по предписанию властей страны.	Покупатель несёт расходы по инспектированию товара перед отгрузкой, исключая обязательное инспектирование по предписанию властей страны вывоза.
<i>А10. Содействие в получении информации и относящиеся к этому расходы</i>	<i>Б10. Содействие в получении информации и относящиеся к этому расходы</i>
Продавец обязан оказать содействие покупателю в получении информации и документов, необходимых для импорта товара. Все риски и расходы при этом ложатся на покупателя. Продавец обязан возместить все расходы и сборы	Покупатель обязан сообщать продавцу о требовании информации и документов для импорта, что бы продавец мог оказать содействие в соответствии с пунктом А10. Покупатель обязан возместить все расходы продавцу возникшие в результате оказание

покупателю, которые были понесены при содействии согласно пункту B10.	содействия в получении документов и информации, указанных в пункте A10. Покупатель обязан предоставить продавцу на его риск и за его счёт документы и информацию, необходимые для перевозки, вывоза и транспортировки товара через любую страну.
-----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

FAS (Free Alongside – «франко у борта судна»);

Термин «Франко вдоль борта судна» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FAS на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Этим данное издание отличается от предыдущих изданий «инкотермс», в которых обязанность по таможенной очистке для экспорта возлагалась на покупателя. Однако, если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя обязанности по таможенной очистке товара для экспорта, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

А. ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА	Б. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ
<p>A.1. Предоставление товара в соответствии с договором Продавец обязан в соответствии с договором купли-продажи предоставить покупателю товар, коммерческий счет-фактуру или эквивалентное ему электронное сообщение, а также любые другие доказательства соответствия, которые могут потребоваться по условиям договора купли-продажи.</p>	<p>B.1. Уплата цены Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара.</p>
<p>A.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную</p>	<p>B.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности Покупатель обязан за свой счет и на свой риск получить любую импортную</p>



<p>лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуется (См. Введение п.14), все таможенные формальности, необходимые для экспорта товара.</p>	<p>лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуется (См. Введение п. 14), все таможенные формальности для импорта товара, а также для его транзитной перевозки через третьи страны.</p>
<p>А.3. Договоры перевозки и страхования  А) Договор перевозки:  Нет обязательств (См. Введение п.10).  Б) Договор страхования:  Нет обязательств (См. Введение п.10).</p>	<p>Б.3. Договоры перевозки и страхования  А) Договор перевозки:  Покупатель обязан за свой счет заключить договор перевозки товара от названного порта отгрузки.  Б) Договор страхования:  Нет обязательств (См. Введение п.10).</p>
<p>А.4. Поставка  Продавец обязан поставить товар вдоль борта указанного судна в названном покупателем месте погрузки, в названном покупателем порту отгрузки и в соответствии с обычаями порта, в установленную дату или оговоренный срок.</p>	<p>Б.4. Принятие поставки  Покупатель обязан принять поставку товара, когда она осуществлена в соответствии со статьей А.4.</p>
<p>А.5. Переход рисков  Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.5. нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки в соответствии со статьей А.4.</p>	<p>Б.5. Переход рисков  Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара  - с момента, когда товар поставлен ему в соответствии со статьей А.4., и  - с согласованной даты или с истечения согласованного срока для поставки, которые возникают либо при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7., либо в случае, если назначенное им судно не смогло прибыть своевременно или не было в состоянии принять товар вовремя или прекратило принятие груза до наступления установленного в статье Б.7. времени. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.</p>

<p>А.6. Распределение расходов\  Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- нести все расходы, связанные с товаром до момента его доставки в соответствии со статьей А.4. и</li> <li>- оплатить, если это потребуется (См. Введение п.14), все пошлины, налоги и другие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара.</li> </ul>	<p>Б.6. Распределение расходов  Покупатель обязан: - нести все расходы, связанные с товаром, с момента доставки товара в соответствии со статьей А.4., и</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- нести все дополнительные расходы, возникшие либо вследствие того, что назначенное им судно не смогло прибыть своевременно, либо не было в состоянии принять товар вовремя, либо прекратило принятие груза до наступления установленного в соответствии со статьей Б.7 времени, или же вследствие невыполнения им обязанности дать надлежащее извещение в соответствии со статьей Б.7. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора, и</li> <li>- оплатить, если это потребуется (См. Введение п.14), все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара, и, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны.</li> </ul>
<p>А.7. Извещение покупателю  Продавец обязан известить покупателя достаточным образом о том, что товар поставлен вдоль борта указанного судна.</p>	<p>Б.7. Извещение продавцу  Покупатель обязан известить продавца достаточным образом о названии судна, о пункте на месте погрузки и времени отгрузки.</p>
<p>А.8. Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения  Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет в качестве доказательства поставки товара обычные транспортные документы в соответствии со статьей А.4.В случае, если такое доказательство, упомянутое выше, не является транспортным документом, продавец обязан оказать покупателю по его просьбе,</p>	<p>Б.8. Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения  Покупатель обязан принять доказательства поставки в соответствии со статьей А.8.</p>

<p>за его счет и на его риск всевозможное содействие в получении транспортного документа (например, оборотного коносамента, необоротной морской накладной, доказательства о перевозке внутренним водным транспортом).</p> <p>В случае, если продавец и покупатель договорились об использовании средств электронной связи, упомянутые выше документы могут быть заменены эквивалентными электронными сообщениями (EDI).</p>	
<p><b>А.9. Проверка-упаковка – маркировка</b></p> <p>Продавец обязан нести расходы, связанные с проверкой товара (например, проверкой качества, размеров, веса, количества), необходимой для поставки товара в соответствии со статьей А.4. Продавец обязан за свой счет оплатить расходы, связанные с упаковкой, необходимой для перевозки товара (за исключением случаев, когда в данной отрасли торговли принято обычно отправлять обусловленный контрактом товар без упаковки). Последнее осуществляется в той мере, в какой обстоятельства, относящиеся к транспортировке (например, способы перевозки, место назначения), были известны продавцу до заключения договора купли-продажи. Упаковка должна быть маркирована надлежащим образом.</p>	<p><b>Б.9. Осмотр товара</b></p> <p>Покупатель обязан нести расходы, связанные с любым предпогрузочным осмотром товара, за исключением случаев, когда такой осмотр требуется властями страны экспорта.</p>
<p><b>А.10. Другие обязанности</b></p> <p>Продавец обязан по просьбе покупателя оказать последнему за его счет и на его риск полное содействие в получении любых документов или эквивалентных им электронных сообщений (помимо названных в статье А.8), выдаваемых или используемых в стране отправки и/или в стране происхождения товара, которые могут потребоваться покупателю для импорта товара или, в случае необходимости, для его транзитной</p>	<p><b>Б.10. Другие обязанности</b></p> <p>Покупатель обязан нести все расходы и оплачивать сборы, связанные с получением документов или эквивалентных им электронных сообщений, как это предусмотрено в статье А.10., а также возместить расходы продавца, понесенные последним вследствие оказания им помощи покупателю.</p>

<p>перевозки через третьи страны. Продавец обязан обеспечить покупателя по его требованию всей информацией, необходимой для осуществления страхования.</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

DDP (доставлено, пошлина оплачена)

DDP Инкотермс 2010 (Delivered Duty Paid/Поставка с оплатой пошлин) используется независимо от вида и количества транспорт. DDP Инкотермс 2010 – осуществление продавцом поставки товара, прошедшего таможенную очистку для ввоза. DDP условия поставки Инкотермс 2010 обязывают продавца поставить товар на транспорте, готовом к разгрузке в согласованном месте назначения. DDP условия поставки Инкотермс 2010 возлагают на продавца максимальные обязанности.

Все риски и расходы до доставки товара в место назначения несёт продавец. Кроме того продавец обязан выполнить все таможенные формальности для экспорта и импорта товара. Продавец должен уплатить любые НДС или иные пошлины и сборы, если иное не указано в договоре. Продавец так же не может требовать от покупателя возмещения расходов по разгрузке товара в месте назначения, если иное не прописано в договоре.

Если продавец не может выполнить таможенное оформление товара, то не рекомендуется использовать условия поставки DDP. В этом случае больше подойдут условия DAP. Сторонам рекомендуется в договоре точно согласовать место назначения, так как оно будет являться точкой передачи риска и расходов с продавца на покупателя.

**Обязанности продавца и покупателя при использовании условий поставки DDP:**

<b>А. Обязанности продавца</b>	<b>Б. Обязанности покупателя</b>
<i>A1. Общие обязанности продавца</i>	<i>B1. Общие обязанности покупателя</i>
Продавец обязан предоставить покупателю коммерческий счёт-инвойс (или иное доказательство соответствия товара).	Покупатель обязан оплатить товар согласно договору купли-продажи.
<i>A2. Лицензии, разрешения, контроль</i>	<i>B2. Лицензии, разрешения, контроль</i>

<i>безопасности и иные формальности</i>	<i>безопасности и иные формальности</i>
Продавец обязан получить экспортную и импортную лицензии и выполнить все таможенные формальности, если это потребуется. Все риски и расходы при этом ложатся на продавца.	Покупатель обязан оказать продавцу содействие в получение импортной лицензии (или иного разрешения), если это потребуется.
<i>A3. Договоры перевозки и страхования</i>	<i>B3. Договоры перевозки и страхования</i>
Продавец обязан заключить (или обеспечить заключение) договор перевозки до поимённого терминала в месте назначения (или в порту). Договор заключается за счёт продавца. У продавца нет обязательств по заключению договора страхования. Но продавец обязан предоставить покупателю необходимую информацию для получения страховки (за счёт и на риск покупателя).	У покупателя нет обязательств перед продавцом по заключению договора перевозки и страхования. Однако если потребуется, покупатель обязан предоставить продавцу необходимую информацию для обеспечения страхования.
<i>A4. Поставка</i>	<i>B4. Принятие поставки</i>
Продавец обязан предоставить товар путём предоставления его покупателю на транспортном средстве (готовым к разгрузке) в поимённом пункте (если он указан) в согласованном месте назначения в назначенную дату и время.	Покупатель обязан принять товар, как только он будет поставлен согласно пункту A4.
<i>A5. Переход рисков</i>	<i>B5. Переход рисков</i>
Продавец несёт риски повреждения и утраты товара до момента его поставки в соответствие с пунктом A4, за исключением обстоятельств указанных в пункте B5.	Покупатель несёт все риски повреждения или утраты товара с момента его поставки в соответствие с пунктом A4. При невыполнении обязательств пункта B7 покупатель несёт все риски повреждения или утраты товара, начиная с даты согласованного периода поставки, в случае если товар идентифицирован как предмет договора.
<i>A6. Распределение расходов</i>	<i>B6. Распределение расходов</i>
Продавец несёт все расходы до момента поставки товара в соответствие с пунктом A4, за исключением расходов покупателя согласно пункта B6. Продавец так же несёт расходы по таможенным формальностям необходимым для экспорта и импорта товара и перевозки его через любую страну (если они по условиям договора возложены на продавца).	Покупатель несёт все расходы с момента поставки товара в соответствие с пунктом A4. А так же дополнительные расходы понесённые продавцом при невыполнении обязательств согласно B2 и расходы в следствие не направлением покупателем извещения указанного в пункте B7 при условии что товар был идентифицирован как предмет договора.
<i>A7. Извещения покупателю</i>	<i>B7. Извещение продавцу</i>
Продавец обязан предоставить покупателю	Покупатель обязан направить продавцу

извещение, которое позволит осуществить принятие товара.	извещение, так как он вправе определить время для отгрузки товара и/или место назначения или пункт получения товара в этом месте.
<i>A8. Документ поставки</i>	<i>B8. Доказательство поставки</i>
Продавец обязан предоставить покупателю обычный документ, позволяющий принять поставку товара.	Покупатель обязан принять документ поставки, в соответствии с пунктом A8.
<i>A9. Проверка, упаковка, маркировка</i>	<i>B9. Инспектирование товара</i>
Продавец несёт все расходы связанные с проверкой качества товара необходимой для его поставки в соответствие с пунктом A4. Продавец обязан за свой счёт упаковать товар, если это требуется для его поставки. Продавец может упаковать товар, так как это требуется для его перевозки, если в договоре не указаны специальные требования для упаковки. Упаковку необходимо маркировать надлежащим образом. Продавец несёт расходы по обязательному инспектированию товара перед отгрузкой, которое осуществляется по предписанию властей стран вывоза и ввоза.	Покупатель не обязан возмещать расходы продавцу по инспектированию товара перед отгрузкой по предписанию властей стран вывоза и ввоза.
<i>A10. Содействие в получении информации и относящиеся к этому расходы</i>	<i>B10. Содействие в получении информации и относящиеся к этому расходы</i>
Продавец обязан оказать содействие покупателю в получении информации и документов, необходимых для транспортировки товара в конечное место назначения от поимённого пункта поставки (если это потребуются). Все риски и расходы при этом ложатся на покупателя. Продавец обязан возместить все расходы и сборы покупателю, которые были понесены при содействии согласно пункту B10.	Покупатель обязан сообщать продавцу о требовании информации и документов, что бы продавец мог оказать содействие в соответствие с пунктом A10. Покупатель обязан возместить все расходы продавцу возникшие в результате оказания содействия в получении документов и информации, указанных в пункте A10. Покупатель обязан предоставить продавцу на его риск и за его счёт документы и информацию, необходимые для перевозки, вывоза и ввоза, а так же транспортировки товара через любую страну.

**NCOTERMS 2010** – это международные правила, признанные правительственными органами, юридическими компаниями и коммерсантами по всему миру как толкование наиболее применимых в международной торговле терминов.

Сфера действия Инкотермс 2010 распространяется на права и обязанности сторон по договору купли-продажи в части поставки товаров (условия поставки товаров).

Каждый термин Инкотермс 2010 представляет собой аббревиатуру из трех букв.

## **Раздел 6.**

### **Модальные перевозки грузов**

*Исторические основы возникновения мультимодальных перевозок и интермодальных перевозок. Мультимодальная перевозка. Регламентация смешанной перевозки грузов. Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов», подписанной (1980 г.) Договор смешанной перевозки грузов. Определение. Стороны договора. Груз. Обязательные положения. Ответственность оператора смешанной перевозки.*

#### **1. Исторические основы возникновения мультимодальных перевозок и интермодальных перевозок. Мультимодальная перевозка**

Впервые об интермодальных перевозках стало известно в 18-м веке, еще до того, как были построены первые железные дороги. В 1780 году документально зафиксирован факт транспортировки угля в контейнерах в Великобританию. В 20-м веке были изобретены первые контейнеры закрытого типа. Как правило, их использовали для перевозки мебели и применяли при транспортировке на автомобилях и по железной дороге. В 1920-е годы были приняты первые стандарты для производства контейнеров. Они имели размеры в 1,5 или 3 метра. То есть по современным меркам были совсем небольшими. Для их изготовления использовали преимущественно дерево, и они имели изогнутую крышу. Во время второй мировой войны в США впервые стали широко применять поддоны, то есть появилась возможность быстро перемещать грузы между складами, автомобилями, судами и

так далее. Это позволило существенно снизить трудозатраты на промежуточной обработке грузов и, следовательно, уменьшить количество персонала.

Взаимодействующие в современных цепях поставок отправители и получатели товаров часто находятся не только в разных странах, но и на разных континентах. Это исключает возможность наиболее простой и удобной прямой доставки товаров «от двери до двери» и требует создания транспортной цепи, в которой груз последовательно перевозится разными видами транспорта.

Между тем многолетняя конкуренция между различными видами транспорта, которые изолированно развивали и совершенствовали свои технологии и услуги, сделала транспорт в значительной степени разобщенной системой, в которой взаимодействие в интересах клиента было практически невозможно или крайне затруднено. На каждом виде транспорта складывалась собственная нормативная правовая база с различными условиями договора перевозки, формами документов и порядком их оформления, размерами ответственности. Развитие транспортных технологий было направлено, в первую очередь, на достижение отраслевого эффекта, а не на упрощение межвидового взаимодействия. Тарифные системы и тарифная политика отдельных видов транспорта формировались в целях вытеснения и подавления конкурентов, а не для сотрудничества с ними в интересах клиентуры.

Дополнительные проблемы возникали «на стыках» видов транспорта. Передача и промежуточное хранение грузов, погрузо-разгрузочные операции, контроль состояния товара, переоформление документов требовали привлечения терминальных операторов, агентов, других поставщиков дополнительных услуг, которые действовали столь же разобщенно, как и перевозчики различных видов транспорта.

Глобализация экономики и развитие современных цепей поставок потребовали создания транспортного продукта, который бы сочетал услуги различных видов транспорта наиболее эффективным и удобным для грузоотправителей образом и формировался, прежде всего, исходя из интересов



груза, а не отдельных участников процесса транспортировки. Таким продуктом стали мультимодальные перевозки.

Мультимодальная перевозка — это перевозка груза, как минимум, двумя видами транспорта, выполняемая под ответственностью одного транспортного оператора по единому транспортному документу и по сквозному тарифу.

В качестве синонима понятия «мультимодальная перевозка» часто используется термин «смешанная перевозка».

Стоит отметить, что в литературе существуют серьезные разногласия по поводу использования терминов «мультимодальная перевозка», «смешанная перевозка», «интермодальная перевозка», «комбинированная перевозка», что, как справедливо отмечал О.А. Красавчиков, «не может не привести к различным недоразумениям и затруднениям теоретического и практического порядка»<sup>24</sup>.

Принцип «определенности права»<sup>25</sup>, выдвинутый И.А. Покровским, требует, чтобы термин использовался в каком-то одном значении, а при его использовании в другом значении делались соответствующие оговорки. В правовой литературе термины «прямая смешанная перевозка» и «мультимодальная перевозка» используются эквивалентно. Так, согласно ст. 788 ГК РФ под прямым смешанным сообщением понимается взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу.

Стоит отметить, что согласно Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980<sup>26</sup> понятие мультимодальная перевозка в английском варианте и смешанная перевозка в русском варианте являются синонимами.

В «Терминологии комбинированных перевозок», разработанной в 2001 году тремя межправительственными организациями – Европейским союзом,

---

<sup>24</sup> Красавчиков О.А. Юридические факты в советском гражданском праве. - М.: Госюриздат, 1950. - С. 117.

<sup>25</sup> Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. - М.: Статут, 1998. - С. 89, 105.

<sup>26</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Заключена в г. Женеве 24.05.1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов. - М.: БЕК, 1997. С. 370 - 387.

Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской экономической комиссией выделены понятия «мультиmodalная перевозка», «интерmodalная перевозка» и «комбинированная перевозка», под которыми следует понимать: мультиmodalная перевозка грузов – это перевозка осуществляемая двумя или более видами транспорта, интерmodalной - последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. В более широком смысле термин «интерmodalность» применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи «от двери до двери» без погрузочно-разгрузочных операций. В окончательном сообщении Европейской комиссии СОМ (97) 243 термин «интерmodalность» применяется для описания системы транспортировки, в рамках которой на комплексной основе используются, по меньшей мере, два различных вида транспорта с целью дополнения транспортной цепи «от двери до двери»<sup>27</sup>.

Согласно Терминологии «комбинированная перевозка» — это интерmodalная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

Стоит отметить, что споры о дефинициях в основном идут в логистической литературе, нежели в юридической. В зарубежной юридической науке не встречается споров об определениях перевозки на двух и более видах транспорта, осуществляемых по одному документу, и предпочтение отдается термину –

---

<sup>27</sup> Терминология комбинированных перевозок [Электронный ресурс]. / URL: [http://www.6pl.ru/sb\\_pr/tct.htm](http://www.6pl.ru/sb_pr/tct.htm)

мультимодальные перевозки<sup>28</sup>. В российской юридической литературе, как правило, используется термин «прямое смешанное сообщение»<sup>29</sup>, закрепленный в ГК РФ.

Термин «мультимодальные перевозки», используемый в международном праве, в русском языке с учетом перевода заменили термином «смешанные перевозки», хотя, по сути, они идентичны. С учетом развивающейся глобализации следует стремиться к унификации терминологии. Более того, определение прямой смешанной перевозки, данное в ст. 788 ГК РФ носит весьма общий характер. Кодифицированные нормативные акты также не вносят полной определенности по данному вопросу. Согласно статье 104 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ<sup>30</sup> перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов. Практически вторит ст. 65 Устава железнодорожного транспорта РФ<sup>31</sup>, в соответствии с которой перевозки грузов осуществляются в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), оформленного на весь маршрут следования грузов. То есть, согласно вышеназванным нормам правовых актов, регулирующих перевозки на отдельных видах транспорта, именно тот вид транспорта, который эти акты регулируют, и является главным в осуществлении мультимодальной перевозки.

---

<sup>28</sup> См.: Marian Hoeks, *Multimodal transport law*. - Rotterdam, 2009.; H. M. Kindred, M. R. Brooks, *Multimodal transport rules*. - Kluwerlawinternational, 1997.

<sup>29</sup> Витрянский В. В. *Договор перевозки*. - М.: Статут, 2001. - С. 489.

<sup>30</sup> Федеральный закон от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс]. // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001 // Режим доступа: URL: СПС «Консультант Плюс».

<sup>31</sup> Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс]. // Собрание законодательства РФ. - 2003. - N 2. - ст. 170 // Режим доступа: URL: СПС «Консультант Плюс».

Основными признаками мультимодальной перевозки являются:

- осуществление перевозки по единому документу, составленному на весь путь следования;

- участие в перевозке двух и более видов транспорта.

Особенностью определения прямых смешанных перевозок в статьях УЖТ РФ и КВВТ РФ является то, что в них регламентировано не столько о перевозке, сколько о взаимодействии разных видов транспорта для осуществления перевозки.

Общим объединяющим фактором разнородных участников перевозки является единая цель – соединение усилий для доставки груза из одного места в другое<sup>32</sup>. Сложность мультимодальной перевозки заключается также и в технологической сложности ее осуществления, что также является причиной усложнения отношений сторон. Помимо непосредственных перевозчиков в перевозке принимают участие и другие лица, осуществляющие операции по перегрузке, перевалке, хранению груза, которые также имеют право на равнозначное положение в рамках данной перевозки. Более того, эти организации транспортной инфраструктуры осуществляют те необходимые связующие функции, которые обеспечивают взаимодействие различных перевозчиков и преодоление их разрозненности. Поэтому все транспортные операции по осуществлению взаимодействия разных видов транспорта включаются в данный вид деятельности не в качестве вспомогательных, а в качестве равнозначных и совершенно необходимых элементов наряду с самой перевозкой.

Таким образом, мультимодальная перевозка как вид предпринимательской деятельности включает в себя несколько разнородных элементов. С точки зрения целевой направленности этих элементов можно выделить:

- деятельность по перемещению из пункта отправления в пункт назначения в прямом смешанном сообщении;

- деятельность по осуществлению перевалки с одного вида транспорта на другой;

---

<sup>32</sup> Развитие интермодальных перевозок грузов в Московском транспортном узле [Электронный ресурс]. // Вестник транспорта. 2002.

- деятельность по организации мультимодальной перевозки.

Вышеизложенное позволяет прийти к выводу, что мультимодальная перевозка - сложный вид предпринимательской деятельности, связанный с объединением разнородных транспортных организаций с целью перемещения груза из пункта отправления в пункт назначения на различных видах транспорта по единому документу на весь путь следования.

Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков, М.В. Шилимов определяют перевозку в прямом смешанном сообщении как перевозку несколькими видами транспорта под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и сквозной единой тарифной ставке, по единому транспортному документу - накладной<sup>33</sup>.

С.В. Милославская и К.И. Плужников вторят им и полагают, что перевозка груза в смешанном сообщении – это доставка груза от отправителя к получателю по крайней мере двумя различными вида транспорта под ответственностью одного перевозчика, по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки, и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке<sup>34</sup>.

Особенностью данных определений является то, что авторы признают удобство определения цены договора в виде «единой сквозной тарифной ставки» для грузоотправителя. Хотя, следует отметить, что подобная идея не нашла своего отражения ни в одном нормативном акте, ни международном, ни на уровне национального законодательства РФ. С позиций сегодняшнего дня термин «перевозка в прямом смешанном сообщении», как уже отмечалось, следовало бы унифицировать и привести в соответствие с тем термином, который используется в международном праве, в зарубежном праве многих государств и в бизнес лингвистике – это термин мультимодальная перевозка. В рамках этой перевозки локальные цели каждого отдельно взятого участника по выполнению своего участка деятельности, будь то перевозка или перевалка, соединяются в одну основную цель - оказание услуги по перевозке.

---

<sup>33</sup> Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., Шилимов М.В. Указ.соч. С. 25.

<sup>34</sup> Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. М.: 2002. С. 21.

Обратим внимание также на то, что для грузоотправителя интермодальная перевозка выглядит как перевозка, выполняемая одним видом транспорта (в англоязычной литературе применительно к такой перевозке часто встречается термин *seamless* — «бесшовная»). Клиент имеет дело с единственным оператором, который принимает на себя полную ответственность за доставку груза, обеспечивает выполнение необходимых дополнительных услуг, согласовывает с клиентом «сквозной» тариф и выдает клиенту один транспортный документ на весь путь следования груза, выступая перед ним в качестве единственного перевозчика по договору.

Объектом транспортировки при мультимодальной перевозке в принципе могут быть любые грузы — наливные, навалочные, тарно-штучные. Однако наиболее широкое распространение имеют мультимодальные перевозки, в которых используются так называемые ИТЕ (в англоязычном варианте — *Intermodal Transport Units, ITU*) — контейнеры (*containers*), контрейлеры (*controllers*), съемные кузова (*swap-bodies*). Груз находится в ИТЕ на всем пути следования, а все транспортные и грузовые операции при этом выполняются не с разнородными грузовыми местами, а со стандартными ИТЕ (так называемая бесперегрузочная транспортная технология), что значительно ускоряет и удешевляет технологические процессы, повышает сохранность грузов и дает ряд целый ряд других преимуществ.

Мультимодальная перевозка с использованием ИТЕ называется интермодальной перевозкой.

На начальном этапе развития интермодальных перевозок в фокусе внимания находилось, прежде всего, ускорение грузовых операций при перевалке грузов между различными видами транспорта. Современное применение интермодального подхода к транспортному обеспечению логистики носит комплексный характер и обеспечивает достижение системного эффекта, структура и потенциал которого изучены еще далеко не полностью. Такой комплексный подход получил название интермодализма (*intermodalism*).

Существуют различные трактовки понятия «интермодализм».

В простейшем контексте его относят к бесперегрузочным перевозкам в ИТЕ, выполняемым последовательно различными видами транспорта. В более широком смысле под интермодализмом подразумевается обеспечение эффективного взаимодействия различных видов транспорта: обустройство транспортных узлов, согласование нормативных актов, правил, тарифов и т.д. Наконец, наиболее общая и современная интерпретация интермодализма предполагает «холистический» взгляд на развитие транспортной системы, в соответствии с которым виды транспорта должны взаимодействовать, давая пользователям возможность гибкого выбора транспортных и нетранспортных сервисов без ограничений, обусловленных особенностями каждого из видов транспорта.

Все более широкое применение интермодальной концепции в логистике обусловлено действием следующих факторов:

1) возможности снижения удельных инвестиций в логистическую инфраструктуру благодаря скоординированному развитию путей сообщения и терминальных объектов различных видов транспорта, а также интеграция объектов транспортной и складской логистики;

2) снижение логистических издержек, которые обеспечивают интермодальные перевозки;

3) возможности гибкого оперативного управления товарными и транспортными потоками, а в определенной степени — и управления запасами, которые возникают в развитых интермодальных транспортных сетях;

4) позитивные экологические эффекты интермодализма, обусловленные, в первую очередь, переключением грузопотоков с автомобильного на другие виды транспорта.

За сравнительно короткий исторический срок интермодализм превратился в один из базовых принципов транспортной политики развитых стран и в универсальный логистический инструмент. Сегмент межконтинентальных перевозок генеральных грузов в настоящее время практически полностью

обеспечивается интермодальными транспортными системами, доля которых растет и в сфере деятельности внутреннего транспорта<sup>35</sup>.

## **2. Регламентация смешанной перевозки грузов**

Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках<sup>36</sup>. В настоящее время данный закон не принят.

Основным признаком перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является участие в ней не менее двух перевозчиков различных видов транспорта. При этом грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы.

Нормативными актами, регулирующими перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, являются транспортные уставы, действующие на различных видах транспорта.

В Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении посвящена гл. V; в Кодексе внутреннего водного транспорта - гл. XIV. В Уставе автомобильного транспорта перевозки грузов в прямом смешанном сообщении не регулируются. В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации раздела о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении также нет. Эти отношения регулируются Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, где смешанным перевозкам посвящен разд. V. В Воздушном кодексе Российской Федерации раздела о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении также нет.

---

<sup>35</sup> Герами В. Д., Колик А. В. «Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики». Изд-во Юрайт, 2015 г.

<sup>36</sup> Ст. 788 ГК РФ.



Следует отметить, что нормы, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении на различных видах транспорта, в основном идентичны. Вместе с тем следует подчеркнуть, что транспортные уставы не регулируют целый ряд вопросов, имеющих важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Все эти вопросы получили полное отражение в Правилах перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, которые подробно регулируют отношения железной дороги, речного и морского перевозчиков при перевозках грузов в этом виде сообщения. Правилами регулируются вопросы, связанные с приемом грузов к перевозке при перевалочных операциях, оформлением перевозки массовых грузов, перевозкой грузов в универсальных контейнерах, ответственностью по перевозкам в прямом смешанном сообщении. Однако указанные Правила не регулируют взаимоотношений между железнодорожными, морским и речным перевозчиками, с одной стороны, и автомобильным транспортом, с другой стороны, который выполняет значительный объем перевозок при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Указанные отношения регулируются специальными нормативными актами. Это Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном водно-автомобильном сообщении. Эти акты подробно регулируют все отношения, которые возникают между этими перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

В прямом смешанном сообщении перевозку грузов осуществляют разные виды транспорта, условия перевозок на которых имеют определенные особенности. В связи с этим при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении у перевозчиков возникает ряд дополнительных обязанностей.

К перевозке в прямом смешанном сообщении груз может быть принят от любого и до любого пункта, открытого для грузовых операций. Включенными же в этот вид сообщения считаются только морские порты, пристани, железнодорожные

станции, внесенные в список перевалочных пунктов, производящих передачу грузов прямого смешанного сообщения.

Важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении имеют сроки начала приема грузов в перевалочных пунктах при открытии навигации и сроки прекращения приема грузов перед закрытием навигации. Своевременное уведомление об этом способствует своевременной доставке грузов по назначению.

Особенностью перевозок грузов в прямом смешанном сообщении является то, что эта перевозка осуществляется по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования, хотя в этом виде перевозки участвуют несколько видов транспорта. Это означает, что правоотношение, участниками которого являются различные виды транспорта, возникает на основании единого договора перевозки, который заключает грузоотправитель с перевозчиком в пункте отправления.

Накладная составляется на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Накладная сопровождает груз на всем пути следования и выдается грузополучателю вместе с грузом. Она является товаросопроводительным документом и письменным доказательством как факта заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении, так и его содержания. Содержание накладной не может быть доказано никакими другими документами, кроме как самой накладной. Поэтому при ненадлежащем исполнении транспортным предприятием своих обязанностей по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении грузоотправитель либо грузополучатель вправе предъявить какие-либо требования к перевозчику лишь при наличии накладной.

Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, стоимости перевозки, степени использования грузоподъемности, скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке, времени передачи груза с одного вида транспорта на другой.

Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки.

Помимо накладной грузы в прямом смешанном сообщении сопровождают на всем пути следования дорожной ведомостью, которая составляется железнодорожной станцией (либо пристанью) отправления груза. Подлинная дорожная ведомость всегда следует вместе с грузом до станции или порта (пристани) назначения, а копия остается в пункте перевалки у сдающей стороны.

### ***3. Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов», подписанной (1980 г.). Договор смешанной перевозки грузов. Определение. Стороны договора. Груз. Обязательные положения. Ответственность оператора смешанной перевозки.***

Основными международно-правовыми документами, определяющими права и обязанности сторон по смешанной перевозке грузов, являются Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖВС) 1959 г., Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., Унифицированные правила о документе смешанной перевозки МТП 1973 г., а также соответствующие проформы документов БИМКО, МТП, ФИАТА и других международных неправительственных организаций.

Из перечисленных документов наибольшее применение имеет Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. Согласно ее ст. 3 если заключен договор смешанной перевозки и он подпадает под действие данной Конвенции, то положения последней имеют обязательную силу для такого договора.

Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он выдает документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или необоротным. Такой документ подписывается оператором или уполномочен иным им лицом. Подпись на документе может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью

любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.

Если документ смешанной перевозки выдается как оборотный, то он должен быть составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя.

Если же он составлен в виде документа на предъявителя, он передается без передаточной ведомости. В случае, когда документ смешанной перевозки выдается как необоротный, в нем должен быть указан грузоотправитель.

Конвенция подробно определяет содержание документа смешанной перевозки, а именно он должен включать:

- общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза;
- внешнее состояние груза;
- наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора смешанной перевозки;
- наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- место и дату принятия оператором груза в свое ведение;
- место и дату выдачи документа смешанной перевозки.

Вместе с тем отсутствие в документе смешанной перевозки упомянутых выше каких-либо данных не влияет на юридический характер документа как документа смешанной перевозки.

**Ответственность оператора смешанной перевозки** за груз охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза. Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, то груз может считаться утраченным.

Конвенция 1980 г. устанавливает предел ответственности оператора за утрату или повреждение груза: его ответственность ограничивается суммой, не

превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Однако оператор не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора.

Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет<sup>37</sup>.

## **Раздел 7.**

### **«Морской плюс»**

*Проект документа о морской перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.21).  
Понятие «Морской плюс» - Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов». Контейнерные перевозки. Форма КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL).*

#### ***1. Проект документа о морской перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.21)***

В правовом регулировании международных морских перевозок грузов имеется ряд пробелов, противоречий, отсутствуют единообразные подходы к решению некоторых весьма существенных вопросов, в частности к осуществлению и документационному обеспечению транспортных операций по перевозке грузов из порта в порт; отсутствует четкая взаимосвязь условий перевозок морскими и другими видами транспорта при смешанных перевозках; имеет место нестыковка многочисленных элементов между различными видами договоров, применяемых в международной торговле и международной перевозке (например, договорами купли-продажи, перевозки груза, страхования, экспедирования грузов и др.).

---

<sup>37</sup> Л. П. Ануфриева, К.А. Бекашев, Г. К. Дмитриева и др.. Международное частное право: Учебник / Отв. ред. Г. К. Дмитриева. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: ТК Велби, Изд-во Проспект. — 688 с., 2004.

Практика применения международных конвенций и соглашений, регулирующих морские перевозки грузов, а также национального законодательства указывает на наличие нескольких основных проблем, касающихся несовершенства их норм и институтов.

Во-первых, отсутствует унификация в регулировании основ международных перевозок грузов морским транспортом.

Во-вторых, налицо существенные пробелы в регламентации таких вопросов, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязанностями отправителя, перевозчика, получателя, с одной стороны, и с правами и обязанностями продавца и покупателя перевозимых товаров – с другой.

В-третьих, имеются различные подходы в решении вопросов ответственности в области морских перевозок грузов.

В-четвертых, фактически неурегулированы, а в лучшем случае урегулированы фрагментарно, правила использования электронно-вычислительной техники при осуществлении перевозок грузов и оформления перевозочных документов.

Указанные причины явились основополагающим фактором для разработки рабочей группой III (Транспортное право) Комиссии ООН по праву международной торговли в апреле 2002 г. Предварительного проекта документа о морской перевозке грузов. В этом документе предпринята попытка разработки единых унифицированных правил международной морской перевозки грузов.

Основные цели подготовки данного документа сформулированы в его преамбуле. Это восполнение пробелов в регулировании организации и осуществления международных перевозок грузов морским транспортом, устранение противоречий в отдельных положениях международных конвенций и соглашений по морской перевозке грузов, выработка положений, обеспечивающих универсальность договоров перевозки независимо от того, применяются они к одному, например морскому, транспорту или нескольким видам транспорта;

использование новых технологических решений, в том числе электронно-вычислительной техники, при перевозке грузов морским транспортом.

В процессе разработки Предварительного проекта были собраны и обобщены мнения по проблемам международной морской перевозки грузов правительств ведущих морских государств, ряда авторитетных международных организаций, представляющих коммерческие секторы, которые занимаются морскими перевозками грузов, а также таких организаций, как ММК, МТП, Международный союз морского страхования (МСМС), Международная федерация транспортно-экспедиционного страхования (МФТЭС), Международная палата судоходства (МПС) и Международная ассоциация портов и гаваней.

Структура и наименование глав Предварительного проекта соответствуют поставленным целям. Так, в первую очередь обращают на себя внимание главы, в которых регулируются узловые вопросы организации и осуществления международных морских перевозок грузов (гл. 2 Электронная связь, гл. 4 Период ответственности, гл. 5 Обязательства перевозчика, гл. 6 Ответственность перевозчика, гл. 7 Обязательства грузоотправителя по договору, гл. 9 Фрахт, гл. 11 Право распоряжаться грузом, гл. 13 Право предъявления иска и гл. 14 Срок исковой давности.

Главы Предварительного проекта представляют собой формулировки статей и краткий комментарий к каждой из них. Рассмотрим наиболее важные положения основных глав.

Глава 2 Электронная связь - посвящена применению электронно-вычислительной техники в процессе осуществления международных морских перевозок грузов, в частности при оформлении транспортной документации. Использование электронных процедур связано с применением электронной записи, которая определяется как зафиксированные с помощью электронной связи сведения, подлежащие включению в транспортный документ.

Глава 2 закрепила правовой статус электронной записи, ее тождественность транспортному документу на бумажной основе. Использование электронной записи возможно только при согласии обеих сторон: перевозчика и грузоотправителя по

договору. При этом действует принцип взаимозаменяемости бумажного транспортного документа и электронной записи.

Таким образом, Предварительный проект устанавливает два вида документа, подтверждающего заключение договора о международной морской перевозке груза: транспортный документ и электронная запись. Оба вида должны включать необходимые договорные условия, перечень которых дан в гл. 8 Транспортные документы и электронные записи. К ним относятся:

- описание груза;
- основные марки, необходимые для идентификации груза;
- число мест, число предметов или количество;
- вес груза;
- заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком;
- наименование и адрес перевозчика;
- дата получения груза перевозчиком;
- подпись.

Требование о включении в договорные условия описания груза прямо не предусмотрено в действующих международных конвенциях, однако оно соответствует сложившейся практике международных морских перевозок грузов. Сведения об основных марках, необходимых для идентификации груза, а также о числе мест, числе предметов, весе груза должны представляться грузоотправителем до получения груза перевозчиком.

Новеллой здесь является следующее: если по действующему законодательству перевозчик может просто опустить эти сведения в договорных условиях при отсутствии разумных средств для их проверки, то в предлагаемом варианте перевозчик должен включить их в договорные условия независимо от возможности проверки точности содержащейся в них информации.

В отношении подписи содержится оговорка о том, что она должна быть как на транспортном документе, так и на электронной записи, которая удостоверяется электронной подписью перевозчика.



В Предварительном проекте придается большое значение вопросам юридической ответственности перевозчика и установления четких рамок периода ответственности, т.е. ее начала и окончания. Временные рамки ответственности перевозчика увязаны с моментом получения им груза для перевозки и моментом сдачи груза грузополучателю. Оба момента относятся к категории договорных условий. Поэтому и момент получения груза для перевозки, и момент сдачи по ее завершении согласовываются сторонами при заключении договора. Если в нем не содержится каких-либо данных на этот счет, они определяются торговым обычаем, сложившейся практикой или обычкновениями. При отсутствии торговых обычаев, практики и обычкновений моментом получения груза является момент передачи его перевозчику для выполнения перевозки, а моментом сдачи груза – момент выгрузки груза с судна, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки.

В действующих международных конвенциях, регулирующих морские перевозки грузов, обнаруживаются несовпадающие подходы к определению понятия ответственности перевозчика. Так, в соответствии с Гамбургскими правилами (Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.) перевозчик несет ответственность за ущерб вследствие утраты или повреждения груза, а также задержки в его доставке, если не докажет, что его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств или их последствий.

Гаагские правила интерпретируют ответственность перевозчика таким образом: перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный утратой или повреждением груза, задержкой доставки, если не докажет, что ни его действия или личная вина, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям и убыткам. Здесь акцентируется внимание в первую очередь на действиях и личной вине самого перевозчика, чего нет в Гамбургских правилах.

В Предварительном проекте документа о морской перевозке грузов предпринята попытка унифицировать понятие ответственности перевозчика. В нем предлагается следующая формулировка этого понятия: перевозчик несет

ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если не докажет, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, возникли не по его вине или не по вине лиц, выполняющих его функцию.

Еще один шаг в направлении унификации вопроса ответственности перевозчика касается оснований освобождения от ответственности. В Предварительном проекте прослеживается новый подход в регулировании таких оснований. Во-первых, дается модифицированный и расширенный вариант перечня оснований по сравнению с Гаагскими правилами, а также правилами Висби. Во-вторых, основания освобождения перевозчика от ответственности упоминаются в предлагаемой формулировке в виде презумпций.

В частности, в специальной статье указывается следующее. Если перевозчик доказывает, что утрата, повреждение груза или задержка в сдаче были вызваны:

- непреодолимой силой, войной, военными действиями, вооруженными конфликтами, пиратством, терроризмом, восстанием и народными волнениями;
- карантинными ограничениями, вмешательством со стороны правительств, государственных органов;
- действиями или упущениями грузоотправителя, распоряжающейся стороны или грузополучателя;
- забастовками, локаутами, приостановлениями и задержками работ;
- спасением или попытками спасения жизни или имущества на море;
- потерей объема или веса либо другой утратой или повреждением груза, возникшими из-за особой его природы;
- скрытыми дефектами грузов, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- обработкой, погрузкой, укладкой или разгрузкой груза грузоотправителем, распоряжающейся стороной, грузополучателем или от их имени;

– действиями перевозчика, когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;

– рисками, опасностями и случайностями на море или в других судоходных водах, то предполагается, что ни его действия, ни действия исполняющей стороны не вызвали такой утраты, повреждения или задержки груза и не способствовали им.

В Предварительном проекте сохранено положение об освобождении перевозчика от ответственности в связи с небрежностью или ошибкой капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном. Вместе с тем в комментариях к данному пункту подтверждается факт неоднозначной оценки этого решения, существования значительного числа противников его сохранения.

Предварительный проект документа о морской перевозке грузов затрагивает важный вопрос регулирования сдачи грузов грузополучателю. В действующих международных морских конвенциях он рассматривается в ограниченном объеме без фиксации жестких правил выполнения этих операций. Основная проблема заключается в том, что на практике груз довольно часто прибывает в место назначения в отсутствие лица, которое должно его получить. Сложности возникают, если выдан оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись. Дело в том, что надлежащее функционирование системы коносамента основано на презумировании, что держатель документа предъявляет его перевозчику в момент прибытия груза в место назначения, и перевозчик сдает груз этому держателю в обмен на документ. Однако по различным причинам оборотный документ нередко отсутствует. Но перевозчик должен иметь возможность без промедления вручить груз адресату по окончании рейса. Его нельзя вынуждать нести дополнительные расходы и риски в связи с тем, что груз остается на его попечении.

Со своей стороны, держатель оборотного транспортного документа должен иметь возможность полагаться на гарантии, которые обеспечивает оборотный документ.

В специальной статье Предварительного проекта предпринята попытка сбалансировать эти два законных интереса, смысл которой сводится к следующему. Прибывший в место назначения груз грузополучатель принимает в обусловленное время. Если он в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечение перевозчика, последний действует в отношении груза как агент грузополучателя, но не несет никакой ответственности за утрату или повреждение этого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика.

В отличие от других транспортных конвенций в международных конвенциях о морских перевозках не рассматривается вопрос о праве распоряжаться грузом. Объясняется это присущей морским перевозкам специфической политикой действия системы коносаментов как оборотных транспортных документов. Однако в последнее время наблюдается устойчивая тенденция сокращения их использования. В связи с этим вопрос о праве распоряжаться грузом в процессе морской перевозки требует нормативного регулирования.

В Предварительном проекте документа о морской перевозке грузов этот вопрос регламентирован. Право распоряжаться грузом означает право грузоотправителя в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в течение срока его ответственности за этот груз. Характер инструкций выражается в реализации следующих прав:

- давать или изменять указания в отношении груза, которые не изменяют договора перевозки;
- требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения;
- заменять грузополучателя любым другим лицом;
- договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки.

В приведенном перечне инструкций, которые могут быть даны перевозчику в процессе перевозки груза, проводится разграничение между инструкциями, которые, по сути, представляют собой изменение договора перевозки, и инструкциями, которые таковыми не являются.

Важный момент практического свойства, нашедший отражение в Предварительном проекте, – это вопрос о сроке исковой давности. Он имеет два аспекта. Первый касается единообразного установления его продолжительности. Дело в том, что в соответствии с Гамбургскими правилами срок исковой давности составляет два года, в то время как Гаагские правила определяют этот срок в один год.

Обсуждение предложений по этому вопросу и обобщение практики показали, что срок исковой давности в один год является вполне достаточным. Он и нашел закрепление в анализируемом документе.

Второй аспект связан с распространением положения о годичном сроке исковой давности и на иски против грузоотправителя.

Принятие Предварительного проекта документа о морской перевозке грузов станет шагом вперед в совершенствовании регулирования международных морских перевозках грузов<sup>38</sup>.

## ***2. Понятие «Морской плюс» - Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов»***

Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов - Роттердамские правила получили название «морская плюс» и распространили режим морской перевозки на мультимодальные перевозки. Правила изначально были задуманы как закон о морской перевозке, отсюда наличие морского сегмента в договоре мультимодальной перевозки, который является обязательным условием для применения Правил.

Создание Роттердамских правил в той или иной степени явилось необходимым шагом в развитии правового регулирования международных перевозок. Впервые в этих Правилах затрагивается не только морская составляющая перевозки, но и наземная, то есть регулируются мультимодальные

---

<sup>38</sup> Гречуха, В. Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / В. Н. Гречуха. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2015. - 398 с. - Серия: Бакалавр и магистр. Академический курс.

перевозки. Роттердамские Правила были открыты для подписания на специальной конференции, состоявшейся в Роттердаме в сентябре 2009 года. Конвенции для вступления в силу необходимо набрать 20 ратификаций. Любое государство, присоединяющееся к новой Конвенции, должно будет денонсировать другие морские конвенции, стороной которых оно является, т.е. Гаагские, Гаага-Висбийские или Гамбургские правила, прежде чем ратификация Роттердамских правил вступит в силу<sup>39</sup>.

Ни Гамбургские правила, ни Конвенция ООН 1980 года, в силу содержащихся в них положений о повышении размера ответственности перевозчика, не привлекли необходимой поддержки судовладельческого сообщества. В результате возникла определенная путаница, касательно применимого в отношении морской перевозки грузов права. Хотя большинство морских держав применяют Гаага-Висбийские правила, однако некоторые все еще остаются в рамках регулирования Гаагских правил в редакции 1924 года, некоторые уже присоединились к Гамбургским правилам. К такой фрагментации сферы регулирования морских перевозок следует добавить национальное законодательство разных стран и судебную практику.

В связи с этим отсутствие обновленного режима морской перевозки и существующей правовой дисгармонии, ЮНСИТРАЛ организовала конференцию по транспортному праву в Нью-Йорке в июле 2000 года. В ходе этой конференции стало очевидным, что присутствующие участники пришли к единодушному консенсусу касательно не соответствия действующих разнообразных режимов морской перевозки современным потребностям морской транспортной индустрии. Изначально полагали всего лишь восполнить существующие серьезные пробелы в отношении таких вопросов, как функционирование коносамента и морской накладной, или вопросов, связанных с развитием электронной коммерции и мультимодализма. В итоге обсуждений было признано, что существующее право

---

<sup>39</sup> Доклад рабочей группы по интермодальным перевозкам логистике о работе ее пятьдесят первой сессии (Женева, 19-20 марта 2009 года) Европейская экономическая комиссия ООН, Комитет по внутреннему транспорту, параграф 37. [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-reports/documents/ECE-TRANS-WP24-123r.pdf>

международной морской перевозки груза нуждается в существенном реформировании, и было решено, что следует создать новый режим морской перевозки<sup>40</sup>.

В результате по данному вопросу был разработан и принят документ ныне известный как Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов или Роттердамские правила.

Конвенция направлена на обеспечение единого и современного режима морской перевозки, который призван регулировать все международные перевозки грузов, которые включают в себя международный морской этап, при этом не ограничивая область применения данных Правил периодом «порт-порт», как это определено в Гамбургских правилах.

Помимо расширения области применения режима морской перевозки на период от «двери до двери», Конвенция содержит множество других новаций с целью восполнить недостатки предыдущих режимов, в том числе положения, позволяющие использовать электронные транспортные документы. Новый режим стал не столько революционным, как эволюционным; при этом новый правовой инструмент морской перевозки опираются в значительной мере на Гаага-Висбийские и Гамбургские правила.

Таким образом, в процессе разработки проекта Правил был сделан акцент на обновление и модернизацию существующих режимов морской перевозки, на восполнение правовых пробелов и гармонизацию применяемого права.

Изначально ожидалось, что новый режим будет использовать критерий охвата области применения Правил «порт-порт», как это определено в Гамбургских правилах, или «погрузка-выгрузка в/на причале» согласно Гаагских и Гаага-Висбийских правил. На ранних стадиях процесса разработки Правил, было отмечено, что, хотя коносаменты до сих пор используются при оформлении морской перевозки, особенно там, где требуется выпустить оборотный коносамент,

---

<sup>40</sup> Berlingien, F. United national convention on contract for the international carriage of goods wholly or partly by sea /under editing Meltem Deniz Guner-Ozbek. - Springer.: 2011. - P. 63.

фактически морская перевозка грузов иногда представляет собой относительно короткий этап в рамках международной мультимодальной перевозки грузов.

Текущая практика показывает, что режим перевозки от «двери до двери» регулируется только на основании договора или с учетом национального законодательства. Недостаток такого договорного расширения заключается в том, что оно начинает действовать только с вступлением в силу договора и, таким образом, даже национальное законодательство не может инициировать подобное расширение, если не действует договор. Соответственно было принято решение, что новые Правила расширяют область их применения за пределы «порт-порт».

Для достижения указанной цели составители разработали подход «морская плюс», и хотя этот подход был изначально спорным, они понимали, что если Правила останутся на уровне охвата «порт-порт», то, скорее всего, они не смогут достойно конкурировать с существующими режимами морской перевозки, а тем более вытеснить их<sup>41</sup>.

Есть только один способ расширить сферу применения новых Правил, это выйти за рамки регулирования только лишь морской перевозки и распространить действие правил на мультимодальные отношения с участием морского транспорта, поэтому в названии конвенции есть слова «полностью или частично морской». Смысл этих слов состоит из двух частей. Для начала они выражают, что Роттердамские правила регулируют больше, чем просто унимодальные морские перевозки. Во-вторых, они показывают, что Правила изначально были задуманы как закон о морской перевозке, отсюда наличие морского сегмента в договоре перевозки является обязательным условием для применения Правил.

Соответственно новая Конвенция распространяется на все договоры перевозки, включающие в себя международные морские перевозки, независимо от того, являются ли такие договоры мультимодальными или унимодальными. Такой ход событий объясняет, как Роттердамские правила стали именоваться «морская

---

<sup>41</sup> The Rotterdam Rules (The UN Convention in Contracts for the International carriage of goods wholly or partly by sea) / Pr. M. F. Sturley, Pr. T. Fujita, Pr. G. van der Ziel. Thomson Reuters (legal) Limited., 2010. - P. 61-62.



плюс», а на мультимодальные перевозки распространился морской режим ответственности<sup>42</sup>.

Роттердамские Правила регулируют перевозки грузов от «двери до двери». Такой подход является гораздо более широким и предпочтительным, чем «из порта в порт», как это предусмотрено Гамбургскими Правилами (п. 6 ст. 1), и «погрузка – выгрузка», как это предусмотрено Правилами Гаага-Висби (п. «е» ст. 1).

Данные формулировки явно недостаточны для решения текущих практических потребностей. Кроме того, перевозка «от двери до двери» является в настоящее время важнейшим видом перевозки. Тем не менее, нельзя признать, что Роттердамские Правила полностью регулируют международную мультимодальную перевозку или являются заменой Конвенции ООН о прямых смешанных перевозках от 1980 г.

В Правилах делается акцент на морские перевозки и согласно определению - Договора перевозки, данному в п. 1 ст. 1 Правил, морская перевозка может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке. То есть, Правила в основном охватывают морскую составляющую, оставляя ее главной, а наземная составляющая используется лишь в качестве начала или продолжения пути.

Таким образом, несмотря на предлагаемое Правилами расширенную трактовку перевозки до уровня «от двери до двери», Роттердамские Правила являются принципиально морской конвенцией, поскольку мультимодальный режим предполагает перевозку грузов двумя и более видами транспорта независимо от наличия морской составляющей. Поэтому Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. также получила название «морская плюс»<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Sturley, M. - P. 63.

<sup>43</sup> Sturley M. F. – P. 61.

Правила предлагают все тот же устаревший подход к пониманию мультимодальной перевозки, не как единого целостного процесса перевозки, а процесса, разделенного на морскую и не морскую часть пути<sup>44</sup>.

Таким образом, Роттердамские Правила представляют собой некое компромиссное решение между традиционным подходом к перевозке «из порта в порт» и «мультимодальным» регулированием.

Роттердамские Правила состоят из 96 статей, которые содержатся в 18 главах. В значительной степени, Конвенция охватывает вопросы, которые рассматриваются в рамках существующих морских режимов ответственности, хотя и со значительными изменениями в плане структуры, формулировки и содержания.

Кроме того, несколько глав посвящены вопросам, которые выходят за рамки международного правового единообразия, например, сдача груза (Глава 9 Роттердамских правил), права контролирующей стороны (Глава 10 Роттердамских правил), передача прав (Глава 11 Роттердамских правил).

Новая Конвенция также делает легитимным выпуск транспортного электронного документа, который заменяет традиционный бумажный документ, признается договором и имеет статус, аналогичный статусу бумажных документов (Глава 8 Роттердамских правил). Две отдельные главы содержат сложные правила о юрисдикции и арбитраже (Главы 14-15 Роттердамских правил).

Роттердамские Правила применяются к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если, согласно договору перевозки, любое одно из следующих мест находится в Договаривающемся государстве:

- a) место получения груза;
- b) порт погрузки;
- c) место сдачи груза; или
- d) порт разгрузки (статья 5 Роттердамских правил).

---

<sup>44</sup> См.: Berlingien, F.- P. 88.

Правила применяются без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.

Далее, интересным и новым является порядок идентификации перевозчика (ст. 37 Правил).

Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

Таким образом, Роттердамские правила призваны расширить и модернизировать существующие международные правила по регулированию договора морской перевозки грузов. Общим с Гаагскими, Гаага-Висбийскими и Гамбургскими правилами является то, что Роттердамские правила стремятся защищать грузовой интерес от «несправедливых» условий перевозки.

Большим плюсом также является то, что выделены две крупные области, которым Правила попытались придать юридическое соответствие с текущей торговой практикой:

- признание контейнеризации и,

- рассматривание бумажной и электронной документации как эквивалентной.

В Роттердамских правилах существенным образом изменен подход к положениям о транспортных документах. Если Гаагские, Гаага-Висбийские и Гамбургские Правила говорят только об одном транспортном документе – это коносамент, то в Роттердамских правилах выделяется три вида транспортных документов:

- транспортный документ;
- оборотный документ и;
- необоротный транспортный документ.

Согласно п. 14-16 ст. 1 Роттердамских Правил транспортный документ означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который:

- свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и
- свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

Оборотный транспортный документ означает транспортный документ, в котором, с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является «необоротным» или «не подлежащим передаче». «Необоротный транспортный документ» означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.

Условие же о транспортной электронной записи сформулировано следующим образом: все, что подлежит включению в транспортный документ, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя; выдача транспортной электронной

записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача (ст. 8 Правил).

Роттердамские правила содержат важные новеллы, касающиеся не только транспортных электронных записей, но и порядка сдачи груза (глава 9) и прав контролирующей стороны, т.е. лица, которое имеет право контроля над грузом.

Известно, с какими серьезными проблемами сталкиваются перевозчики при сдаче груза как при перевозке на основании оборотного, так и необоротного транспортного документа. Право контроля над грузом может осуществляться контролирующей стороной и ограничивается правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки; правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; правом заменить грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону. Перевозчик выполняет инструкции контролирующей стороны, которая возмещает перевозчику любые дополнительные расходы, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им инструкции. Перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы 138 дополнительных расходов, потерь или ущерба, которые возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции контролирующей стороны<sup>45</sup>.

Надо отметить, что, несмотря на неполноту и несовременность Гаага-Висбийских правил, многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений со своей клиентурой путем создания профформ собственных коносаментов. Поэтому странно ожидать, что вновь изданные Роттердамские правила смогут быстро завоевать позиции на правовом поприще регулирования морских перевозок, главным образом, потому, что менять устоявшийся режим правового регулирования, особенно крупным перевозчикам, достаточно трудоемко.

---

<sup>45</sup> Иванов Г.Г. Морские перевозчики в ожидании новых правил, возможно, Роттердамских правил. / [Электронный ресурс] // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс.

Более того, степень внедрения и применения Правил безусловно зависит от количества ратифицировавших их стран, на сегодняшний день их всего три: Испания, Того и Конго, двадцать пять стран подписали Роттердамские правила<sup>46</sup>. Но этого далеко не достаточно для всеобщего применения Правил. Кроме того, их не ратифицировали крупнейшие морские державы такие, как Великобритания, Италия, Россия и др. Поэтому режим ответственности по Правилам Гаага-Висби еще долго будет преобладать для договоров морской перевозки грузов.

Тем не менее, несмотря на все недостатки, Роттердамские Правила представляет собой всеобъемлющий акт, регулирующий международные договоры перевозки от «двери до двери», в том числе в смешанном сообщении, и, безусловно, отвечают нуждам современного торгового оборота.

### **3. Форма КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL).**

В связи с внедрением в международный транспорт укрупненной многооборотной тары - контейнеров получил распространение договор комбинированной (смешанной) перевозки. После закрепления тоннажа путем подачи Букинг-Ноты<sup>47</sup> при приеме контейнеров на борт перевозчик выдает отправителю коносамент комбинированной перевозки (Combined Transport Bill of Lading), содержащий обязательство доставки контейнеров в конечный пункт назначения. Проформу такого коносамента принято сокращенно именовать «Комбиконбилл» (Combined Bill). Поскольку в комбинированных перевозках участвуют не только морской, но и другие виды транспорта, на практике документ, выдаваемый перевозчиком, принято именовать не коносаментом, а транспортным документом для смешанной (комбинированной) перевозки - Combined Transport Document.

В коносаменте «Комбиконбилл» устанавливается альтернативная подсудность в п. 5 которого определяется, что споры разрешаются на выбор истца:

---

<sup>46</sup> [http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)

<sup>47</sup> В случае необходимости зарезервировать место на судах регулярных линий для перевозки небольших грузовых партий применяется Букинг-Нот (Booking Note), проформа которого рекомендована Балтийской и международной морской конференцией в Копенгагене (БИМКО).

а) в том месте, в котором расположена обычная резиденция перевозчика, или основное место его деятельности, или филиал, или агентство, посредством которого был заключен договор перевозки, или б) в том месте, в котором груз принят перевозчиком в свое ведение или которое предназначено для сдачи груза.

## Вопросы для самоконтроля

1. Международный экономический оборотгрузов.
2. Виды перевозок.
3. Прямая перевозка.
4. Смешанная перевозка.
5. Морские грузопотоки.
6. Сухогрузный рынок.
7. «Бестарные» грузы и генеральные грузы.
8. Наливные и навалочные грузы.
9. Географическое разделение рынка морских перевозок.
10. Линейное судоходство и конференции.
11. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (1974 г.)
12. Трамповое судоходство.
13. Договор морской перевозки грузов - «чартер».
14. Фрахтовые индексы.
15. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагские правила).
16. Протокол к Конвенции 1978 г (Правилами Висби).
17. Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила).
18. Перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов.
19. Понятие коносамент.
20. Порядок оформления коносамента.
21. Оборотность коносамента. Реквизиты коносамента.
22. Краткий коносамент.
23. Сквозной коносамент.
24. Чартер – договор морской перевозки. Стороны договора. Основные положения. Обязательные условия.
25. Форма чартера. Рейсовый чартер. Понятие.
26. Фрахт. Исчисление фрахта.



27. Предварительно уплаченный фрахт.
28. Физическая и юридическая готовность судна к грузовым работам.
29. «Нотис». Понятие. Порядок его подачи.
30. Сталийное время.
31. Тайм-чартер.
32. Димайз-чартер.
33. Бербоут-чартер.
34. Транспортная документация, связанная с организационно-правовым регулированием морской перевозки.
35. Морская и рейсовая транспортные накладные.
36. ИНКОТЕРМС-2010.
37. Условия отправки товара морем в международной торговле:
  - FOB (Free on Board – «свободно на борту»);
  - FAS (Free Alongside – «франко у борта судна»);
  - CIF означает Cost, Insurance, Freight – стоимость, страхование и фрахт.
  - DDP (доставлено, пошлина оплачена)
38. Исторические основы возникновения мультимодальных перевозок и интермодальных перевозок.
39. Мультимодальная перевозка. Регламентация смешанной перевозки грузов.
40. Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов» (1980 г.).
41. Договор смешанной перевозки грузов. Определение. Стороны договора. Груз. Обязательные положения.
42. Ответственность оператора смешанной перевозки.
43. Условия перевозки (транспортировки) грузов.
44. Понятие «Морской плюс».
45. Контейнерные перевозки.
46. Форма Комбиконбилл (COMBICONBILL).

## Библиографический список нормативно-правовых актов

1. Конституция Российской Федерации принята на всенародном голосовании 12 дек. 1993 г. // Рос. газета. – 1993. – 25 дек. [Электронный ресурс] Режим доступа <http://www.consultant.ru>.
2. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте [заключена в Брюсселе 25 августа 1924 года.] // СПС. Консультант плюс: Версия проф.
3. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. [заключена 30 марта 1978 г. (по состоянию на 30 октября 2001 г.)] // СПС. Консультант плюс. Версия проф.
4. Протокол об изменениях международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Брюссель 1968 г. // СЗ РФ. - 2004 г. - № 23. - Ст. 2235.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть 1) [от 30 нояб. 1994 г. № 52–ФЗ (ред. от 02.11.2013)] // СЗ РФ. - 1994. - № 32. - Ст. 3301.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть 2) [от 26 янв. 1996 г. № 14–ФЗ (ред. от 28.12.2013)] // СЗ РФ. - 1996. - № 5. - Ст. 410.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 04.12.2006)] // СЗ РФ. - № 11. - 2001. - Ст.1001.
8. Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс-2010», перевод Вилковой Н.Г., Публикация Международной торговой палаты № 620 // СПС. Консультант плюс: Версия проф.