



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

Я.Е. Бразовская

## **Документоведение на водном транспорт**

*Учебное пособие*



*Akademus*

*Санкт-Петербург*

2017

УДК 34

Б87

Бразовская Я.Е. **Документоведение на водном транспорте**. Учебное пособие / Институт по изучения морского права. СПб: Academus, 2017. с.

**Бразовская Яна Евгеньевна** – доцент кафедры международного и морского права ГУМРФ им. адмирала Макарова.

© Бразовская Я.Е., 2017

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Тема 1</b> Понятие о документоведении как научной дисциплине, объект и предмет документоведения на водном транспорте	5
<b>Тема 2</b> Документ, его функции и способы документирования на водном транспорте	25
<b>Тема 3</b> Признаки документа	49
<b>Тема 4</b> Виды судовых документов, используемые на водном транспорте	68
<b>Темы 5-6</b> Документированное оформление приема и сдачи груза в заграничном и каботажном плавании	71
<b>Тема 7</b> Правовое регулирование оформления грузов морским транспортом в форме коносамента	108
Вопросы к зачету	112

Создание в нашей стране правового государства с эффективно работающими институтами представительной, исполнительной, судебной властей, производства, науки и образования обуславливается не только всесторонним и полноценным юридическим обоснованием их деятельности, но и формированием рациональных, конкретных правил и процедур их функционирования, в том числе в области работы с документами.

Документированная информация составляет основу управления, его эффективность в значительной степени базируется на производстве и потреблении информации. Информация фиксируется в документах, которые придают ей организационную форму и перемещают ее во времени и пространстве.

Все большее значение в современном управлении приобретают компьютерные технологии и средства, обеспечивающие на базе действующего законодательства и других правовых норм оперативность фиксации, сбора, обработки, поиска и передачи информации. Переход на принципиально новые способы организации информации и доступа к ней, обуславливают актуальность курса «Документоведение на водном транспорте».

Специфика данной учебной дисциплины обусловлена тем, что учебный материал занятий рассматривается в соответствии с требованиями действующего законодательства, нормативными документами. Курс «Документоведение на водном транспорте», изучающий правовую базу документирования, связан с дисциплинами: гражданское, торговое, предпринимательское, административное право, а также с международным частным правом.

## **Тема № 1. «Понятие о документоведении как научной дисциплине, объект и предмет документоведения на водном транспорте».**

### **План лекции:**

1.1. Понятие о документоведении как учебной дисциплине, объект и предмет документоведения на водном транспорте

1.2. Структура документоведения на водном транспорте

1.3. Взаимосвязь документоведения на водном транспорте с другими науками

1.4. Методы регулирования документоведения на водном транспорте

1.5. Источники в документоведении на водном транспорте

Каждый из нас ежедневно имеет дело с различными документами: паспорт, студенческий билет, зачётная книжка, проездной билет на автобус либо трамвай, кассовый чек при покупке товара в магазине и т.п. Документы сопровождают человека с первого и до последнего дня его жизни (свидетельство о рождении, аттестат об окончании школы, свидетельство о браке, пенсионное удостоверение и т.д.). Документ является одним из важнейших средств функционирования, управления и самопознания человеческого общества.

В обществе постоянно создаётся и находится в обращении огромное количество самых разнообразных документов.

Уже в древности люди стали осознавать, что создание документов, их движение и хранение подчиняются определённым закономерностям и правилам. Первоначально это понимание находило закрепление в делопроизводственной практике, в формировании обычаев и традиций работы с документами. Затем практические приёмы обобщались, анализировались и постепенно становились обязательными правилами и нормами, получая закрепление в официальных законодательных и нормативных актах.

Так, например, в средневековых законах итальянских городов устанавливались положения, обязывающие хозяина судна держать на судне писаря, который не являлся представителем капитана. В его обязанности входило составить

перечень (реестр) принятого на судно товара. Реестр по форме представлял судовой журнал, в котором фиксировались все операции связанные с перевозкой, массой, количеством, названием товара. По сделанным писарем записям можно было судить о заключенных договорах, о провозной плате, о выброшенном в море товаре и тому подобное.

Таким образом, практическая деятельность стимулировала теоретическое осмысление вопросов, связанных с функционированием документов на транспорте. В результате зародилась научная дисциплина документоведение и как следствие документоведение на водном транспорте.

Тесная связь с практикой обусловила структуру предмета документоведения на водном транспорте, состоящую из двух частей: 1) теоретической и 2) прикладной. Обе эти части также непосредственно взаимосвязаны. Круг проблем, которые изучаются документоведением на водном транспорте, достаточно широк, но главными из них являются:

- способы создания документов на водном транспорте;
- функции, свойства, структура документа;
- принципы организации документооборота на водном транспорте;
- пути совершенствования документационных процессов на водном транспорте.

Раскрывая понятие, **документоведение на водном транспорте** следует отметить, что существуют разные определения **понятия «документоведение»**, однако ни одно из них не стало общепринятым. Впрочем, как и понятие «документ». И это закономерно, поскольку «документоведение» - термин многоаспектный, структурно-разветвленный, касающийся различных сторон документа и документно-коммуникационной деятельности - явлений не менее сложных и многоплановых.

Можно сказать, что **документоведение - это наука о документе и документно-коммуникационной деятельности**. Это научная дисциплина, изучающая закономерности создания и функционирования документов,

разрабатывающая принципы построения документно-коммуникационных систем и методы их деятельности.

Следовательно, **документоведение на водном транспорте** - это наука о документе и документно-коммуникационной деятельности на водном транспорте.

Документоведение на водном транспорте исследует документ как источник информации и средство социальной коммуникации. Это комплексная наука о документе, изучающая в историческом, современном и прогностическом планах процессы создания, распространения и использования документных источников информации используемых на водном транспорте.

**Водный транспорт делится на два вида:** внутренний водный (речной) транспорт и морской транспорт.

Морской и речной транспорт, наряду с другими видами транспорта и инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей.

Перспективы развития речного и морского транспорта определены Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Выполняя значительную часть внешнеторговых перевозок, морской транспорт вносит существенный вклад в развитие внешнеэкономических связей.

Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей. В регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автодорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров.

**Внутренний водный транспорт** (он же - речной) относится к одному из древнейших видов транспорта.

Отметим, что Речным транспортом осуществляются перевозки пассажиров и грузов в основном по внутренним водным путям, как *естественным* (реки, озёра), так и *искусственным* (каналы, водохранилища, шлюзованные участки рек). Выделяются *магистральные речные пути*, в том числе *международные*

обслуживающие внешнеторговые перевозки нескольких государств (например, Дунай, Одер, Рейн, Амур, Парагвай, Нигер), *межрайонные*, обслуживающие перевозки между крупными районами внутри страны (например, Волга, Янцзы, Миссисипи), и *местные*, обслуживающие внутрирайонные связи.

Речной транспорт, несмотря на сезонность его работы в ряде стран, обладает рядом преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Первоначальные затраты на организацию судоходства по крупным рекам гораздо меньше соответствующих затрат на создание железных дорог. Себестоимость перевозок на магистральных реках ниже железнодорожных и автомобильных перевозок.

В России речное судоходство имеет многовековую историю. Древние славяне селились преимущественно по берегам рек и озёр, которые были удобными естественными путями сообщения. Уже в 9 в. славяне совершали плаванья на речных судах по Дону, Волге и Каспийскому морю с торговыми целями. По Волховско-Днепровского пути, связывавшему Балтийское море с Чёрным морем, шли караваны судов.

*Речной транспорт* является составной частью единой *транспортной системы страны*, имеющий большое значение для развития промышленности и сельского хозяйства восточных районов; для освоения нефтегазоносных районов Западной Сибири;

**Особенностью морского транспорта** как вида водного транспорта является возможность перевозки пассажиров и груза по всему миру.

*Морской транспорт* является важнейшей и неотъемлемой частью *мировой транспортной системы*, охватывающей и объединяющей разделенные морями и океанами части света. Его производительность существенно больше, чем у других видов транспорта. Грузоподъемность морских судов далеко превосходит возможности железнодорожных составов. Естественные морские пути не требуют особых затрат на их содержание. Себестоимость перевозок грузов морским транспортом была и остается одной из самых низких на транспорте.

Морской транспорт имеет важное значение для внутренних и внешних перевозок массовых грузов, особенно на большие расстояния, а также для обслуживания внешней торговли.

Морское и речное судоходство играет ключевую роль в жизни мировой экономики, занимает центральное место в системе глобальных транспортных перевозок. Индустрия перевозок грузов водным транспортом является определяющей как высокодоходная отрасль экономики.

Определяя **актуальность курса «Документоведение на водном транспорте»** следует сказать, что в логистике, груза- и пассажира- перевозках , экспедиторской деятельности существует большое количество специальных документов. Большая часть из них связана непосредственно с процессом перевозки грузов: товаров, материалов, продуктов. Речь идет о документации, без которой невозможно произвести перевозку даже в соседнюю страну, из Молдовы в Украину, например, не говоря уже о перевозках из ЕС в СНГ или Балтию, или вовсе из США или Канады.

Для облегчения перевозки грузов, пассажиров, международной торговли, удобной работы экспедиторов и перевозчиков и для комфорта грузовладельцев, национальным и международным законодательством регламентирована специальная документация, необходимая для осуществления перевозки. При этом существуют транспортные документы, необходимые для любого типа перевозки, а есть и специфичные, применяемые для конкретного типа перевозки груза.

Так, например, при отправке груза морским транспортом в случае использования судна, совершающего регулярные рейсы, договором на перевозку является документ, называемый **коносаментом**, который по содержанию является своего рода накладной. Коносамент путешествует вместе с грузом, по нему получатель принимает груз и в нем же расписывается в получении. Коносамент может быть именовым, т. е. составленным на имя определенного получателя, ордерным, т. е. поручительным, и предъявительным, т. е. действительным по факту его предъявления.

Если используемое судно совершает нерегулярный рейс на условиях фрахта, составленный договор морской перевозки называется **чартером**. Коносамент обязательно составляется и в этом случае, но служит лишь накладной, по которой получатель принимает груз и расписывается в его получении.

В случае перевозки груза в прямом водном сообщении (т. е. по принципу «море-река») или в смешанном железнодорожно-водном сообщении сопроводительный документ называется **«накладная»**.

Если же осуществляется межпортовая перевозка, т. е. морская перевозка в чистом виде, то первичным документом для передачи груза на судно является так называемый **погрузочный ордер**.

При перевозке грузов внутренним речным транспортом основным документом являются заключенные пароходством с грузоотправителем **навигационные договоры**. Эти договоры носят сезонный характер и заключаются обычно перед началом навигации. Документом, сопровождающим груз во все время его транспортировки, и в этом случае является накладная. Накладные для перевозки грузов речным транспортом выполняются в нескольких вариантах: для сухогрузов, универсальных контейнеров, буксировки, для нефтепродуктов и смешанных перевозок.

Также к транспортным документам, оформляемым на водном транспорте относятся: штурманская расписка, грузовой манифест, фрахтовый манифест, контейнерный манифест, гарантийное письмо, экспедиторское свидетельство о транспортировке, подтверждение о фрахтовании тоннажа, заявление-требование об отправлении, фрахтовый счет, поручение на отгрузку и т.д.

Эти документы используются преимущественно при перевозках водным транспортом, они разработаны на основании внутригосударственного законодательства, международных конвенций и применяются государствами в неизменном состоянии уже много лет. Порядок их применения очень важен и носит обязательный характер для лиц задействованных в транспортировке.

Т.о. существует целый ряд документов, используемых на водном транспорте, выбор определенного вида и проформы документа обуславливается особенностями конкретной морской перевозки.

При изучении данной учебной дисциплины мы с Вами попытаемся на основании нормативно-правовых актов рассмотреть порядок оформления документов, их обязательные условия и предъявляемые к документам требования, в связи с выполнением погрузочно-разгрузочными работами, хранением груза, транспортно-экспедиторским обслуживанием грузопотоков, предоставлением грузовладельцам или иной клиентуре порта других сопутствующих услуг.

Формирование документоведения на водном транспорте как научной дисциплины предполагает определение основных ее составляющих: объекта, предмета, структуры, методов, понятийного аппарата - в их единстве и целостности, т.е. как системной научной дисциплины.

*Объект науки отвечает на вопрос: что изучает наука.* Объектом документоведения на водном транспорте как науки является комплексное изучение документа как системного объекта, специально созданного для хранения и распространения (передачи) информации. Документ создается в ходе документно-коммуникационной деятельности на водном транспорте, поэтому объектом науки являются все виды этой деятельности - создание, производство, хранение, распространение и использование документов.

*Предмет науки должен ответить на вопрос: каким именно образом, зачем, с какой целью и для чего именно изучают объект, а через него и объективную реальность.* Предмет науки определяет содержание научного знания об объекте - документе и документно-коммуникационной деятельности на водном транспорте. **Предметом документоведения на водном транспорте является создание научного знания о документе в единстве его информационной и материальной составляющих, о закономерностях создания и функционирования документов используемых на водном транспорте.**

Документоведение на водном транспорте рассматривает общие закономерности создания, распространения, хранения и использования документов в транспортной сфере.

Как и любая научная дисциплина, документоведение на водном транспорте имеет **структуру**, которая пока находится в стадии формирования. Структурно документоведение на водном транспорте делится на две подсистемы: *общее и особенное документоведение на водном транспорте*.

Содержанием **общего документоведения на водном транспорте** являются общетеоретические, исторические и организационно-методические проблемы науки о документе и документно-коммуникационной деятельности на водном транспорте, т.е. ее сущность, объект, предмет и структура, терминология, концепции, установление соотношения с другими науками, закономерности и принципы развития и функционирования документа в системе документных коммуникаций и т. д.

**Особенное документоведение на водном транспорте** изучает особенности, характерные для отдельных типов и видов документов (коносаменты, чартер-партии, накладные, ордера, расписки, письма и т. д.), отдельные процессы документно-коммуникационной деятельности на водном транспорте (документирование, документосоставление, документопользование). В качестве особенного может выступать любой признак, заслуживающий теоретического рассмотрения.

*Особенное документоведение на водном транспорте подразделяется на специальное и частное документоведение.* Специальное документоведение изучает особенности документов, являющихся объектами административного издания и составления, т.е. специфику документов, функционирующих в государственных органах, обеспечивающих властное регулирование деятельности водного транспорта.

Предметом частного документоведения на водном транспорте выступают отдельные виды и разновидности документов, создаваемые участниками хозяйственной деятельности на речном и морском транспорте.

Таким образом, специальное и частное документоведение есть специфическое проявление общего. В совокупности с общим особенное документоведение на водном транспорте образует единое документоведение на водном транспорте.

Из предмета документоведения следуют **основные задачи** этой научной дисциплины:

- теоретическое обоснование документационных процессов на водном транспорте;

- обеспечение высокого качества создаваемых документов и эффективного их функционирования;

- развитие, совершенствование информационной культуры оформления документов используемых на водном транспорте.

Документоведение на водном транспорте **взаимосвязано с правоведением**, прежде всего с такими его отраслями как конституционное, гражданское, транспортное административное, трудовое, предпринимательское право. В документоведении широко используются достижения правовой науки: придание юридической силы документам, правовые способы введения их в действие. Юристы в своей повседневной деятельности не могут обойтись без знания основ документоведения, документационного обеспечения управления.

Отметим, что документоведение на водном транспорте также **связано с экономическими науками**. Оптимизация деятельности на водном транспорте невозможна без определения экономической эффективности, без всестороннего анализа использования финансовых и материальных ресурсов на создание и обработку документов, без составления соответствующих методик, нормативов трудозатрат и т.д. В число систем документации, изучаемых документоведением на водном транспорте, входят и такие специальные системы, непосредственно отражающие экономическую сферу деятельности водного транспорта, как отчетно-статистическая, технико-экономическая, внешнеторговая, банковская, финансовая.

Также следует обратить внимание на используемые методы регулирования документоведения на водном транспорте, т.е. способы, приемы для решения

конкретных научных задач. Эти методы разделяются на общенаучные и специальные. К числу общенаучных относятся те из них, которыми пользуются все или большинство наук: системный метод; функциональный метод; анализ; синтез; сравнение; классификация; обобщение; и др.

С общенаучными тесно связаны специальные методы. Однако область их применения гораздо уже и ограничена, как правило, одной или несколькими, тесно связанными между собой науками. К специальным методам в документоведении на водном транспорте относятся:

- методы унификации и стандартизации документов;
- императивный метод - в праве преобладают организационно-волевые методы, нормы имеют обязательный характер, субъекту права – участнику правоотношений – предоставляется лишь один, строго определённый вариант поведения;
- диспозитивный метод - на первом месте - само соглашение сторон, их волеизъявление, стороны – участники правоотношений самостоятельно определяют взаимные права и обязанности;
- метод экспертизы ценности документов.

Отметим, что если в Гражданском праве преобладает диспозитивный характер правовых норм, то в транспортном праве - больше императивных норм. Для транспортного права характерно сочетание императивных и диспозитивных методов.

**Источниками документоведения на водном транспорте** являются документы, в которых зафиксированы правила, нормы, рекомендации, нормативы и т.д., регламентирующие и регулирующие различные порядок составления, форму документов используемых на водном транспорте. Это, прежде всего, законодательные и правовые акты, стандарты, инструкции, методические указания.

В Российской Федерации существует достаточно обширная нормативная база документационного обеспечения транспортного процесса, которая одновременно является и важнейшим источником для исследования документоведческих проблем на водном транспорте.

Нормативная база документационного обеспечения транспортного процесса - это совокупность законов, нормативных правовых актов, государственных стандартов, регламентирующих порядок создания, обработки, хранения и использования документов в текущей деятельности участников транспортного процесса.

В ее состав входят:

- правовые акты, издаваемые высшими органами государственной власти и управления;

- правовые акты, издаваемые федеральными органами исполнительной власти: министерствами, комитетами, ведомствами как общепромышленного, так и ведомственного характера;

- правовые акты, издаваемые органами законодательной и исполнительной власти субъектов РФ и их территориальных образований, регламентирующие вопросы, возникающие при использовании водного транспорта;

- правовые акты нормативного и инструктивного характера.

Создание документов осуществляется на основе правил, устанавливаемых органами различных уровней управления. Нормативную базу, регламентирующую подготовку и оформление документов, составляют правовые акты, полностью посвященные этим вопросам.

Нормативными актами Российской Федерации и субъектов Российской Федерации утверждены основные правила документирования информации на водном транспорте, требования к отдельным видам документации.

Следует отметить, что на водном транспорте широко применяются типовые формы документов или, если такие формы не приняты, на основе правил оформления и составления документов.

**Общие требования к составу документации и ее оформлению содержат** международно-правовые нормы, Конституция РФ, множество Федеральных законов РФ: Гражданский кодекс РФ, определяющий основные правила заключения, изменения и расторжения гражданско-правовых договоров, а также их

оформления, ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», Об электронной цифровой подписи», а также Обязательные распоряжения по морским портам и т.д.

Важную часть нормативной базы подготовки и оформления документации составляют нормативные правовые акты межведомственного и ведомственного характера, издаваемые федеральными органами исполнительной власти. В качестве примера можно назвать приказ Минтранса РФ о порядке оформления и формы экспедиторских документов от 11 февраля 2008 г. № 23.

Нельзя оставить без внимание и еще один источник – обычай или обычай делового оборота ...

### **Источники:**

1. Конституция РФ. – М., 1993.
2. Гражданский кодекс РФ. Ч. 1, 2, 3.
3. Кодекс Внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 г. №24-ФЗ.
4. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ.
5. ФЗ РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ.
6. ФЗ РФ «Об электронной цифровой подписи» от 10 января 2002 года № 1-ФЗ.
7. ФЗ РФ от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании».
8. Международно-правовые акты регулирующие деятельность хозяйствующих субъектов при использовании водного транспорта.

### **Литература:**

5. Делопроизводство: Учебник для вузов / Под ред. Т.В. Кузнецовой. – М.: МЦФЭР, 2004.
6. Организация работы с документами: Учебник для вузов / Под ред. В.А. Кудряева. – М., 2001.

### **Периодика:**

7. Документоведение как наука: эволюция, понятие, структура, место в системе наук (в порядке дискуссии) // Делопроизводство, 2007, № 4;

8. Объект и предмет исследования в документоведении: сравнительный анализ // Делопроизводство, 2007, № 4.

## **Тема № 2 Документ, его функции и способы документирования на водном транспорте**

### **План лекции:**

- 2.1. Понятия «информация» и «документ»
- 2.2. Функции документов на водном транспорте
- 2.3. Способы документирования на водном транспорте

Понятие «документ» является центральным, фундаментальным в понятийной системе документоведения, оно отражает признаки реально существующих предметов, служащих объектами практической деятельности по созданию, сбору, поиску, распространению и использованию документной информации в том числе в хозяйственной деятельности.

Документ специально создается с целью хранения и передачи информации в пространстве и времени. Именно поэтому его рассматривают как источник информации и средство социальной коммуникации. История возникновения и эволюция толкования термина «документ» изучена недостаточно. За длительный исторический период значение понятия «документ» постоянно менялось.

Слово документ (лат. documentum - образец, доказательство, свидетельство) происходит от глагола "docere" - учить, обучать. Корни этого слова уходят в индоевропейский праязык, где оно означало жест вытянутых рук, связанный с передачей, приемом или получением чего-либо.

В русский язык **слово «документ»** пришло во времена Петра I, как заимствованное их немецкого и польского языков, - **в значении письменного свидетельства**. В начале XX в. оно имело два значения:

а) любая бумага, составленная законным порядком и могущая служить доказательством прав на что-нибудь (имущественных, состояния, на свободное

проживание) или на выполнение каких-либо обязанностей (условия, договоры, долговые обязательства);

б) вообще любое письменное свидетельство.

Во второй половине XIX в. в справочных изданиях некоторых стран мира появляются производные от слова «документ» термины: документация - в значении подготовки и использования подтвержденных документами доказательств и полномочий; документный - относящийся к документу.

В конце XIX в. наблюдается тенденция к сужению границ понятия «документ»: сначала оно рассматривалось как любой предмет, служащий для получения и доказательства, затем - как письменное свидетельство, подтверждающее определенные правовые отношения. Понятие использовалось преимущественно в юридическом значении.

С начала XX в. в терминосистему вводится новое, более широкое понимание понятия «документ»: его ввел известный бельгийский ученый, основоположник документации - науки о совокупности документов и области практической деятельности - Поль Отле (1868-1944 гг.). Можно выделить следующие значения "документа", введенные научный оборот П.Отле:

а) любой источник информации, передачи человеческой мысли, знаний, независимо от того, воплощен ли он в материально-фиксированной форме или является проводником (передатчиком) информации во времени, можно считать документом. Это понятие охватывает как материальные объекты - носители информации, так и радио-, телепередачи, театральные представления;

б) документами являются материальные объекты с зафиксированной информацией, собранные человеком для создания каких-либо коллекций. Сюда входят как предметы искусственные, созданные человеком, так и природные, технические предметы, находящиеся в музее;

в) в состав документов входят также материальные объекты, созданные человеком специально для фиксирования, хранения и воспроизведения информации с целью ее передачи в пространстве и времени, независимо от способа фиксирования. Это и документы "писанные" (т.е. с информацией, зафиксированной

знаками письма), и изобразительные, фонозаписи и фильмы (результаты машинной записи изображения и звука).

Концепция П.Отле рассматривает документ как носитель информации.

Содержание понятия «документ» многозначно и зависит от того, в какой отрасли и для каких целей он используется.

На международном уровне наиболее общим признано определение документа как записанной информации, которая может быть использована как единица в документационном процессе.

В документоведении применяется следующее определение документа: «Документ - это материальный объект с информацией, закрепленной созданным человеком способом для ее передачи во времени и пространстве».

Отметим, что правовое значение термина «документ» раскрывается в ст. 2 ФЗ от 20.02.1995 № 24-ФЗ «Об информации, информатизации и защите информации» (далее - Закон об информации) *под документом понимается зафиксированная на материальном носителе информация с реквизитами, позволяющими ее идентифицировать.*

Статья 3 Федерального закона от 10.01.2002 № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи» (далее - Закон об ЭЦП) содержит определение понятия «электронный документ»; таковым является *документ, в котором информация представлена в электронно-цифровой форме.*

Таким образом, понятие «электронный документ» в смысле ст. 3 Закона об ЭЦП является более узким по отношению к понятию «документ», определенному в ст. 2 Закона об информации, поскольку электронный документ рассматривается в качестве разновидности документа, обладающей отличительными чертами.

В свою очередь ГК РФ не содержит определения термина «документ».

Названные в определениях признаки документа предполагают:

- наличие информации, смыслового содержания;
- стабильную вещественную (материальную) форму, обеспечивающую долговременное использование и хранение документа;

- функциональную предназначенность для передачи информации в пространстве и времени, т.е. для использования в социальных коммуникационных каналах.

Главной составляющей документа выступает информация, т.е. самые различные данные, сведения, сообщения, знания, предназначенные для передачи в процессе коммуникации. В ст. 2 ФЗ «Об информации, информатизации и защите информации» закреплено следующее определение понятия **«информация» - это сведения о лицах, предметах, фактах, событиях, явлениях и процессах независимо от формы их представления.**

Документ - сложный объект, представляющий собой единство информации и материального (вещественного) носителя. Выяснить его **сущность** - это задача, которая решается с помощью системного подхода - методологического направления в науке, ставящего своей задачей разработку средств, методов исследования сложноорганизованных объектов - систем (греч. sistema - целое, составленное из частей, соединение).

Документ представляет собой систему - множество закономерно связанных друг с другом элементов и частей как определенное целостное образование, единство. Элемент - предельная единица деления документа. Совокупность однородных элементов, выполняющих необходимую для существования системы функцию, называется подсистемой. Если в системе имеется несколько подсистем, то вся система становится сложной.

Понятие системы относительно, как и понятие элемента.

Как и всякий объект, документ обладает множеством свойств (отличительных качеств). Наиболее существенные из них следующие:

а) **атрибутивность документа**, т.е. наличие неотъемлемых слагаемых, без которых он существовать не может. Документ как целостная система состоит из двух основных слагаемых - информационной и материальной. Отсутствие одной из составляющих превращает документ в недокумент (в устную речь, вещь);

б) **функциональность документа**, т.е. его предназначенность для передачи информации в пространстве и времени. Документ - полифункциональный объект,

т.е. он выполняет множество общесистемных и специфических функций, обусловленных разнообразными потребностями общества в информации, знаниях;

в) **структурность документа**, т.е. тесная взаимосвязь его элементов и подсистем, обеспечивающая его целостность и тождественность самому себе, т.е. сохранение основных свойств при различных внешних и внутренних изменениях. Типовую структуру, т.е. одинаковый набор элементов для определенного вида документов, имеют практически все функционирующие в системе социальных коммуникаций документы. Типовая структура документов различных видов определяется специальными стандартами, положениями, инструкциями и т.д. Именно структура обеспечивает эффективность использования и долговременность хранения документа.

**К отличительным признакам документа относятся:**

а) наличие смыслового семантического содержания. Документ - носитель смысла, который передается совокупностью последовательных знаков.

б) стабильная вещественная форма, обеспечивающая долговременную сохранность документа, возможность многократного (долговременного) использования и перемещения информации в пространстве и времени;

в) предназначенность для использования в социальной коммуникации. Документы - это специально созданные человеком для коммуникационных целей носители информации;

г) завершенность сообщения. Фрагментарное незавершенное сообщение не может быть полноценным документом. Требование завершенности является относительным, поскольку имеется ряд незавершенных сообщений, имеющих особое значение для научных исследований (наброски, черновики, эскизы).

Как и всякая система, документ создается обществом лишь постольку, поскольку он выполняет те или иные необходимые обществу функции. **Функция документа - это его общественная роль, социальное назначение, цель, задача.** Документ - объект, выполняющий ряд взаимосвязанных социальных функций, весь спектр которых можно условно поделить на три группы:

а) главная, наиболее обобщающая функция документа - это хранение и передача (распространение) информации во времени и пространстве;

б) общие функции документа характерны для всех документов, независимо от их типа и вида:

- **информационная функция** - это способность документа удовлетворять потребности общества в информации, т.е. служить источником информации, знаний. Основным критерием информативности документа является его информационная емкость, т.е. количество и качество информации, зафиксированной в документе. Существует правило: больше информации в возможно меньшем объеме. Эта функция определяется такими показателями, как полезность, полнота, достоверность, ценность, новизна информации и т.д. Информационная функция присуща всем без исключения документам, так как необходимость фиксировать информацию является причиной появления любого из них. Информационная функция имеет сложную структуру. В ее состав входит фиксация, сохранение, передача информации;

- **коммуникативная функция** - это способность документа быть информативным средством передачи, обмена, коммуникации, общения, преемственности. Документ обеспечивает документную коммуникацию, которая без него была бы невозможна. В коммуникативной функции можно выделить две подфункции, которым соответствуют две категории документов:

- документы, ориентированные в определенном направлении: сверху вниз (законы, указы, постановления, приказы, инструкции) и снизу вверх (докладные записки, заявления, жалобы);

- документы двустороннего действия, взаимосвязанные между собой (деловая и личная переписка, договорные документы);

- **кумулятивная функция** - это способность документа накапливать, концентрировать, собирать и упорядочивать информацию с целью ее сохранения для нынешнего и грядущего поколений;

в) специальные функции присущи не всем, а определенным видам и типам документов, где они проявляются в большей степени в соответствии с социальными потребностями общества. К ним относятся:

- **управленческая или регулятивная функция** - выполняется документами, которые созданы для целей управления и в процессе его реализации (законы, положения, уставы, распоряжения, решения, приказы, протоколы). Управленческие документы отражают стадии управления и сами оказывают воздействие на сферу управления. В управленческой функции документ выступает прежде всего в нормативной роли, как регулятор различных сторон деятельности общества, государства, организации;

- **правовая функция** - это способность документа служить средством доказательства, подтверждения каких-либо фактов (сведений). Правовой функцией в первую очередь обладают официальные издания (конституция, законы, указы), исторические источники, служащие средством свидетельствования. Сюда же можно отнести все договорные документы, фиксирующие договорные отношения;

- **функция учета дает количественную характеристику информации** - это регистрация и группировка в цифровом выражении информации, связанной с хозяйственными, демографическими и иными социальными процессами с целью их анализа и контроля. Документы, наделенные функцией учета, фиксируют в специфической форме широкий спектр информации (статистические и финансово-экономические документы);

Отметим, количество специальных функций документа, как и потребностей общества, неисчислимо. Документ всегда сочетает в себе одновременно несколько функций, которые тесно переплетены между собой.

Знание функций документа позволяет:

- определить подлинную ценность документа, социальную значимость его содержания;

- правильно понять роль документной информации (в отличие от устной, недокументной) в удовлетворении разнообразных читательских потребностей общества;

- осуществить научную классификацию и типологию документа (распределение документов по разным признакам на виды и типы);
- определить наиболее оптимальные пути и средства его изготовления, переработки, распространения, хранения и использования в библиотеках, архивах, книжных магазинах и т. д.;
- разработать теоретические основы документоведения, сформировать его понятийный аппарат и т.д.

Возникновение и широкое распространение в последние десятилетия компьютерных, телекоммуникационных сетей связи и передачи информации (системы «Интернет», электронная почта и др.) резко увеличили скорость и объёмы передачи информации и, как следствие, коммуникативные возможности документа.

### **Тема № 3 Признаки документа**

#### **План лекции:**

3.1. Оригинальность документа

3.2. Подлинность документа

Документ обладает множеством свойств (отличительных качеств). Принято выделять несколько основных свойств документа, которые характеризуются соответствующими признаками: юридическая сила, оригинальность, подлинность.

**Юридическая сила документа.** Какое свойство документа можно назвать юридической силой? Это свойство быть подлинным доказательством тех фактов, событий и действий, которые отражены в документе.

Что влияет на приобретение документом юридической силы?

1. Соблюдение организацией, ее должностными лицами, готовящими документ, положений действующего законодательства.

2. Документирование предполагает соблюдение установленных правил записи информации. Эти правила специфичны для каждого типа документов и регламентируются ГОСТами и другими нормативно-методическими материалами.

Юридическая сила документа - свойство официального документа, сообщаемое ему действующим законодательством, компетенцией издавшего его органа и установленным порядком его оформления.

Юридическая сила документа может быть обеспечена установленным для каждой разновидности документов комплексом реквизитов, т.е. обязательных элементов оформления документов: наименование организации - автора документа, подпись, дата, регистрационный номер документа, печать и др.

Традиционный документ на бумажном носителе будет иметь юридическую силу только при наличии:

- текста документа;
- даты его создания или подписания;
- подписи конкретного физического лица.

**Оригинальность документа.** Слово «оригинал» происходит от латинского слова "originalis", что означает - первоначальный, самобытный. Признаком оригинала является его уникальность.

**Подлинность документа.** Как синоним слова оригинал употребляется подлинник, что в переводе с латинского означает **достоверный**. Подлинный документ: документ, сведения об авторе, времени и месте создания которого, содержащиеся в самом документе или выявленные иным путем, подтверждают достоверность его происхождения. Таким образом, документ в окончательной редакции, соответствующим образом оформленный и подписанный, называется подлинником официального документа. Это может быть первый или единичный экземпляр оригинального документа. Дубликат документа: повторный экземпляр подлинника документа, имеющий юридическую силу.

Копия документа - это документ, полностью воспроизводящий информацию подлинного документа и все его внешние признаки или часть их, не имеющий юридическую силу.

Повторное, точное воспроизведение подлинников (в целях размножения) является копией. Само понятие копия (лат. copia - множество) связано с размножением оригинала любого вида.

Среди копий различаются:

**Выписка - копия части документа.** Выписка должна содержать воспроизведение полного текста решения по определенному вопросу. Юридическую силу выписка приобретает после ее заверения должностным лицом организации или нотариусом. Особый вид - фото и светоконии, отличительной чертой которых является точное воспроизведение оригинала. Они являются видом факсимильных, автоматических копий. Кроме копий, снятых непосредственно с оригинала или полученных автоматически, т.е. одновременно с оригиналом, могут быть кратные копии: копия с копии.

#### **Юридическая сила копий:**

1) копия должна содержать точный текст подлинника (включая и бланк, на котором подготовлен документ), расшифровку печатей, подписей должностных лиц.

2) свидетельство юридической силы копии документа - отметка о ее заверении.

Заверение копий должно производиться самой организацией или, по необходимости, нотариусом. Нотариального заверения обычно требуют для копий учредительных документов организации, которые представляются в различные государственные структуры (судебные, налоговые и лицензионные органы, комитеты по управлению имуществом и т.д.) Но в принципе любая копия документа, не противоречащего закону и имеющего юридическое значение, может быть заверена нотариально. Нотариус сличает подлинник с копией и заверяет ее. Запрещается нотариальное свидетельствование копий паспортов, военных билетов, служебных удостоверений.

Сами организации имеют право заверения документов, создающихся в этих организациях.

#### **Тема № 4. Виды судебных документов, используемые на водном транспорте.**

## **План лекции:**

- 8.1. Судовые документы на морском транспорте;
- 8.2. Судовые документы на внутреннем водном транспорте;

Специфика и особенности морских и речных перевозок:

- низкая по сравнению с большинством других видов транспорта себестоимость перевозок;
- мобильность, т. е. в зависимости от спроса и предложения на тоннаж суда могут легко переключаться с одного маршрута на другой;
- большая грузоподъемность морских судов позволяет перевозить значительные партии груза;
- неограниченная пропускная способность морских путей; ограничена только пропускная способность портов и каналов;
- применение морского транспорта ограничено географическим положением продавца и покупателя.

В данном разделе курса мы попытаемся систематизировать материалы содержащие описания случаев оформления и полный перечень документов, оформляемых при перемещении товаров по территории Российской Федерации морским и речным транспортом.

Характеристики документов, оформляющих перемещение товаров морским и речным транспортом, будут представлены с учетом возможностей использования документа в том числе при осуществлении налоговой проверки, а также анализ спорных ситуаций, возникавших в том числе в связи с неоформлением (неправильным оформлением) указанных документов.

Отметим, что документы на морским и речным транспорте подразделяются на судовые и перевозочные.

Список необходимых судовых документов, которые должны быть на борту каждого морского судна, формы этих документов, содержание, порядок заполнения и выдачи определяются законодательством страны флага судна и

условиями целого ряда международных конвенций, резолюций, договоров и соглашений.

Обязательный перечень документов того или иного конкретного судна обусловлен его эксплуатационным назначением, регистровой вместимостью, районом плавания и другими обстоятельствами.

Отсутствие на судне какого-либо документа, требуемого законом государства флага или международным договором, как правило, влечет за собой неблагоприятные правовые и материальные последствия для судна и соответственно для его судовладельца.

Инспекция Регистра морского судоходства, осуществляя надзорную деятельность, выдает на суда и направляет в соответствующие подразделения документы, подтверждающие выполнение правил Регистра морского судоходства и международных конвенций.

Эти документы хранятся на судне и предъявляются инспектору Регистра морского судоходства по первому его требованию, а также инспекции портового надзора при проверке судна перед выходом в море.

Судовые документы по их содержанию можно условно разделить на три составные группы:

1. документы, определяющие правовой статус морского судна (эти документы свидетельствуют о национальной принадлежности судна, право собственности на него и гарантируют обеспечение гражданской и административной ответственности);

2. документы, удостоверяющие состояние судна (годность к плаванию, вместимость, санитарное, противопожарное, техническое и т.п.) или его частей и механизмов;

3. документы, отражающие организацию и условия повседневной деятельности судна (например, судовой, машинный журналы, расписание по тревогам, судовая роль и т.п.). Указанные в первых двух группах судовые документы выдаются следующими компетентными органами:

- инспекциями Регистра морского судоходства;

- инспекциями портового надзора морских торговых (рыбных) портов приписки судна;

- государственными инспекциями по маломерным судам;
- органами санитарно-эпидемиологической службы;
- органами пожарного надзора.

Документы третьей группы составляются или заполняются непосредственно администрацией морского судна по единой, установленной в централизованном порядке форме и надлежащим образом заверяются в соответствии с утвержденными правилами.

При проверке готовности судна к выходу в море проверяется наличие соответствующих судовых документов и сроки их действия.

На каждом судне должны быть следующие документы:

1. **Свидетельство на право плавания под Государственным флагом** России (бессрочное) или государства принадлежности судна (судовой патент).

2. **Свидетельство о праве собственности на судно.**

3. **Свидетельство о минимальном составе экипажа,** обеспечивающем безопасность мореплавания. Выдается от имени Правительства России в соответствии с резолюцией ИМО. Имеет герб России, составляется на русском и английском языках, выдается только на суда заграничного плавания на срок не более 5 лет.

4. **Мерительное свидетельство.** Выдается всем судам, на которые не распространяется Международная конвенция по обмеру судов 1969 г.. Имеет герб России, составляется на русском языке. Выдается Квалификационным обществом и содержит данные о валовой и чистой регистровой вместимости, о размерах судна в целом и отдельных его помещений. На основании этих данных определяется размер корабельного, лоцманского и других портовых сборов. Мерительное свидетельство выдается бессрочно и подлежит пересмотру лишь в случае такой перестройки

судна, в результате которой изменяется его вместимость. Суда, проходящие Суэцким или Панамским каналами, должны иметь специальные мерительные свидетельства.

5. **Свидетельство о годности к плаванию** удостоверяет общее техническое состояние судна в навигационном отношении. Оно подтверждает выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов и Правил классификации и постройки отдельных типов судов, Правил по конвенционному оборудованию морских судов и Правил по конвенционному оборудованию отдельных типов судов. Правил о грузовой марке морских судов. В свидетельстве указывается срок его действия и район плавания. Выход в море судна, не имеющего Свидетельства о годности к плаванию или с просроченным, не допускается. В таких случаях судно должно быть подвергнуто обязательному освидетельствованию в порядке технического надзора. Срок действия Свидетельства четыре года, ежегодно подтверждается в пределах 3 мес. до или после истечения каждого годового срока от даты очередного освидетельствования. Свидетельство выдается Квалификационным обществом всем судам, подлежащим надзору Квалификационного общества.

6. **Свидетельство на разовый переход** разрешает разовый переход между определенными портами. Оно выдается судну, не имеющему класса или утратившему таковой, или судну, не имеющему права на плавание в данном районе, при условии выполнения и соблюдения специальных указаний Морского регистра судоходства.

7. **Классификационное свидетельство.** Выдается на морские самоходные суда валовой вместимостью 100 рег.т. и более сроком на четыре года; ежегодно подтверждается в течение 3 месяцев до или после истечения каждого годового срока со дня выдачи Свидетельства. Оно подтверждает выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов (присвоение судну класса) и свидетельствует о его особенно высоких мореходных и эксплуатационных качествах и надлежащем техническом состоянии.

8. **Международное свидетельство о грузовой марке.** Выдается от имени Правительства России в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке. Срок действия Свидетельства 5 лет; ежегодно подтверждается в течение 3-х месяцев до или после истечения каждого годового срока освидетельствования. Имеет герб России, составляется на русском и английском языках.

9. **Региональное свидетельство о грузовой марке.** Выдается от имени Правительства России в соответствии с требованиями Регионального соглашения о грузовой марке. Срок действия - 5 лет, ежегодно подтверждается.

10. **Свидетельство о грузовой марке судна неограниченного района плавания,** ограниченного района плавания 1-11, ограниченного района плавания Ш. Это свидетельство выдается на морские самоходные суда, на которые распространяются Правила о грузовой марке морских судов Регистра морского судоходства. Срок действия Свидетельства - 5 лет, ежегодно подтверждается в течение 3 месяцев от даты очередного освидетельствования

11. **Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки.** Выдается от имени Правительства России при наличии оснований, предусмотренных действующей Международной конвенцией о грузовой марке, и на оговоренный ею срок; ежегодно подтверждается. Имеет герб России, составляется на русском и английском языках.

12. **Классификационное свидетельство на холодильную установку.** Выдается от имени Правительства России на все суда с классифицируемыми холодильными установками сроком на 5 лет, ежегодно подтверждается в течение 3 месяцев от даты очередного освидетельствования.

13. **Свидетельство об изъятии.** Выдается от имени Правительства России при наличии оснований для освобождения от выполнения отдельных требований, предусмотренных Конвенцией СОЛАС-74, на оговоренный срок. Имеет герб России, составляется на русском языке.

14. **Пассажирское свидетельство.** Выдается от имени Правительства России на морские пассажирские суда и является обязательным для судна,

перевозящего более 12 пассажиров. Срок действия 5 лет с ежегодным подтверждением в течение 3 месяцев до или после истечения каждого годовичного срока от даты очередного освидетельствования.

15. **Свидетельство о безопасности пассажирского судна.** Выдается Квалификационным обществом ЛР на пассажирские суда в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС—74 и Протокола к ней 1978 г. при условии выполнения требований Правил классификации и постройки морских судов и Правил по конвенционному оборудованию морских судов; срок действия свидетельства — один год.

16. **Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению** и Приложение к нему. Выдается на грузовые суда при условии выполнения требований Части VI "Противопожарная защита" "Правил классификации постройки морских судов". Части II "Спасательные средства" и Части III "Сигнальные средства" "Правил по конвенционному оборудованию морских судов". Срок действия Свидетельства и Приложения к нему не более 24 месяцев. Имеет герб России, составляется на русском и английском языках.

17. **Перечень оборудования для свидетельства о безопасности грузового судна** по оборудованию и снабжению. Срока действия не имеет.

18. **Перечень допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность грузового судна.** Выдается всем грузовым судам, на которые распространяются требования СОЛАС - 74/78. Срока действия не имеет.

19. **Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.** Выдается от имени Регистра судам, на которые распространяются требования СОЛАС - 74/78. Срок действия не более 5 лет.

20. **Свидетельство о соответствии конструкции и оборудования судна** требованиям Правила 54 Главы 11-2 поправок 1981 года к международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.(SOLAS-74). Выдается от имени Регистра на суда, отвечающие требованиям Правила 54 главы 11-2 поправок 1981 г. к международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.

(SOLAS-74). Срок действия не более 5 лет. Составляется на русском и английском языках.

21. **Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.** Выдается от имени Регистра судам, на которые распространяются требования СОЛАС - 74/78. Срок действия не более 1 года.

22. **Перечень оборудования для свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию.** Выдается от имени Регистра судам, на которые распространяются требования СОЛАС - 74/78. Срока действия не имеет.

23. **Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов.** Выдается от имени Регистра в соответствии с положениями Кодекса по безопасной перевозке навалочных грузов и Международного кодекса морской перевозки опасных грузов. Срок действия не более 5 лет. Составляется на русском и английском языках.

24. **Перечень навалочных грузов.** Срока действия не имеет.

25. **Дополнение к свидетельству о пригодности судна** для перевозки навалочных грузов. Выдается в случае перевозки химических опасных грузов, перечисленных в Приложении "В" Кодекса ИМО.

26. **Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.** Выдается от имени Регистра в соответствии с положениями Международной конвенции МАРПОЛ -73/78. Срок действия не более 5 лет. Составляется на русском и английском языках.

27. **Дополнение к международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью.** Выдается от имени Регистра в соответствии с положениями Международной конвенции МАРПОЛ -73/78. Срок действия не более 5 лет. Составляется на русском и английском языках.

28. **Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами.** Выдается от имени Регистра в соответствии с положениями Международной конвенции МАРПОЛ -73/78. Срок действия не более 5 лет. Составляется на русском и английском языках.

**29. Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором.**

Выдается от имени Регистра судам, плавающим под флагом России и совершающим международные рейсы, в соответствии с требованиями Правил по предотвращению загрязнения с судов. Срок действия не более 5 лет. Составляется на русском и английском языках.

**30. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами и мусором.** Выдается от имени Регистра судам в соответствии с требованиями Правил по предотвращению загрязнения с судов, плавающим под флагом России и совершающим международные рейсы.

Документы Квалификационного общества, подтверждающие выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов, Правил по конвенционному оборудованию морских судов и Правил по предотвращению загрязнения с судов (конструкция и оборудование), теряют силу в следующих случаях:

- по истечении срока их действия;
- если судно, его механизмы, устройства, оборудование и снабжение не будут предъявлены к освидетельствованию в предусмотренный срок;
- после аварийного случая, если в порту, в который зайдет судно после аварийного случая, оно не будет предъявлено к освидетельствованию;
- после изменения снабжения, а также проведения без надзора Квалификационного общества ремонта или переоборудования на судоремонтных предприятиях тех частей судна, на которые распространяются требования Правил Квалификационного общества;
- при нарушении условий плавания, указанных в документах, выдаваемых на судно;
- при невыполнении условий или указаний, предъявленных Квалификационным обществом.

Квалификационное общество может восстановить силу действия документов, если причины, вызвавшие потерю этой силы, устранены.

Порядок выдачи Мерительного свидетельства, разрешения на перевоз пассажиров, разрешение на право пользования радиостанцией, Свидетельство о грузовой марке, также документов, предусмотренных международными договорами, определяет Министерство транспорта.

Свидетельство на годность к плаванию выдаёт классификационное общество, осуществляющее технический надзор и признанное в международном масштабе.

Обращаю Внимание на ГОСТ 19439.2-74 Судовые эксплуатационные документы. Формуляры (Ship instruction manual. Data cards) Статус: действующий.

Стандарт устанавливает правила составления, построение и содержание специальных судовых формуляров, поставляемых на проектируемые, модернизируемые переоборудуемые и ремонтируемые корабли, суда и плавсредства.

### **Судовые документы на внутреннем водном транспорте**

Согласно Руководящему документу по стандартизации, разработанному Министерством транспорта РФ «Руководство по технической эксплуатации судов внутреннего водного транспорта» РД 212.0182-02.

Каждое судно должно иметь необходимую и надлежащим образом оформленную документацию с учетом назначения судна и региона его эксплуатации. Перечень судовых документов определяется Кодексом внутреннего водного транспорта, Кодексом торгового мореплавания. По решению судовладельца на судне могут быть и другие документы.

Техническая документация должна быть откорректирована во всех случаях, связанных с изменением весовых характеристик, парусности, закрытий, наружных отверстий (корпуса, надстройки, рубки), конструкций, планировки или назначения помещений или цистерн, скорости или назначения судна.

Корректировка производится в соответствии с фактически выполненными на судне изменениями и данными испытаний. Укомплектование судна необходимой документацией, а также своевременное ее обновление является обязанностью судовладельца.

Документация, находящаяся на судне, включает в себя:

- судовые документы;
- построечные документы;
- организационно-распорядительные документы;
- обеспечивающие документы;
- нормативно-правовые документы;
- нормы и нормативы;
- учетно-отчетные документы.

### **Судовые документы**

На судне должны быть действующие судовые документы, установленные Кодексом внутреннего водного транспорта (ст. 14) и Кодексом торгового мореплавания (ст. 25).

### **Построечные документы**

Построечными документами являются: конструкторская, техническая документация, сертификаты на материалы, оборудование и снабжение, паспорта на судовые технические средства, механизмы и инструкции заводов-строителей по их технической эксплуатации, а также акты, протокол кренования и результаты приемо-сдаточных испытаний после постройки судна.

Первый комплект построечных документов должен храниться на судне. По решению судовладельца, по согласованию с органами надзора и контроля отдельные документы хранятся в копии. Второй, полный комплект должен храниться у судовладельца.

Объем построечной документации, хранящейся на судне, определяется судовладельцем по согласованию с органами надзора и контроля.

### **Организационно-распорядительные документы**

Организационно-распорядительные документы ведутся в количестве и по формам, установленным судовладельцем, и включают в себя: книгу приказов, акты приема-сдачи дел, расписания несения вахт, расписание по тревогам и заведованиям и другие документы, отражающие повседневную организацию технической эксплуатации судна.

Порядок ведения организационных документов определяется инструкциями, прилагаемыми к каждому документу.

### **Обеспечивающие документы**

Обеспечивающие документы включают: ремонтную документацию, в том числе чертежи, схемы, спецификации, технические условия, акты осмотров, освидетельствований, испытаний и проверок в действии судовых технических средств и конструкций.

Состав судовых обеспечивающих документов, выдаваемых на судно, устанавливается органами надзора и судовладельцем.

Порядок хранения и использования обеспечивающих документов на судне устанавливается капитаном судна совместно с механиком (старшим механиком).

### **Нормативно-правовые документы**

Нормативно-правовыми документами являются национальные и международные нормативные акты, документы распорядительного характера, определяющие основные цели, задачи по организации технической эксплуатации судов, правила и руководства органов надзора, отраслевые нормативы.

Полный комплект нормативно-правовых документов должен храниться у капитана и механика (старшего механика) судна.

Перечень нормативно-правовых документов, хранящихся на судне, определяет судовладелец по согласованию с органами надзора и контроля.

### **Нормы и нормативы**

Нормы и нормативы устанавливаются предприятиями-изготовителями судовых технических средств, органами надзора и судовладельцем. Обеспечение судна нормами и нормативами возлагается на судовладельца.

### **Учетно-отчетная документация**

Судовые учетно-отчетные документы по технической эксплуатации ведутся в количестве и по формам, установленным органами надзора, контроля и судовладельцем.

Отчетные документы по технической эксплуатации содержат сведения о технической эксплуатации судна, судовых технических средств, расходовании ресурсов в процессе ее осуществления. Порядок отчетности определяет судовладелец.

Основными документами первичного учета технической эксплуатации являются: судовой (вахтенный или единый вахтенный) и машинный журналы, радиожурнал, планы-графики технического обслуживания судовых технических средств, книги учета материально-технического снабжения, запасных частей и приспособлений.

Согласно Приложения «А» Перечень судовых документов для судов внутреннего плавания включает:

#### **I. Основные судовые документы**

1. Свидетельство о праве собственности на судно;
2. Свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса и/или приложением Классификационного свидетельства;

3. Свидетельство о праве плавания судна под Государственным флагом РФ;
4. Список лиц судового экипажа (судовая роль), составляемый капитаном судна;
5. Судовой журнал (единый вахтенный журнал), машинный журнал;
6. Судовое санитарное свидетельство;
7. Единая книга осмотра судна;
8. Свидетельство о предотвращении загрязнения с судов нефтью, сточными водами и мусором;
9. Разрешение на право эксплуатации судовой радиостанции;
10. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна.

Все перечисленные документы должны находиться на судне в подлиннике, за исключением свидетельства о праве собственности на судно, копия которого должна быть заверена органом, выдавшим его или нотариусом.

## **II. Дополнительные судовые документы**

Помимо основных судовых документов, перечисленных в I разделе, на судне должны быть:

1. Свидетельства и акты Российского Речного Регистра по перечню, приведенному в его Правилах, а именно:
  - 1.1. пассажирское свидетельство (для пассажирских судов);
  - 1.2. свидетельство на разовый перегон;
  - 1.3. акт освидетельствования судна (при внеочередном освидетельствовании);
  - 1.4. акт ежегодного освидетельствования судна;
  - 1.5. акт очередного освидетельствования судна;
  - 1.6. акт очередного освидетельствования корпуса;
  - 1.7. акт очередного освидетельствования механизмов;
  - 1.8. акт очередного освидетельствования электрического оборудования;
  - 1.9. акт освидетельствования судна в доке или на слипе;

- 1.10. акт классификационного освидетельствования;
  - 1.11. акт внутреннего освидетельствования гидравлического испытания парового котла;
  - 1.12. акт внутреннего освидетельствования гидравлического испытания сосудов под давлением;
  - 1.13. акт освидетельствования холодильной установки;
  - 1.14. акт освидетельствования грузоподъемного устройства;
  - 1.15. сертификаты (на поднадзорные Российскому Речному Регистру судовые изделия и материалы);
  - 1.16. сертификаты на дизели;
  - 1.17. сертификаты на капитально отремонтированный дизель;
  - 1.18. информация об остойчивости и непотопляемости;
  - 1.19. инструкция по погрузке и балластировке для грузового судна.
2. Документы по предотвращению загрязнения водной среды:
    - 2.1. «Суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания, санитарные правила и нормы» СанПиН 2.5.2.703-98;
    - 2.2. «Наставление по предотвращению загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов» РД 152-011-00;
    - 2.3. Схема опломбирования запорной арматуры систем откачки за борт подсланевых нефтесодержащих и сточных вод, а также других запорных устройств, через которые в водную среду могут быть сброшены вредные вещества;
    - 2.4. Расчеты автономности плавания по нефтесодержащим и сточным водам и мусору;
    - 2.5. Инструкция по бункеровке судна;
    - 2.6. Руководство по контролю и управлению балластными операциями;
    - 2.7. Журнал СД-36 по учету операций с подсланевыми нефтесодержащими водами, сточными водами, мусором и пищевыми отходами.

### **III. Прочие документы**

- расписание по тревогам;
- расписание вахт;
- приказ судовладельца о режиме работы экипажа;
- журнал учета прогнозов погоды и путевой информации;
- радиожурнал;
- инструкция погрузки-выгрузки судна;
- указание по радиосвязи;
- таблица девиации магнитного компаса;
- информация капитану об остойчивости судна;
- таблица маневренных элементов судна;
- схема теневых секторов РПС.

### **Перечень судовых документов для судов смешанного (река-море)**

#### **плавания**

#### **I. Основные судовые документы**

1. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
2. Свидетельство о праве собственности на судно;
3. Свидетельство о годности к плаванию;
4. Пассажирское свидетельство (для пассажирских судов);
5. Мерительное свидетельство;
6. Свидетельство о грузовой марке;
7. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
8. Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
9. Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
10. Лицензия судовой радиостанции и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию);
11. Судовая роль;
12. Судовой журнал;

13. Машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
14. Санитарный журнал;
15. Журнал операций со сточными водами;
16. Журнал операций с мусором;
17. Журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами;
18. Журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров;
19. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания.

## **II. Дополнительные судовые документы**

1. Помимо основных судовых документов, перечисленных в I разделе, на судах должны быть свидетельства и акты Российского Речного Регистра и Российского Морского Регистра судоходства в соответствии с действующими правилами.

2. Конвенция МАРПОЛ 73/78 с приложениями и дополнениями.

3. Наставление по предотвращению загрязнения моря с судов РД 31.04.23-94;

4. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или ресурсов моря РД 31.04.17-97;

5. Для судов, имеющих водоохранное оборудование - «Свидетельство о типовом испытании» Российского Морского Регистра судоходства:

- на установку очистки нефтесодержащих вод (станцию ОНВ) и сигнализатор;

- на сигнализатор контроля сброса очищенных вод;

- на установку очистки и обеззараживания сточных вод (ООСВ);

- на печь-инсинератор для сжигания мусора.

6. Программа испытаний на судах нефтеводяного фильтрующего оборудования и сигнализаторов контроля сброса очищенных вод РД 31.04.20-97.

7. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

Для судов смешанного (река-море) плавания, выходящих в заграничные порты, кроме документов, указанных в пункте I и пункте II, необходимо иметь Конвенционные документы, выдаваемые Российским Морским Регистром судоходства.

## **Темы № 6 Документированное оформление приема и сдачи груза в заграничном и каботажном плавании**

### **План лекции:**

- 6.1. Прием и документальное оформление экспортных грузов в морских портах;
- 6.2. Сдача и документальное оформление импортных грузов в российских портах;
- 6.3. Сдача и документальное оформление грузов в межпортовом сообщении (каботаж).

В процессе организации морской перевозки грузов задействовано много специализированных участников, представляющих целые отдельные отрасли в сфере экспедирования, хранения грузов (владельцы портовых складов), погрузочно-разгрузочных работ и соблюдения портовых и таможенных формальностей (стивидоры, портовые агенты и брокеры), снабжения судов (шипчандлеры и бункеровщики) и др.

Помимо продавца и покупателя, заключающих договор купли-продажи, предусматривающий морскую перевозку, важная роль принадлежит судовладельцам, фрахтовщикам и фрахтователям, экспедиторам, страховым компаниям (роль финансовых институтов требует отдельного рассмотрения). Всех этих участников, в той или иной степени вовлеченных в обслуживание торгового

контракта, связывает система договоров, которые распределяют между сторонами функции и ответственность за их выполнение.

В российском законодательстве приоритетным источником права является Гражданский кодекс РФ, в котором перевозка регулируется гл. 40 (ст. ст. 784 - 800). Непосредственными источниками национального законодательства в области перевозок служат Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», Правила транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 № 554.

В обязанности перевозчика входит прежде всего заблаговременное, до начала рейса, приведение судна в мореходное состояние. При этом мореходность понимается в широком смысле слова, а именно: судно, его машины и механизмы, снабжение, оборудование и снаряжение, численность и квалификация экипажа, состояние трюмов и других грузовых помещений должны отвечать требованиям безопасной и сохранной перевозки согласованного груза в заданном районе плавания и в данное время года.

Поэтому, например, неисправность рефрижераторной установки при перевозке скоропортящихся грузов, водотечность люковых крышек, отсутствие действующих сертификатов на грузовые устройства, незащищенность и зараженность трюмов вредителями и т. д. рассматриваются как невыполнение условия о мореходности судна и все убытки, вызванные задержкой рейса, порчей и потерей груза по этим причинам, будут отнесены за счет судна.

Перевозчик не отвечает за немореходное состояние судна, вызванное скрытыми недостатками.

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все касающиеся груза документы, предусмотренные портовыми, таможенными или иными административными правилами, и нести ответственность за любые убытки (простой судна, таможенные штрафы и др.), вызванные неправильным, неполным оформлением этих документов или их несвоевременной передачей.

Все грузы принимают к перевозке по массе или по счету мест. Штучные грузы принимают счетом мест с указанием их массы. При сдаче груза получателю судно не несет ответственности за его массу, если число мест соответствует числу, указанному в документах, а тара и упаковка находятся в хорошем состоянии.

В процессе грузовых работ судовые и береговые тальманы регулярно сверяют свои записи по счету мест для того, чтобы своевременно установить и устранить расхождения между ними.

В любом случае необходимо проверять массу груза по осадке судна, для чего может привлекаться специальный сюрвейер и если она расходится с массой, заявленной отправителем или установленной путем взвешивания на автоматических весах, вносить соответствующую оговорку в штурманскую расписку, коносамент и приемосдаточную ведомость.

Судовая администрация несет полную ответственность за правильность приема, укладки сепарации, выгрузки и сдачи груза, а также за соответствие документов наличию и состоянию груза. Вместе с тем, она может требовать от грузовладельца замены мест с поврежденной или несоответствующей условиям перевозки упаковкой, а также мест с недостаточной, нечеткой маркировкой, может вносить в грузовые документы оговорки, касающиеся действительного состояния груза или его количества. Указания судовой администрации, касающиеся технологии погрузки, размещения груза, его крепления и сепарации обязательны для организаций и лиц, производящих грузовые работы.

### **6.1. Прием и документальное оформление экспортных грузов в морских портах.**

В соответствии с договором морской перевозки происходит прием и погрузка груза на судно. Этот процесс сопровождается установленной системой грузовых документов, целью которой является четкое оформление передачи материальных ценностей (груза) от грузоотправителя порту, а затем судну.

Переработка грузов и их учет производится на основании **железнодорожной накладной и/или сертификата** завода-изготовителя (экспортера), если это предусмотрено договором, в случае завоза груза в порт железнодорожным транспортом, и на основании **товаротранспортной накладной** в случае завоза груза автомобильным транспортом.

Результаты выгрузки груза из вагона (а/машины) **отражаются в отвесе**, после чего изготавливается четыре экземпляра **приемного акта**, три экземпляра которого вместе с отвесом и железнодорожной (товаротранспортной) накладной передаются в коммерческую дирекцию, не позднее смены, в течение которой производились грузовые операции.

**Отвес** — это товарный документ, подтверждающий вес поставленного товара, содержащий перечень мест всей партии товара с указанием веса каждого места (отвесов). Отвес называют также весовым сертификатом. Реквизитами ответа также являются номер и дата, организация (металлообработка), контрагент (ООО «Ромашка»), вид поставки (ж/д, а/м), спецификация, номер договора (Приложение № 1).

Коммерческая дирекция проверяет соответствие груза и его количества фактически принятого на причал в соответствии с **приемным актом или актом приема-передачи** (Приложение № 2) и с реквизитами железнодорожной накладной.

Акт составляется в двух экземплярах. Один экземпляр после подписания хранится у организации-отправителя, а второй - у организации-получателя.

Указанный документ подтверждает факт приема груза с указанием веса, количества мест, особенностей груза, условий перевозки груза.

При приеме заполняет экспедитор, при доставке - клиент; обязательно наличие записей о состоянии упаковки: коробки приняты в запечатанном/не запечатанном виде, упаковка не нарушена/нарушена, претензий к упаковке нет/есть; описать характер повреждения упаковки, особые условия транспортировки.

В акте приема-передачи груза должны быть указаны следующие сведения:

1. порядковый номер акта и дата;
2. наименование отправителей (экспортер);
3. наименование грузополучателей (адрес, страна);
4. наименование груза - точное наименование груза согласно номенклатуре грузов.
5. количество груза - масса груза брутто в килограммах и количество занимаемых грузовых мест, ценность груза.

Подписи и реквизиты обеих сторон, расшифровки подписей, печати, наименование должностных лиц.

В случае каких-либо расхождений коммерческая дирекция в течение трех суток принимает меры к получению коммерческого акта (Приложение № 3).

**Коммерческий акт** - это документ, удостоверяющий факт несохранности груза или багажа при перевозке. Составление, которого предусмотрено в том числе на морском и речном транспорте. Основания и порядок составления Акта определяются транспортными уставами и кодексами, а также издаваемыми в соответствии с ними правилами перевозок.

Составление Акта необходимо в следующих основных случаях:

- а) обнаружения несоответствия между наименованием, весом или количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в транспортном документе; б) порчи и повреждения груза или багажа;
- в) обнаружения груза или багажа без документов или документов без груза или багажа;
- г) если транспортная организация не передала груз получателю после оформления его выдачи по документам.

Акт составляется транспортной организацией, обнаружившей соответствующие обстоятельства, по своей инициативе либо по требованию получателя либо отправителя груза или багажа. Коммерческий акт составляется по форме ГУ-25 в 3-х экземплярах.

Составляется на бланках установленной формы, подписывается уполномоченными работниками транспортной организации и удостоверяется ее

печатью. Представитель получателя или отправителя подписывает Акт, лишь если он участвовал в составлении акта.

В Акте указываются наименование соответствующей транспортной организации, фамилии и должности лиц, составивших акт, номер накладной (коносамента) на груз или багаж, наименования и адреса отправителя и получателя. Указываются обстоятельства обнаружения несохранности перевозки, характер и размеры повреждений, дается подробное описание состояния груза или багажа, точное количество недостающего или поврежденного груза или багажа.

В случаях отказа транспортной организации в составлении Акта либо несогласия с содержанием акта получатель или отправитель вправе подать жалобу. Жалоба подается письменно на имя руководителя соответствующей транспортной организации. В жалобе подробно указывается характер нарушений и размер ущерба. Надлежаще поданная жалоба заменяет Акт.

В соответствии с ГК РФ документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора рассмотрению и оценке судом наряду с другими документами, которые могут служить основанием для ответственности сторон.

Железнодорожная накладная и сертификаты, коммерческий акт, два экземпляра приемного акта передаются коммерческой дирекцией экспедитору (грузовладельцу), один экземпляр приемного акта и отвес остаются в Коммерческой дирекции для контроля, подготовки счетов и формирования пароходного дела.

Порт оформляет прием экспортных грузов «Приемным актом» («Карточка учета экспортных грузов»). После распоряжения экспедитора об отгрузке данной партии груза на судно начинается процесс погрузки и его документальное оформление.

Основанием для погрузки груза на морской транспорт является **«Поручение на отгрузку экспортного груза»** (Приложение № 4), которое изготавливается экспедитором (грузовладельцем) и в четырех экземплярах

передается в коммерческую дирекцию не позднее сорока восьми часов до начала погрузки судна.

Четыре экземпляра поручения (КЭ-2.1), представленные в ТЭК, используются как погрузочные ордера. Один из них направляется как основание для выпуска груза и после отгрузки партии возвращается в ТЭК для списания груза с карточек учета (КЭ-1.1), остальные 3 экз. направляются стивидору для приема от склада и организации погрузки. Один из них вручается судну, а один с распиской штурмана в приеме груза возвращается в ТЭК для оформления коносамента и манифеста.

Каждый экспедитор объединяет свои грузы, предназначенные на одно судно, в **грузовой список** (КЭ-7), который представляется в ТЭК в 3-х экз., один из них - с разрешительной визой таможи. Один экземпляр служит для составления предварительного грузового плана, 1 - направляется на производственно-перегрузочный комплекс (грузовой район) для организации погрузки, 1 - вручается судну. Поручения в грузовом списке группируются по внешнеэкономическим организациям-экспортерам с записью итогов по объединениям и списку в целом.

Поручение должно быть завизировано таможей и иметь в качестве приложения все необходимые свидетельства и другие документы, которые следуют вместе с грузом. На основании грузовых списков разрабатывается «предварительный грузовой план». Погрузка может осуществляться только в соответствии с грузовым планом, утвержденным капитаном.

В поручении указывают: порт погрузки и выгрузки, наименование судна, конечный пункт назначения, род и количество груза, его особые свойства (погрузочный объем, размеры для длинномеров), вид упаковки, марки и номера мест, а также номер склада, номера приемочного акта и железнодорожной накладной, по которой груз поступил в порт. Кроме того, поручение содержит указания по оформлению основного перевозочного документа — коносамента.

Грузовой помощник проверяет правильность заполнения поручения, наличие всех необходимых сведений о грузе, после чего дает разрешение на погрузку. Визируя документ, он одновременно указывает номер грузового

помещения, где должна быть размещена данная партия. На верхней палубе груз может перевозиться только в том случае, если в поручении сделана соответствующая оговорка.

Вся партия груза, отправляемая по одному поручению, должна размещаться в одном месте, что облегчает счет груза и его своевременную сдачу получателю. Поэтому по одному документу не принимают грузы, совместная перевозка которых недопустима или нецелесообразна; например, скоропортящиеся вместе с нескоропортящимися, грузы, обладающие агрессивными свойствами, и грузы, требующие особых режимов перевозки, или грузы, требующие соблюдения специфических таможенных, карантинных и тому подобных правил, и грузы, не требующие выполнения таких условий и формальностей.

Одновременно с поручением экспедитор (грузовладелец) передает в Коммерческую дирекцию **прикладной лист (спецификация)**, который должен содержать полную информацию о грузе, предназначенном к погрузке на судно с указанием номеров вагонов, ж/д накладных, приемных актов. Коммерческая дирекция на основании грузового списка изготавливает предварительный **грузовой план** (Приложение № 5).

После окончания погрузки всей партии груза на судно грузовой помощник капитана дает расписку в принятии груза. Эта расписка грузового помощника в принятии груза называется **штурманская расписка (mate's receipt)** и является доказательством того, что груз передан на судно. Поэтому, прежде чем сделать штурманскую расписку, грузовой помощник обязан внимательно изучить **тальманскую расписку**<sup>1</sup> и перенести в штурманскую расписку все отмеченные в ней недостатки внешнего состояния грузовых мест. Один экземпляр штурманской расписки передается экспедитору грузоотправителя, один остается на судне.

**Тальманская расписка** - это первичный учетный документ приема и сдачи грузов судном и портом, в котором отражается количество и состояние выгруженного с судна и принятого портом груза. Составляется счетчиками груза –

---

<sup>1</sup> Грузовой документ, удостоверяющий количество груза и его состояние при приеме на судно или сдаче в порту назначения. Составляется тальманом.

тальманами, в одно экз. Записи в тальманскую расписку вносятся после подсчета (поштучного или постропного) и одновременного осмотра грузовых мест и заверяются подписью тальмана.

При двустороннем тальманском счете тальманы судна и порта сверяют записи и удостоверяют их подписью после каждого постропного или поштучного перемещения груза. По окончании смены или работы на судне *тальман порта* сдает заполненную, с подведенными по коносоаментам (морским накладным), накладным и за рабочее время подведенным итогом тальманскую расписку на грузовой склад, а тальман судна - судну.

**Штурманская расписка** является важным документом. Находящиеся в доке товары для погрузки проверяют тальманы, которые фиксируют дату погрузки, знаки отличия, индивидуальную упаковку, номера, вес и/или меры груза, а также любой дефект или замечание об условиях получения груза. Тальман, в частности, указывает повреждение упаковки, отсутствие защиты, старые упаковочные ящики, сомнительную маркировку и т.п. после завершения погрузки грузовой помощник капитана подписывает штурманскую расписку на основе данных тальманов и вносит замечания о состоянии поступивших грузов. Если штурманская расписка содержит замечания, она считается имеющей оговорки, если же замечаний нет, она считается чистой.

Замечания по штурманской расписке затем вносятся в коносоамент и определяют, будет ли он чистым или с оговорками. С точки зрения закона выдача штурманской расписки имеет два последствия:

Штурманская расписка является подтверждением судовладельца о том, что товары получены им в состоянии, описанном в расписке, и находятся в его распоряжении и на его риск.

Штурманская расписка является достаточным доказательством собственности на товар. Судовладелец может уверенно считать, что (в отсутствие доказательств противоположного) держатель расписки или указанное в ней лица являются владельцами товаров и лицами, имеющими право получить коносоамент в обмен на штурманскую расписку. Однако эта расписка **не является**

**товарораспорядительным документом** и ее передача не влечет передачи права на владение товарами и поэтому расписка – документ более низкого порядка по сравнению с коносаментом. Судовладелец не выходит за пределы своих прав, если выдает коносамент, не настаивая на возврате штурманской расписки.

Штурманская расписка – это экземпляр/образец **погрузочного ордера**.

Типовая форма погрузочного ордера (КЭ-6.2), согласно «Правил оформления грузовых и перевозочных документов» РД 31.10.07-89 (утв. Минморфлотом СССР 02.01.1990)<sup>2</sup>:

*2.2.1. Отправитель заполняет погрузочный ордер в 8 экз. и предъявляет его в ТЭК<sup>3</sup>, где ордеру присваивается порядковый номер.*

*Все погрузочные ордера, в том числе с визой ТЭК, разрешающей ввоз груза в порт, вручаются отправителю.*

*При приеме груза на складе проверяется соответствие предъявленного груза документам. В случае расхождения данных отправитель обязан составить новые документы.*

*По окончании приема груза начальник склада или сменный заместитель на всех экземплярах погрузочного ордера указывает фактически принятое число мест, массу груза и расписывается.*

*Отправитель, получив подписанные складом 2 экз. погрузочного ордера, в том числе один с визой ТЭК, передает их в ТЭК для производства расчета провозных платежей и выписки коносамента.*

*2.2.2. Проверив правильность оформления погрузочного ордера, ТЭК производит таксировку отправки и заполнение коносамента (КЭ-6.1) в 4 экз.*

*После внесения отправителем причитающихся морскому транспорту платежей первый экземпляр (оригинал) коносамента с календарным штемпелем ТЭК вручается отправителю как подтверждение приема груза к перевозке.*

*При отгрузке груза на судно ТЭК проставляет на оставшихся у нее экземплярах погрузочного ордера и в коносаментах название судна.*

---

<sup>2</sup> С изменениями и дополнениями по состоянию на 12 октября 2006 г.

<sup>3</sup> Транспортно-экспедиторская компания.

**2.2.3.** Погрузка груза на судно производится по погрузочному ордеру, один экземпляр которого вручается тальману порта для счета груза, другой - вручается судну.

По окончании сдачи груза на судно грузовой помощник капитана или супервайзер на всех экземплярах погрузочного ордера (штурманской расписки) указывает фактически принятое на судно число мест, дату приема и расписывается в приеме груза. По окончании погрузки судну вручаются коносаменты (морские накладные) в 2 экз., расходные ордера (КЭ-6.3) в 4 экз. и погрузочные ордера в 5 экз., из которых 3 используются в качестве приемосдаточной ведомости и 2 - в качестве люковых записок.

Согласно Письму ФНС РФ «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров»<sup>4</sup> **обязательными реквизитами погрузочного ордера** являются:

1. Наименование документа;
2. код формы;
3. порядковый номер;
4. дата составления погрузочного ордера;
5. наименование и адрес организации грузоотправителя и грузополучателя;
6. род (по грузам, перевозимым на основании особых правил, помимо полного наименования груза необходимо указать его особые свойства: едкий, ядовитый, легко горючий и т.п.) и количество груза (число мест, масса, объем), если груз состоит из товаров разных наименований, то вес д.б. указан отдельно для каждого наименования, а общий итог веса повторяется прописью;
7. марки и знаки груза;
8. вид упаковки (если груз предъявлен к перевозке навалом или насыпом, то указать это); количество мест каждого наименования и каждого рода упаковки;
9. наименование портов отправления и назначения, а если груз следует с перевалкой, то и пункт перевалки;

---

<sup>4</sup> От 21 августа 2009 г. N ШС-22-3/660@ // Документы и комментарии, № 20, октябрь, 2009.

10. название судна;
11. сумму объявленной стоимости груза;
12. письменное разрешение ТЭК порта на ввоз груза;
13. наименование должностных лиц, ответственных за совершение операции и правильность ее оформления;
14. личные подписи указанных лиц и их расшифровки.

В погрузочном ордере должны быть также перечислены документы, следующие при грузе.

Подписанный отправителем погрузочный ордер передается в порт. Порт принимает груз. В случаях, когда груз принимается непосредственно судном, второй помощник капитана расписывается на дубликате и корешке погрузочного ордера в принятии груза и делает на них отметку о том, в какой трюм погружен груз.

Стоит отметить, что согласно пункту 12 указанного Письма Грузоотправитель обязан приложить к перевозочным документам паспорт **(сертификат) качества груза** (Приложение № \_\_). О приложении этого документа вносится отметка в погрузочный ордер.

Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменения сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк документа. Внесенные в перевозочный документ перевозчиком изменения и дополнения сведений заверяются подписью и строчным штемпелем этого перевозчика<sup>5</sup>.

Четыре экземпляра погрузочного ордера являются **приемо-сдаточными ведомостями формы КЭ-12**.

На основании поручения и сдаточной ведомости коммерческая дирекция изготавливает пакет документов (коносаменты, штурманские расписки и т.д.) в соответствии с инструкциями грузовладельца (экспедитора) и оформляет эти документы с администрацией судна.

---

<sup>5</sup> Пункт 13 Письма.

Оформленные документы передаются экспедитору (грузовладельцу). Один экземпляр документа (коносамента или штурманской расписки) остается в коммерческой дирекции.

Не допускается изготовление и оформление документов экспедитором самостоятельно.

Коммерческая дирекция на основании оформленных документов (поручение, приемные акты, сдаточный акт, коносамент или штурманская расписка) и в полном соответствии с договором производит расчет стоимости оказанных грузовладельцу услуг.

На основании расчета оформляется счет, который регистрируется в установленном порядке и подписывается руководителем коммерческой дирекции.

Также отметим, что замечания тальманов в процессе погрузочной операции передаются служащими судовладельца, которые сравнивают их с данными проекта коносамента, высланного отправителем груза в контору судовладельца. Грузоотправитель или его агент обычно заполняют два или три оригинала коносамента на груз, и когда данные в коносаментах согласуются с замечаниями контролеров, сделанными во время погрузки, коносаменты подписывает брокер по погрузке или другой агент от имени судовладельца, после чего заполненные и подписанные коносаменты вручаются грузоотправителю. Но коносамент не всегда является чистым. В этом случае могут возникнуть споры, потому что, если платеж производится по аккредитиву, авизирующий банк может отказать грузоотправителю в финансировании, когда тот представляет коносамент с оговорками.

Данные всех коносаментов вносятся в **декларацию судового груза (судовой манифест КЭ-2.5)** (Приложение № \_\_) - список грузов, принятых на судно, который составляют отдельно для каждого порта назначения на основе сведений, указанных в коносаментах.

Он оформляется для таможи. По каждой партии груза в манифесте приводят следующие данные: номер коносамента, маркировку и количество грузовых мест, род груза, его массу и объем, наименование отправителя и

получателя, общую сумму начисленного фрахта и фрахт, оплаченный отправителем.

Таможня на основе манифестов проверяет грузы и производит расчет пошлин и сборов, а также ведет статистику экспортно-импортного грузооборота.

Грузовой помощник капитана обязан тщательно сверить данные, указанные в манифестах, с судовым комплектом штурманских расписок. Расхождения между ними могут возникнуть из-за ошибок при составлении манифеста либо из-за того, что манифест выписан заранее, а в процессе погрузки судна в предварительный грузовой список были внесены некоторые изменения (например, одни коносаменты заменены другими).

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

В ряде портов установлено, что манифесты должны быть предъявлены за определенное число суток до прихода судна, либо предусмотрено, что в таможню представляются манифесты на все грузы, имеющиеся на борту судна, а не только на грузы данного порта и т. д.

Согласно, Рекомендуемой практики 2.3.4. Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г.

*«Государственным властям следует принимать **вместо Декларации о грузе экземпляр судового манифеста** при условии, что он содержит все сведения, требуемые в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.3.1 и 2.3.2, датирован и подписан в соответствии со Стандартом 2.3.3».*

*Рекомендуемая практика 2.3.1. Государственным властям не следует требовать включения в Декларацию о грузе сведений, иных чем следующие:*

***а) при прибытии***

*- Название и национальная принадлежность судна*

- *Фамилия капитана*
- *Порт отправления*
- *Порт составления Декларации*
- *Марка и серийный номер; количество и тип упаковки*
- *Количество и описание грузов*
- *Номера коносаментов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту*
- *Порты выгрузки остающегося на борту груза*
- *Первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по коносаментам;*

***b) при отходе***

- *Название и национальная принадлежность судна*
- *Фамилия капитана*
- *Порт назначения*
- *В отношении груза, взятого в данном порту: марка и серийный номер; количество и тип упаковки; количество и описание грузов*
- *Номера коносаментов на груз, взятый в данном порту.*

***Стандарт 2.3.3.*** *Государственные власти принимают Декларацию о грузе, датированную и подписанную капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном.*

## **6.2. Сдача и документальное оформление импортных грузов в российских портах**

Сдача импортных грузов в российском порту происходит на основании копий коносамента, манифеста, люковых записок и грузового плана.

Коммерческая дирекция до начала грузовых операций получает от администрации судна пакет сопроводительных документов на груз, предназначенный к выгрузке. Для организации погрузо-разгрузочных работ на

причале остается один экземпляр манифеста, либо в случае его отсутствия копия коносамента.

Коммерческая дирекция для обеспечения таможенного оформления груза и подготовки нарядов на дальнейшую отгрузку груза передает документы экспедитору, оставляя у себя по одному комплекту документов для последующего оформления результатов выгрузки, формирования пароходного дела, подготовки счетов и организации расчетов.

Тарно-штучные грузы выгружаются с тальманским счетом и счетом приемо-сдатчиков склада. При двустороннем тальманском счете тальманы судна и порта сверяют записи и удостоверяют их подписью после каждого постропного или поштучного перемещения груза. По окончании смены или работы на судне тальман порта сдает заполненную, с подведенными по коносаментам итогами тальманскую расписку на грузовой склад, а тальман службы – судну.

При расхождении количества груза с данными, указанными в коносаменте, и ненадлежащем состоянии груза в соответствии с **Правилами составления актов при морских перевозках грузов и багажа** составляется акт-извещение. Если при этом имел место контрольный пересчет, то акт-извещение составляется на основании тальманских расписок и комиссионных актов.

Акт-извещение составляется в 6 экз., 1 направляется в таможенную, 1 – вручается судну, 1 – коммерческой дирекции, 2 – внешнеэкономической организации (экспедитору), 1 – складской группе порта.

Итог выгрузки в целом фиксируется **генеральным актом**, который составляется на основании тальманских расписок и ведомости учета импортного груза в 6 экземплярах и подписывается представителями порта, судна, таможни. Один экземпляр направляется в таможенную, один – в коммерческую дирекцию, 2 – экспедитору, 1 – вручается судну, 1 – складу.

Порт производит отправку импортных грузов по разнарядкам внешнеэкономической организации (экспедитора). Комплект документов состоит из разнарядки на отгрузку импортных грузов, извещения грузовладельцу (импортеру), накладной установленной формы, отвеса и в необходимых случаях спецификации.

**Разнарядка на отгрузку импортных грузов**, заверенная штампом таможни, разрешающим пропуск груза, с необходимыми приложениями представляется внешнеэкономической организацией (экспедитором) в 4 экз.: при наличии на судне скоропортящихся грузов – за 72 ч до прибытия судна в порт, а по остальным грузам в сроки, установленные соглашениями между заинтересованными министерствами и ведомствами либо прямыми договорами между портами и внешнеэкономическими организациями.

В разнарядке на отгрузку указывается название и дата прибытия судна, номер коносамента, номер заказа, наименование груза, число мест, вес брутто, станция и железная дорога назначения, грузополучатель, его почтовый адрес и другие реквизиты.

При этом разнарядки должны представляться на вагонные и контейнерные партии с учетом статических норм или вместимости вагонов и контейнеров.

Один экземпляр разнарядки коммерческая дирекция направляет на склад как основание для отправки груза и учета.

Выдача груза получателю возможна только против предъявления оригинала коносамента.

### **6.3. Сдача и документальное оформление грузов в межпортовом сообщении (каботаж)**

Перед отправкой груза представитель отправителя должен получить на это разрешение управления соответствующего порта, а затем осуществить их завоз либо непосредственно к борту судна, либо на склады в сроки, указанные коммерческой дирекцией на погрузочном ордере. Грузоотправитель несет ответственность перед пароходством и третьими лицами за последствия, происшедшие из-за неправильности; неточности или неполноты сведений, указанных им в погрузочном ордере. Он также должен передать перевозчику все документы, требуемые портовыми, санитарными или иными правилами и отвечает

перед пароходством за простой судов и за убытки, происшедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности или недостаточности этих документов.

При заявлении груза к перевозке владелец груза заполняет матрицу, т. е. бланк, служащий основой для механизированного изготовления всех последующих грузовых документов и одновременно предъявляет все сопроводительные документы. При заполнении необходимо соблюдать следующие условия. Документ (матрица) должен быть заполнен на пишущей машинке, исключение составляют лишь порты, где из-за малых объемов документооборота множительная техника не применяется и унифицированные документы заполняются вручную. Заполнение матрицы в этих случаях не требуется. Никакие подчистки и поправки при заполнении исходных документов не допускаются. Все сведения, предусмотренные формой, должны быть внесены в соответствующие графы. Масса тарных и штучных (без упаковки) грузов указывается отправителем исходя из специфицированной трафаретной массы грузовых мест либо исходя из стандартной массы грузового места, умноженного на число мест. Такие грузы принимаются и сдаются счетом мест без взвешивания.

Масса отдельных грузов может определяться различным путем по обмеру (например, лес), по осадке судна (например, некоторые массовые навалочные грузы, в том числе апатиты) или условно (например, мотоциклы, автомобили и др.) Прием и выдача некоторых грузов производится с обязательным взвешиванием. В частности это касается зерновых грузов, перевозимых в таре (пшеницы, ржи, овса и др.), комбинированных кормов и отрубей, хлебных грузов перевозимых насыпью (кроме кукурузы и початков) и др. Наконец груз может быть предъявлен к перевозке за массой и/или счетом отправителя. Масса грузов проверяется в случаях и в порядке, предусмотренных общими и специальными правилами перевозки грузов.

Прием груза в портах осуществляется на основании погрузочного ордера, который заполняется грузоотправителем и передается в коммерческую дирекцию. Реквизиты погрузочного ордера регистрируются в АСУ (автоматизированная система учета).

На основании данных грузоотправителя коммерческая дирекция изготавливает четыре экземпляра машино-ориентированных погрузочных ордера, производит расчет платежей (таксировку) и изготавливает четыре экземпляра коносамента, передавая их затем в кассу коммерческой дирекции для определения платежного обеспечения данной отправки.

После внесения грузоотправителем всех причитающихся морскому транспорту платежей, на двух экземплярах погрузочного ордера наносится штамп «оплачено», после чего комплект погрузочных ордера (четыре экземпляра) вручается грузоотправителю.

Основанием для ввоза груза в порт является погрузочный ордер с визой коммерческой дирекции с указанием номера причала, на который завозится груз, и/или наименование судна, на которое должен грузиться груз (завозной погрузочный ордер). Этот экземпляр погрузочного ордера остается в бюро пропусков.

Первичным, учетным документом приема груза на складе является приемный акт. Он оформляется железнодорожным филиалом диспетчерской порта в пяти экземплярах. При приеме груза на складе проверяется соответствие предъяв-ленного груза документам. В случае расхождения данных отправитель обязан составить новые документы.

На всех (трех экземплярах) погрузочного ордера указывается фактически принятое число мест, масса груза, дата, разборчивая подпись должностного лица, принявшего груз на склад. Указанные данные заверяются штампом причала. Два экземпляра погрузочного ордера остается на причале, один экземпляр вручается грузоотправителю для получения коносамента.

Коносамент (первый) выдается грузоотправителю коммерческой дирекцией после проверки платежей, причитающихся морскому транспорту и в обмен на погрузочный ордер с отметками причала, подтверждающими приемку груза на склад.

Погрузка груза на судно производится по погрузочному ордеру, один экземпляр которого вручается тальману для счета груза, второй вручается судну.

Результаты погрузки фиксируются в тальманской расписке. По окончании погрузки администрация судна на всех экземплярах погрузочного ордера делает отметку о приеме груза к перевозке и указывает фактически принятое количество груза, дату и заверяет подписью (штурманская расписка).

Результаты погрузки фиксируются в тальманской расписке.

По результатам погрузки, на основании тальманской расписки и погрузочного ордера со штурманской распиской Коммерческая дирекция изготавливает четыре экземпляра приемо-сдаточной ведомости и оформляет их с администрацией судна.

По окончании погрузки судну вручаются два экземпляра коносамента, три экземпляра приемо-сдаточной ведомости, два экземпляра погрузочного ордера.

В Коммерческой дирекции остается по одному экземпляру коносамента, приемо-сдаточной ведомости и погрузочного ордера.

## **Тема № 7: «Правовое регулирование оформления грузов морским транспортом в форме коносамента»**

### **План лекции:**

7.1. Понятие коносамента, порядок оформления.

7.2. Коносамент как форма договора морской перевозки.

7.3. Международно-правовая унификация коносамента.

7.4. Правовое регулирование содержания и формы коносаментов, обязательные реквизиты.

7.5. Требование к оформлению коносамента (время и место его выдачи, количество экземпляров, оригиналы и копии, подписи).

7.6. Виды коносаментов.

7.7. Морская накладная

Использование специального документа, наделенного уникальными свойствами, является отличительной особенностью морских перевозок. Коносамент

применяется только при перевозках в водном сообщении. Такого документа не знают ни воздушные, ни автомобильные, ни железнодорожные перевозки. К. Шмиттгофф писал: «Коносамент является детищем торгового обычая, типичным инструментом международной торговли. Он стал применяться в XVI веке».<sup>6</sup>

Коносамент является одним из главных инструментов в сделках, связанных с использованием морских судов («Bill of Lading» — англ.; «Connaissement» — франц.; «Konossement» — немец.; «Conocimento» — испан.).

**Коносамент (bill of lading)** - документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента.

Отметим, что обязанность капитана выдать коносамент закреплялась, например в шведском законе 1667 г., датском законе 1683 г., французском морском кодексе 1681 г. Шведский закон гласил «Если коносамент не был составлен и поэтому возник спор, то виновное лицо уплачивает 50 талеров в кассу судна». Похожие санкции встречаются в законодательствах более позднего периода. Пункт 5 американского Закона Хартера говорит о том, что отказ капитана выдать коносамент по требованию отправителя влечет штраф до 2000 долларов, половина потерпевшей стороне, остальная часть – Правительству США.<sup>7</sup>

Требование письменной формы и определенного содержания коносамента государства одновременно преследовало и фискальные цели – взыскание таможенных пошлин, установление контроля за ввозом и вывозом товаров.

---

<sup>6</sup> Шмиттгофф К.М. Экспорт: право и практика международной торговли / Пер. с англ. М.: Юридическая литература, 1993. С. 295.

<sup>7</sup> Закон, одобренный Конгрессом США 13 февраля 1893 г., который определил ответственность судовладельцев по морским грузовым перевозкам и установил содержание ограничительных оговорок, которые морской перевозчик вправе включить в свой коносамент.

Коносамент стал основным документом при перевозке товаров морем, с его помощью доказывался факт приема товара.

*Значение коносамента для международной торговли и необходимость иметь в этой области правовую стабильность явились причиной того, что коносамент стал предметом международно-правовой унификации.* Основным соглашением по этому вопросу является **Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте**, которая была разработана и 25 августа 1924 году под эгидой Международного морского комитета (международной неправительственной организации, созданной в 1897 г. при активной поддержке Правительства Бельгии) получившая название Гаагских правил. Конвенция вступила в силу 2 июня 1931 г., и в настоящее время число ее участников превышает 80 государств.

Со временем в отношении Гаагских правил стала нарастать критика и здесь можно указать на **две основные причины этой критики.**

**Первая** относится к коммерческой сфере и связана с недостатками, самой Конвенции и необходимостью приспособить ее нормы к новым условиям. Так, считается, что баланс, установленный компромиссом 1924 г., был существенно нарушен последующим ходом событий. Отказ от «золотого» фунта и снижение стоимости валют привело к тому, что сегодня реальная сумма ограничения ответственности перевозчика составляет лишь 1/10 от первоначально установленной суммы. Контейнерная революция потребовала ответа на вопрос, что является местом при ограничении ответственности. В торговле между индустриальными западными странами использование коносамента резко снижается, что влечет за собой сужение применения императивных норм Гаагских правил. Эти и некоторые другие недостатки Конвенции можно было устранить путем внесения в нее соответствующих изменений. В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции 1924 г. (получивший наименование Правил Висби), который вступил в силу в 1975 г. В настоящее время участниками Протокола являются свыше 20 государств, в том числе Англия, Франция, все

Скандинавские страны. Россия присоединилась к Гаагским правилам и обоим протоколам в 1998 г.<sup>8</sup>.

**Вторая причина** пересмотра международных соглашений, регламентирующих перевозку грузов морем, лежит в сфере политической и связана с появлением на международной арене большого числа развивающихся государств, которые не принимали участия в создании ни Гаагских правил, ни Правил Висби. Эти страны придерживались мнения, что правовой режим, который был создан в прошлом для урегулирования взаимоотношений между развитыми странами, не подходит для регулирования отношений между развитыми и развивающимися странами. Поэтому они настаивали на создании новых норм, которые должны разрабатываться в органах ООН, где развивающиеся страны обладают большинством. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок ЮНКТАД <sup>9</sup> в 1971 г. приняла решение, в котором отмечалось, что существующие правила и практика, касавшиеся коносаментов, включая Конвенцию 1924 г. и Протокол 1968 г., необходимо изучить для их пересмотра и расширения, а также подготовки в случае необходимости новой международной конвенции для ее принятия под эгидой ООН.

Непосредственный пересмотр и подготовка проекта новой конвенции осуществлялись в ЮНСИТРАЛ <sup>10</sup> с 1972 по 1976 г.

30 марта 1978 г. в Гамбурге была одобрена новая конвенция - **Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г.** (Гамбургские правила), которая призвана заменить как Гаагские правила, так и Правила Висби, она вступила в силу 1 ноября 1992 года. В настоящее время число

---

<sup>8</sup> СЗ РФ, 1999, N 2, ст. 244.

<sup>9</sup> Конференция ООН по торговле и развитию – орган Генеральной Ассамблеи ООН, не является международной торговой организацией. Создан в 1964 году и насчитывает 168 стран-членов (по состоянию на 2002 год). Содействует развитию международной торговли, вырабатывает рекомендации по функционированию международных экономических отношений.

<sup>10</sup> Комиссия ООН по праву международной торговли – вспомогательный орган Генеральной Ассамблеи ООН. Создан в 1966 году в целях содействия развитию права международной торговли.

ее участников составляет немногим более 20 государств. Из-за некоторых спорных моментов крупные развитые страны не оформили своего участия в ней, поэтому Гамбургские правила вступили в силу за счет ратификации развивающихся стран. Россия не участвует в этих Правилах.

Ввиду того, что между государствами нет единства в отношении применения всех вышеперечисленных конвенций, они действуют, не исключая друг друга.

**Значение Конвенции о коносаменте 1924 года** определяется тремя основными положениями, можно сказать, что они охватывают три группы вопросов, которые являются решающими в морской перевозке грузов:

1. порядок составления коносаментов и их реквизиты;
2. ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки;
3. порядок предъявления требований к морскому перевозчику.<sup>11</sup>

В Конвенции указано, что соответствующий этим правилам коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны.<sup>12</sup>

Согласно Конвенции коносамент выдается перевозчиком (капитаном судна или агентом перевозчика) по требованию отправителя на основании погрузочного поручения после того, как перевозчик принял груз в свое ведение.<sup>13</sup>

В Конвенции определен перечень **сведений, которые должны быть указаны перевозчиком в коносаменте**: необходимые для идентификации груза марки, число мест или предметов, либо их количество или вес, внешний вид и видимое состояние груза.

*Пункт 3 статьи 3 Конвенции регламентирует, что перевозчик, капитан или агент перевозки должен по требованию отправителя выдать отправителю*

---

<sup>11</sup> Закон, 2000, № 6, с. 55-60.

<sup>12</sup> Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте п.4 ст.3.

<sup>13</sup> Там же п.3 ст.3.

*коносамент содержащий в числе прочих данных:*

*а) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или в упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса;*

*б) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;*

*в) внешний вид и видимое состояние груза.*

Следует отметить, что эти реквизиты носят императивный характер, т. е. отсутствие хотя бы одного из них лишает коносамент юридической силы, хотя данный перечень является примерным. Перевозчик не обязан указывать сведения, которые неточно соответствуют принятому грузу и которые невозможно проверить разумными средствами.

**Форма коносамент и его содержание формально не определены.** Но, а в перевозочном документе, так или иначе, должны определяться права и обязанности сторон договора перевозки. Например, в Конвенции указано, что после приема груза перевозчик должен проверить указанные в письменной оферте отправителя массу груза, количество мест, маркировку грузовых мест и внешнее состояние груза и занести все перечисленные данные в коносамент. Этим подтверждается факт приема груза перевозчиком. Отправитель несет ответственность за убытки и расходы перевозчика, вызванные неточностью представленных перевозчику сведений о грузе.

Можно сделать вывод, что Брюссельская конвенция 1924 года представляет собой унификацию сравнительно узкого круга норм, регулирующих перевозки. Вне сферы ее действия остались: каботажные перевозки, отношения по чартеру, весьма сложные отношения, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов, и многие другие.

Нельзя не отметить и тот факт, что Конвенция о коносаменте 1924 года оказала большое влияние на морское право не только стран, ставших ее участниками, но и государств, к ней не присоединившихся.<sup>14</sup> Достаточно сказать, что в Кодексах торгового мореплавания СССР 1968 года и РФ 1999 года воспроизведены все основные положения Конвенции.

Многие государства, участвующие в Конвенции, воспроизвели в своем законодательстве ее положения с рядом отступлений и, что самое главное, по-разному решили вопрос о сфере ее действия. При подписании Конвенции 1924 года имелось в виду придать ей широкую сферу действия. Как сказано в **Конвенции, она должна применяться «ко всякому коносаменту, выданному в одном из договаривающихся государств»** (ст. 10). В то же время в протоколе подписания Конвенции оговорено, право ее участников не распространять Конвенцию на свои каботажные перевозки. При воспроизведении правил Конвенции в своем национальном законодательстве этим правом воспользовались Англия, США, Япония, Скандинавские страны и др.

С созданием Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (1964г.) Гаагские правила стали подвергаться критике и с политических позиций. Отмечалось, что эти нормы базировались на положениях, совершенно отличающихся от существующих в настоящее время. Развивающиеся страны не могли участвовать в их создании. К концу 19 века судовладельцы были более сильной стороной, чем отправители груза, поскольку они могли выступать совместно и устанавливать правила, в которых доминировали их интересы. По мнению развивающихся стран, эти нормы, создаваемые развитыми странами и особенно странами-судовладельцами, не могли обеспечивать интересы грузовладельцев, они являются неприемлемыми для развивающихся стран.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Егоров К.Ф. Международная конвенция 1924 года о коносаментах и морском законодательстве зарубежных государств // Морское право и практика 1967. №33. Л. С.10.

<sup>15</sup> Venkatramich K. Shipping legislation in India with reference to bills of lading // Law and international trade transaction. 1973. Bombay, p. 28.

На своей 9-й сессии в 1976 году ЮНСИТРАЛ одобрила проект **Конвенции ООН о морской перевозке грузов**, который был рассмотрен на международной конференции, состоявшейся в Гамбурге в 1978 году.

Конвенция определила третий правовой режим в сфере морской перевозки грузов, получившая наименование Гамбургские правила. Конвенция вступала в силу после того, как ее участниками стали двадцать государств. Энтузиазм, с которым принималась Конвенция в 1978 г., с годами несколько поубавился. Она вступила в силу лишь 1 ноября 1992 г., и ее участниками в настоящее время являются около тридцати государств.

Правила вносят ряд изменений в международно-правовое регулирование морских перевозок грузов по коносаменту, они регулируют более широкую сферу и в значительной мере сближены с нормами, действующими на других видах транспорта.

Конвенция применяется не только к коносаментам, для которых предусматривается дополнительно 13 обязательных реквизитов, но и ко всем договорам перевозки (за исключением чартера).

#### *Статья 15. Содержание коносамента*

*1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:*

*a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях - относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;*

*b) внешнее состояние груза;*

*c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;*

*d) наименование грузоотправителя;*

*e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;*

*f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;*

- g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;*
- h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;*
- i) место выдачи коносамента;*
- j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;*
- k) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;*
- l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;*
- m) указание - в соответствующих случаях - о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;*
- n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и*
- o) повышенный предел или пределы ответственности, если таковые согласованы.*

Отметим, что коносамент как форма договора морской перевозки применяется обычно при доставке генеральных грузов в линейном судоходстве. В отличие от чартера он не предусматривает обязанности перевозчика предоставить грузовладельцу определенное грузовое помещение. Отдельные партии груза могут быть размещены перевозчиком (капитаном) на судне по его усмотрению исходя из общих интересов рейса. Только размещение груза на верхней палубе должно быть согласовано с грузовладельцем, о чем делается отметка на лицевой стороне коносамента. Перевозчик имеет право после принятия данной партии грузить или выгружать любые другие грузы в этом или ином порту линии, а также выполнять различные вспомогательные операции и ремонтные работы. Условия перевозки и тарифы, разрабатываются линейной компанией, действуют для всех грузоотправителей и в течение длительного периода вплоть до изменения.

**Особое значение коносамент имеет в отношениях между судовладельцем и получателем груза, являясь, по сути, единственным документом, регулирующим эти отношения.** Коносамент является ценной бумагой, которая выражает право собственности на конкретный указанный в ней

товар. Это транспортный документ, который содержит условия договора морской перевозки. Коносамент представляет собой документ, держатель которого получает право распоряжаться грузом. Коносамент выдается перевозчиком отправителю после приема груза и удостоверяет факт заключения договора. Коносамент выдается на любой груз независимо от того, каким образом осуществляется перевозка: с предоставлением всего судна, отдельных судовых помещений или без такого условия.

В коносаменте определены правоотношения между перевозчиком и грузополучателем, этот документ выдается перевозчиком грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента.

Согласно п.1 ст.142 КТМ РФ после приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать последнему коносамент. Это положение соответствует п.1 ст.14 Гамбургских правил и вносит полную ясность в вопрос о том, является ли обязанность перевозчика выдать коносамент безусловной или зависит от усмотрения отправителя.

В КТМ 1968 г. соответствующее положение было сформулировано иначе («перевозчик обязан выдать отправителю коносамент»), что вызывало определенные споры, хотя по Гагско-Висбийским правилам (ст.3) выдача коносамента также зависит от требования отправителя. Коносамент выдается после приема груза к перевозке, однако это не означает, что отправитель должен потребовать выдачи коносамента немедленно. Известны случаи, когда такое требование отправитель высказывал уже после отхода судна в рейс.

Коносамент универсальный документ многоцелевого назначения, с **юридической точки зрения коносамент выполняет три функции:**

- а) свидетельствует о заключении договора перевозки;
- б) является распиской в получении груза перевозчиком;
- в) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

Коносамент является официальной квитанцией судовладельца (перевозчика), подтверждающей, что товары, которые предположительно находятся

в указанном виде, количестве и состоянии, определены в указанное место назначения на конкретном судне или, по крайней мере, получены под охрану судовладельца для цели отправки. Другими словами, коносамент является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза.

Доказательственная сила коносамента как расписки, выданной в подтверждение приема груза для перевозки, зависит от того, между какими участниками перевозки возник спор по поводу данных коносамента о грузе. Если данные коносамента служат предметом спора между сторонами договора — отправителем (фрахтователем) и перевозчиком, они считаются достоверными, пока не доказано противоположное (так называемое доказательство «prima facie» - «по первому виду»). Если же коносамент переходит к третьему лицу, то оспаривание данных коносамента перевозчиком уже недопустимо.

Доказательственная сила коносамента может быть в значительной степени подорвана, если данные о грузе, зафиксированные в коносаменте, были исправлены, или если сам коносамент подвергся механическим повреждениям. Обычно формы коносаментов разрабатывают сами перевозчики. Эти формы содержат (на лицевой и обратной сторонах) довольно подробные условия перевозки. В международном судоходстве применяются и так называемые «короткие» формы коносаментов, которые содержат лишь минимум необходимых условий и отсылают к соответствующим полным условиям или чартерам (если коносамент выдается на основании чартера). Они не содержат текста на оборотной стороне, а на лицевой стороне указывается, что договор перевозки, свидетельством заключения которого является данная короткая форма, регулируется условиями, содержащимися в полной форме, 1 экземпляр которой можно получить в конторе перевозчика или его агента.

Коносамент удостоверяет заключение договора морской перевозки, который фактически заключается до подписания коносамента, и повторяет в деталях его содержание. **Сам по себе коносамент не является договором морской перевозки**, как это часто полагают на практике. Договор всегда двусторонняя или многосторонняя сделка, тогда как коносамент односторонний

акт, подписываемый капитаном или иным уполномоченным представителем перевозчика. Договор морской перевозки груза, заключение которого подтверждено выдачей коносамента, является договором присоединения в смысле ст. 428 ГК. Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, который должен содержать данные, указанные в подп. 3-8 п. 1 ст. 144 КТМ которые излагают основные условия договора перевозки. Коносамент является лишь одним из свидетельств заключения договора и его условий.

Являясь товарораспорядительным документом на товары, позволяет покупателю распорядиться ими путем передаточной надписи и предоставления коносамента. Таким образом, коносамент предоставляет право собственности на товары. В соответствии со ст. 143 ГК РФ к ценным бумагам в числе других (облигации, вексель, чек, акции и другие) относится и коносамент. Что позволяет товары указанные в коносаменте при определенных условиях купить, продать, передать.

Содержание и форма коносаментов, применяемых в настоящее время в международном торговом мореплавании, отражают многовековую практику морской торговли и коммерческого оборота.

После принятия Конвенции 1924. г., Протокола 1968 г. к ней, а также Гамбургских правил 1978 г. все больше проявляется тенденция к унификации содержания коносаментных условий в соответствии с принципами упомянутых конвенций, а также с учетом потребностей торгового оборота сегодняшнего дня.

В настоящее время международные договоры, регулирующие морскую перевозку грузов, значительно устарели. Со времени их принятия в секторе морских перевозок произошли серьезные изменения технического и коммерческого характера: расширение контейнерных перевозок, стремление организовать перевозку на условиях «от двери к двери» в рамках единого договора и развитие практики использования электронных транспортных документов. Эти изменения были учтены в **Конвенции договорах полностью или частично морской перевозки грузов 2008 г.** В отличие от Конвенции 1924 г. Конвенция 2008 г. применяется не только к коносаментам, а к любым транспортным документам. С

момента вступления в силу Конвенции 2008 г. для государств – участников названные выше конвенции в сфере морской перевозки грузов утрачивают силу.

Конвенция 2008 г. устанавливает единообразный современный правовой режим, регулирующий права и обязанности грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей в соответствии с договором перевозки груза на условиях «от двери к двери», которая включает этап международной морской перевозки.

*В статье 1 Конвенции даны определения в том числе*

*«Транспортный документ» означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который:*

*a) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и*

*b) 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.*

Также следует отметить, что в соответствии со ст. 6 Конвенция не применяется в отношении следующих договоров при линейных перевозках:

*a) чартеры; и*

*b) другие договоры на использование судна или любого пространства на нем.*

*И в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случаев, когда:*

*a) не существует чартера или другого договора между сторонами на использование судна или любого пространства на нем; и*

*b) выданы транспортный документ или транспортная электронная запись.*

Конвенцией в статье 36 предусматриваются следующие необходимые данные, которые следует включать в транспортный документ:

*a) надлежащее описание груза для транспортировки;*

*b) основные марки, необходимые для идентификации груза;*

*c) число мест или предметов, или количество груза; и*

*d) вес груза, если он указан грузоотправителем.*

Договорные условия в транспортном документе также должны включать:

*a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;*

*b) наименование и адрес перевозчика;*

*c) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и*

*d) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.*

А также:

*a) наименование и адрес грузополучателя, если они указаны грузоотправителем;*

*b) название судна, если оно указано в договоре перевозки;*

*c) место получения груза и место его сдачи, если оно известно перевозчику;*

*и*

*d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки.*

Обычно коносамент - это типографским способом отпечатанный бланк, в который на пишущей машинке или на принтере вносятся определенные сведения.

Коносаменты выписываются на основе стандартных форм (бланков). Эти формы разрабатываются и одобряются объединениями судовладельцев, линейными судоходными компаниями и другими морскими предприятиями. Большинство коносаментов разработаны под эгидой международной неправительственной морской организации - БИМКО (Балтийский и Международный морской Совет).

В послевоенный период примером такой унификации может служить разработанный БИМКО в 1946 г. линейный коносамент на базе Гаагских правил под кодовым наименованием «Конбилл». В 1949 г. эта же организация разработала новую унифицированную проформу линейного коносамента — «Конлайнбилл». В 1952 и 1978 гг. проформа была частично пересмотрена и получила широкое признание в Англии, Франции, ФРГ, Испании и Скандинавских странах. Однако в международном торговом мореплавании до сих пор сохранилось большое количество проформ, коносаментов.

Судоходные предприятия разрабатывают собственные образцы коносаментных проформ, изготовленных типографским способом, с учетом практики своей работы, рода перевозимых грузов, района перевозки и других требований. Проформы используются только после заполнения их применительно к определенной перевозке. Коносамент оформляется на каждую отдельную партию товара одного наименования, следующую от одного отправителя в адрес одного получателя и имеющую одну маркировку. Однако допускаются исключения, когда по одному коносаменту следуют сборные отправки грузов, различных отправителей и получателей. В этом случае принцип одного отправителя и одного получателя соблюдается, т.к. в качестве отправителя и получателя обычно выступают экспедиторские фирмы, а реальный грузовладелец получает коносамент, выписанный не судовладельцем, а такой фирмой. Таким путем достигается сокращение сроков доставки грузов и снижение транспортных затрат.

Проформа коносамента может быть разработана и утверждена:

1.судовладельцем (чаще всего при линейных перевозках);

2.международной организацией (например, проформы соответствующих чартерных коносаментов, утвержденных БИМКО или проформа коносамента на смешанные перевозки, утвержденная FIATA).

По системе расположения материалов **все существующие коносаменты можно разделить на 2 неравные группы.** К первой, наиболее многочисленной, относятся те проформы, в которых данные о грузе, перевозчике, судне, получателе, месте и дате выдачи коносамента и т. п. расположены на лицевой стороне коносамента, тогда как на оборотной стороне излагаются условия (оговорки) перевозки груза. Ко второй группе можно отнести проформы, изложенные в обратном порядке.

Обычно заполненная лицевая сторона коносамента содержит сведения, которые можно сгруппировать по данным, относящимся:

к участникам перевозки — наименования перевозчика (во многих случаях это входит не в самый текст коносамента, а фигурирует в его названии); отправителя, получателя (именной коносамент) либо указание на то, что коносамент является ордерным или предъявительским;

к судну — его название и т. п.;

к рейсу — указания о портах погрузки и выгрузки и т. п.;

к грузу — его наименование, маркировка, количество, масса, описание состояния груза (как правило, по внешнему виду) и оговорки, которые капитан считает необходимым внести, относительно количества либо качества перевозимого груза;

к условиям перевозки и к самому коносаменту — размер фрахта и условия его выплаты, стоимость других коммерческих операций (хранение, различные сборы, платежи, комиссионные и т. п.), дата и место выдачи коносамента, количество выданных экземпляров, а также подпись лица, выдавшего коносамент. Что нашло отражение в пункте 1 статьи 144 КТМ РФ «содержание коносамента»

*1. В коносамент должны быть включены следующие данные:*

*1) наименование перевозчика и место его нахождения;*

2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

3) наименование отправителя и место его нахождения;

4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;

5) наименование получателя, если он указан отправителем;

6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;

7) внешнее состояние груза и его упаковки;

8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

9) время и место выдачи коносамента;

10) число оригиналов коносамента, если их больше чем один;

11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки.

Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

Следует обратить внимание на то, что перевозчик должен указать в коносаменте число мест или предметов и массу груза или его количество. Согласно подп. «б» п.3 ст.3 Гаагско-Висбийских правил перевозчик обязан указать число мест или предметов либо количество или вес груза. Такое положение содержалось в п.7 ст.124 КТМ 1968 г. Обычно отправитель при перевозке генеральных грузов всегда указывает не только количество мест (например, 10 единиц), но и их вес (например, 1000 кг). Если перевозчик включал в коносамент данные о числе мест и весе, то в некоторых странах это влекло за собой ответственность перевозчика. Поэтому считается общепринятым, что перевозчику

предоставляется право выбора альтернативы, предусмотренной в подп. «b» п.3 ст.3 Гаагско-Висбийских правил. Практически все коносаменты, которые выдаются перевозчиками содержат на лицевой стороне «оговорку о неизвестности» (например, в форме коносамента КЭ-2.4.Л она сформулирована следующим образом<sup>16</sup>: «All particulars (weight, measure, marks, numbers, quantity, value and etc.) thereof being as stated by the Merchant but unknown to the Carrier»<sup>17</sup>). Такая оговорка считается не противоречащей правилам, поскольку не направлена на освобождение перевозчика от ответственности.

Что касается определения «числа мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств», то не всегда возможно точное определение. В частности при перевозке наливных, насыпных грузов. Наливной груз подается по трубопроводам в судовые танки с высокой скоростью. По шлангам он идет во вспененном состоянии. Большое количество пузырьков воздуха при значительных объемах груза приводит к расхождению результатов замеров, осуществляемых в береговых и судовых емкостях. Та же картина при выгрузке наливного груза.

Эти расхождения дополняются различными способами замера груза в береговых емкостях портов отправления и назначения, а также в судовых танках. В судовых танках после выгрузки нефти и нефтепродуктов образуются остатки. Они представляют собой сгустки смолы и механических примесей. Выкачиванию не поддаются, невзирая на исправное состояние судовых насосов. Часть нефти и нефтепродуктов при перекачке остается в береговых трубопроводах.

Возможно, привести пример из практики. *Overseas Discoverer перевозила из Румынии в США груз сырой нефти. По данным отправителя, на судно было погружено 34 467 метрических тонн. Судовые замеры показывали меньшее количество. Судно было догружено после длительных споров. И все же расхождение между замерами осталось. Оно составило 74 тонны. Капитан подписал коносамент, где фигурировала цифра отправителя, но отсутствовала обычная*

---

<sup>16</sup> «Все данные (вес, марки, номера, количество, стоимость и т.д.) как заявлено отправителем, и не известны перевозчику».

<sup>17</sup> Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу Торгового Мореплавания Российской Федерации. М.: Изд. «Спарк», 2001. С. 246.

*оговорка о неизвестности количества груза. Капитан не сделал протест по поводу подписания такого коносамента. В порту выгрузки по судовым замерам было установлено 34 325 тонн. Разница составила 68 тонн. Ссылаясь на замеры в береговых емкостях, фрахтователи удержали из причитающегося перевозчику демереджа<sup>18</sup> стоимость недостающего количества груза.<sup>19</sup>*

Нельзя ни сказать, что на международном симпозиуме в Болгарии 1981 году было доказано, что само судно нельзя рассматривать как средство точного измерения количества находящейся на нем нефти, хотя на практике все же измерения производятся именно по судовым замерам.

По условиям чартера «the cargo is be pumped out of the ship at risk and expense as far as her permanent hose connections only». Суд нашел, что чартерный коносамент есть доказательство количества погруженного груза и может быть, опровергнут другими доказательствами. Судом были приняты во внимание разногласия в порту погрузки по поводу точного количества груза. Суд, однако, не разделил позицию фрахтователей, считая, что сравнение коносаментной цифры с цифрой береговых замеров противоречит условиям чартера. В решении указывалось: «Наличие лабиринта трубопроводов нефтеперегонной сети, соединяющей береговые танки, оставляет открытым вопрос, какое количество нефти, выкачанной из береговых танков, в действительности попадает на судно, и наоборот, какое количество нефти, выгруженной с судна, попадает в береговые танки». По этим причинам предпочтение было отдано цифрам судовых замеров в порту погрузки и выгрузки.<sup>20</sup>

По этим причинам перевозчик вносит в коносамент оговорку о неизвестности количества груза. Этими причинами обусловлена применяемая при морской перевозке нефти и нефтепродуктов норма допустимых потерь. По деловым обыкновениям, применяемым в мировой торговле нефтью, она составляет в среднем

---

<sup>18</sup> Демередж (demurrage). За простой судна сверх нормы судовладельцу должны быть возмещены его затраты на содержание судна во время стоянки.

<sup>19</sup> Юридический справочник по торговому мореплаванию/ Под редакцией к.ю.н. А.С.Кокина., М.: Издательство «Спарк», 1998. С.135.

<sup>20</sup> Там же.

0,5 % веса зафиксированного в коносаменте. Обычай делового оборота признаны одним из источников права (ст. 5, 431 ГК РФ).

Как определять количество погруженного и выгруженного с судна груза - эти два вопроса постоянно интересуют перевозчиков, грузовладельцев, страховщиков. Перевозчик, в коносаменте которого имеется оговорка о неизвестности количества груза, считает наиболее достоверным средством удостоверения факта утраты груза в пути его судовые замеры в портах погрузки и выгрузки. Совпадение данных судовых замеров (за минусом нормы допустимых потерь) служит доказательством отсутствия потери груза в пути. Напротив, получатели считают наиболее достоверным доказательством количества доставленного груза показатели береговых замеров. Расхождение между данными коносамента и данными береговых замеров они склонны рассматривать как наилучшее доказательство утраты груза в пути.

Позиция перевозчика в спорах о недочетах в большинстве случаев заключается в оспаривании самого факта утраты груза. При этом перевозчики ссылаются на оговорку в коносаменте о неизвестности и приводят данные судовых замеров грузов в порту погрузки и выгрузки. Если замеры за вычетом допустимых потерь совпадают, это является доказательством отсутствия убыли груза в пути. Как правило, возникает спор, чьи замеры являются наиболее точными.

Решить этот спор чисто техническими средствами нельзя из-за несовершенства методики измерения большого количества грузов, в частности нефти. В этих условиях повышается значение перевозочного документа, как средства защиты интересов перевозчика по претензиям о недочете нефтегрузов, ведь в коносаменте содержатся данные о количестве груза.

В международных конвенциях и национальных морских законодательствах критерий для приема груза от отправителя (продавца) дан в самой общей форме. Например, «внешний вид и видимое состояние груза» (п. 3 «с») Брюссельской конвенции о коносаментах), «общий характер груза» и «внешнее состояние груза» (п. 1 (а), (в) ст. 15 Гамбургских правил), «наименование груза... данные о внешнем

виде, состоянии и особых свойствах груза».<sup>21</sup> Коносамент дает краткое описание груза общего характера, которое дается по визуальному внешнему виду.

Согласно п. 7 перевозчик обязан указать внешнее состояние груза упаковки, что соответствует п. 4 ст. 3 Гаагско-Висбийских правил. Названное указание основывается на данных не отправителя, а самого перевозчика, который обязан проверить внешнее состояние груза. Практически перевозчик может проверить лишь внешнее состояние неупакованного груза, во многих случаях это заявление относится к упаковке. Обычно коносамент содержит стандартное положение о том, что «груз погружен в хорошем по внешнему виду состоянии». *В решении канадского суда по делу Wirth Ltd v. Belcan N.V. требование получателя не было удовлетворено, поскольку он не смог доказать, что ущерб стальным рельсам был причинен в то время, когда они находились в распоряжении перевозчика. Чистый коносамент, выданный перевозчиком в Антверпене, указывал только на внешне хорошее состояние груза при его получении перевозчиком (т.е. на то, что никакое повреждение не было внешне заметно при разумной проверке груза). При отсутствии доказательств того, что ущерб был причинен после передачи груза перевозчику, получателю в иске было отказано.*<sup>22</sup>

Разумеется, перевозчик не обладает всеобъемлющими знаниями и не может быть экспертом во многих областях. Поэтому проверка внешнего состояния груза и должна ограничиваться разумными мерами. *В решении по одному делу американский суд отметил, что представители перевозчика не могут рассматриваться в качестве экспертов по описанию состояния груза.* В то же время некоторый минимум заботы и знаний перевозчиком должен быть проявлен. *Как отметил Апелляционный суд Бельгии, капитан должен обладать минимальным опытом, чтобы уметь отличить 150 тонн леса, находящегося в прекрасном состоянии, от 68 тонн леса весьма посредственного качества.*

---

<sup>21</sup> Кодекс торгового мореплавания 1999 года п.6, 7 ст. 144.

<sup>22</sup> Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу Торгового Мореплавания Российской Федерации. М.: Изд. «Спарк», 2001. С. 250.

Также следует привести один пример, который касается некоторых проблем с перевозкой древесины. *Так в январе на борт судна была доставлена партия пиломатериалов. Во время стоянке в порту был сильный мороз и на территории склада лежал снег. Однако во время погрузки снег не шел, и капитан судна сделал в коносаменте следующую оговорку: «погружено в надлежащем по внешнему виду состоянии». В порту разгрузки часть груза была сдана в подмоченном состоянии. В результате обследования выяснилось, что ущерб был нанесен из-за попадания пресной воды на груз. По мнению эксперта, снег попал на пиломатериалы до или во время погрузки судна. Грузополучатель возложил ответственность за ущерб на судовладельца. Из показаний капитана, очевидно, что снег мог быть занесен на борт судна только во время загрузки.*

*В данном примере исходить следует из утверждений капитана в коносаменте - «погружено в надлежащем по внешнему виду состоянии». Если в порту разгрузки будет установлено, что груз был подмочен, то судовладелец (перевозчик) должен доказать факт нанесения ущерба грузу до погрузки на судно. Если снег выпал до передачи груза капитану, то он не несет ответственности. Во всяком случае, он должен был подробно отметить в коносаменте этот факт. Если бы снег выпал во время погрузки, то работы по погрузке должны быть прерваны и все грузовые люки закрыты.*

*В случае если пиломатериалы были только что выработаны, то на древесине смогут появиться ледяные кристаллы вследствие естественной влажности. Во время перевозки и разгрузки эти кристаллы тают.*

*Таким образом, пиломатериалы приобретают вид подмоченного груза. Капитану следует при получении груза, хранящегося длительное время на сильном морозе, соблюдать чрезвычайные меры предосторожности, так как одна лишь подача протеста может быть недостаточной мерой.<sup>23</sup>*

Особую важность приобретает положение о внешнем состоянии груза в связи с перевозкой грузов в контейнерах. Принимая от отправителя опечатанный им

---

<sup>23</sup> Морской транспорт. Серия «Морское право и коммерческая практика». Выпуск 2 (14), 1983. С. 59

контейнер, перевозчик имеет весьма ограниченные возможности для проверки содержимого, а указание в коносаменте о том, что груз находится в хорошем по внешнему виду состоянии, относится к внешнему состоянию контейнера.

Предположим, что контейнер пришел в порт разгрузки с исправными пломбами, но при вскрытии обнаружилось, что часть груза испорчена. Перевозчику были предъявлены требования о компенсации, последний не согласился, ссылаясь на то, что контейнер пришел с исправными пломбами. При разрешении такой ситуации Арбитраж будет руководствоваться тем, что грузополучатель получил контейнер в технически исправном состоянии, с исправными пломбами и, следовательно, перевозчик ответственность за деформацию внутри контейнера нести не может.

Как правило, все коносаменты на лицевой стороне содержат положение о внешнем состоянии груза. На тот случай, если перевозчик почему-то не включил в коносамент данные о внешнем состоянии груза, в п. 2 ст. 145 КТМ содержится следующая презумпция: если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в нем внешнее состояние груза, считается, что в коносаменте указано хорошее состояние груза. Если груз по внешнему виду находился в хорошем состоянии, то в обязанность перевозчика входит доставка его в таком же хорошем по внешнему виду состоянии.

Основу английской практики составляют следующие положения, слова коносамента «с внешней стороны в полной исправности и в хорошем состоянии» означают, что с внешней стороны, и поскольку можно было видеть, товары были погружены в полной исправности на борт судна. Но данное указание не распространяется на товары, которые не были доступны для разумного осмотра вследствие обстоятельств погрузки. От судовладельца нельзя требовать описания фактического состояния товара, видеть который он не может (например, товара, упакованного в ящики). Указание на «внешний вид» не рассматривается как обещание или обязательство со стороны судовладельца, а лишь как констатация факта, то есть утверждение того, что определенные факты верны.

**Положение о включении условий о фрахте**, подлежащем уплате получателем,<sup>24</sup> было включено в интересах получателя в Гамбургские правила и обеспечивается в них презумпцией, содержащейся в п. 4 ст. 16: если в коносамент не включено указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться получателем, считается, что никакого фрахта с него не причитается.

Коносамент, в котором говорится, что фрахт уплачен вперед, и в котором капитан поставил свою подпись или который подписали агенты от имени капитана, выступает как расписка в получении груза.

Коносамент является документом, подтверждающим право на грузы, и сторона, которая владеет коносаментом, может по предъявлении его в порту выгрузки ожидать получения погруженных товаров, даже если фрахт, вопреки передаточной подписи на коносаменте, в действительности не был уплачен.

Необходимо также отметить, один не маловажный аспект, что после выдачи груза получателю перевозчик утрачивает право требовать от отправителя уплаты сумм, которые получатель должен был уплатить за перевозку, но не уплатил, если только перевозчик не докажет, что не смог осуществить право удержания груза по не зависящим от него обстоятельствам.

*Морской перевозчик, осуществлявший перевозку груза, предъявил в арбитражный суд иск к грузоотправителю о взыскании фрахта за перевозку груза. Согласно статье 163 КТМ РФ все причитающиеся перевозчику платежи оплачивает отправитель или фрахтователь, а в случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком и при включении данных об этом в коносамент, допускается перевод платежей на получателя. Условиями выданного перевозчиком коносамента, на основании которого осуществлялась перевозка, было предусмотрено, что фрахт оплачивает грузополучатель.*

*Арбитражный суд в иске отказал, исходя из того, что в соответствии с пунктом 1 статьи 160 КТМ РФ получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за*

---

<sup>24</sup> Кодекс торгового мореплавания 1999 года п.8 ст.144.

*простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которого осуществлялась перевозка груза. В данном случае перевозчик выдал перевозившийся груз получателю до уплаты им фрахта, причитающегося перевозчику. Следовательно, перевозчик не реализовал предоставленное ему пунктом 2 статьи 160 КТМ РФ право на удержание груза до оплаты получателем сумм или предоставления обеспечения, указанных в пункте 1 статьи 160 КТМ РФ. Пункт 3 статьи 160 КТМ РФ предусматривает, что после выдачи груза получателю перевозчик утрачивает право требовать от отправителя или фрахтователя суммы, не уплаченные получателем, если только перевозчик не смог осуществить право удержания груза по не зависящим от него обстоятельствам.*

*Поскольку перевозчик не доказал, что он не смог осуществить право удержания груза по не зависящим от него обстоятельствам, он утратил право требовать причитающийся ему фрахт от грузоотправителя.<sup>25</sup>*

Следующими важными данными, указываемыми на лицевой стороне коносамента, являются: время и место выдачи, количество выпущенных оригиналов и подпись.

### **Перевозчик обязан указать в коносаменте время и места его выдачи.**

Дата коносамента устанавливает презумпцию того, что груз был принят перевозчиком в тот день, который указан в коносаменте. Заинтересованные лица вправе оспорить правильность этой информации путем предоставления других, более достоверных и убедительных доказательств. В свою очередь перевозчик не лишен права приводить доказательства о достоверности даты коносамента.

По российскому праву в коносаменте достаточно указать только дату его выдачи. Закон не требует вносить дату погрузки на борт судна, дату отправления судна из порта, дату передачи коносамента отправителю груза (его представителям или сдачи органам связи для отсылки в пункт, указанный отправителем).

---

<sup>25</sup> Президиум Высшего арбитражного суда Российской Федерации. Информационное письмо от 13 августа 2004г. № 81.

Дата коносамента относится к существенным элементам коносамента. Документ будет иметь юридические недостатки, если перевозчик не выполнит своей обязанности в части правильного его датирования. Никто не вправе требовать от перевозчика выдачи коносамента с датой иной, чем дата фактического приема груза.

БИМКО предупреждает своих членов о необходимости соблюдения капитанами обязанности правильного датирования коносаментов.

В практике встречаются случаи, когда фрахтователи или грузоотправители оказывают сильное давление на капитана с целью заставить его подписать коносамент с неправильной датой. Такое действие капитана рассматривается как обманный акт.

Выдача перевозчиком преждевременно датированного коносамента создает серьезные помехи в нормальном функционировании механизма договорных отношений по купле-продаже, т. е. между продавцом и покупателем. В частности, получатель-покупатель, основываясь на дате коносамента, ошибочно считает, что груз был погружен в срок, предусмотренный договором. В связи с этим он лишается возможности использовать свои права на применение штрафных санкций за просрочку исполнения и на расторжение договора. Что касается отправителя-продавца, преждевременно датированный коносамент позволяет ему извлекать ряд преимуществ, например, устранить угрозу расторжения договора купли-продажи по причине несвоевременного представления транспортных документов. Наконец, говоря о перевозчике, следует подчеркнуть, что, вручая отправителю, коносамент с ложной датой, он нарушает правило, запрещающее ему выдавать этот документ до принятия груза на борт судна.

**Коносамент выдается в определенном количестве экземпляров** тождественного содержания, которые составляют комплект (set of bills), который обычно составляется в трех экземплярах. Это делается с целью облегчения обращения коносамента, и страхует отправителя от риска утраты пересылаемого коносамента. При выдаче груза по одному из экземпляров коносамента остальные

теряют силу (stand void),<sup>26</sup> и с судоходной компании снимается всякая ответственность за товар.

Все экземпляры являются оригиналами, и на них ставится штамп «оригинал».

Количество экземпляров в комплекте чаще зависит от соглашения сторон, нежели от требования закона. Перевозчик составляет и одновременно выдает грузоотправителю столько одинаковых экземпляров, сколько тот пожелает. Множественность экземпляров преследует цели, аналогичные вексельному праву. Дубликаты страхуют кредитора от риска пересылаемого по почте документа, облегчают обращение коносаменты: продавец получает возможность предложить товар одновременно нескольким лицам.<sup>27</sup>

Может появиться ситуация, когда в порту выгрузки несколько держателей коносаменты потребуют от перевозчика исполнения обязательств. Разрешение этого вопроса делается на основе права места нахождения груза. Достаточно простое решение предлагается немецким правом: если требование поступило одновременно от нескольких держателей отдельных экземпляров коносаменты, перевозчик отказывается удовлетворять их требования, помещает груз в склад и извещает об этом указанных лиц (§ 646 ГТУ). С другой стороны, немецкое право называет критерии выявления лица, обладающего преимущественным правом требования – тому, кому ранее других был передан коносамент (§ 656 ГТУ). В американском праве (п.3 ст.7-304 ЕТК) применяется такой же критерий. По российскому праву преимущество имеет не тот из покупателей, кто ранее других заключил договор купли-продажи вещи, а тот, которому вещь передана раньше (ст.397 ГК РФ).<sup>28</sup>

Коносаменты в комплекте должны обозначаться своими порядковыми номерами. Нумерация указывает, что данные экземпляры относятся все к одному

---

<sup>26</sup> Кокин А.С. Коносамент: Правовые аспекты. М.: "Транспорт", 1981. С. 49

<sup>27</sup> Выдача более одного экземпляра коносаменты увеличивает риски мошенничества с коносаменты. Этому вопросу уделялось внимание еще на Венецианском коллоквиуме по коносаменты, майИюнь 1983 года.

<sup>28</sup> Юридический справочник по торговому мореплаванью./Под ред. А.С.Кокина., М.: Спарк, 2002. С.164

коносаменту, а не представляют собой отдельные, самостоятельные коносаменты. Без такого указания каждый из документов следует рассматривать как отдельно взятую распорядительную бумагу.

**Российское морское право не делит выданные экземпляры коносамента на оригиналы и копии.** В отношениях между перевозчиком и держателем коносамента каждый экземпляр из одного и того же комплекта имеет силу подлинного товарораспорядительного документа. В сущности, все экземпляры равноценны.

Вторичная выдача коносамента по одному и тому же основанию (обнаружены опечатки, механические повреждения, выявлены расхождения данных коносамента с условиями аккредитива и т. д.) допустимо при условии возвращения перевозчику всех ранее выданных отправителю экземпляров коносамента. Этого требует не только здравый смысл. Законодательства и судебная практика некоторых стран устанавливают ответственность перевозчика за убытки, вызванные выдачей избыточного количества коносаментов. Необходимость вторичной выдачи коносамента может возникнуть при утере оригинала коносамента. М.М.Агарков считал, что уничтожение бумаги может и не вести к потере права и в этом он прав. Потеря документа затрагивает интересы кредитора тем, что затруднит доказательство их существования. В целях защиты своих прав кредитору придется обратиться к помощи суда. Американское право дает нам примет такого решения. Если документ утерян, украден или уничтожен, суд может вынести приказ о выдаче товара или о выдаче заменяющего документа, а зависимый держатель без ответственности перед какими-либо лицами может исполнить такой приказ.

Риск предъявления утерянного коносамента лежит на перевозчике и появляется он в тот момент, когда перевозчик выдал дубликат оригинала коносамента. Во избежание такого риска допустима выдача дубликата утерянного коносамента против соответствующего обеспечения. Вторичная выдача коносамента без достаточных оснований оценивается как виновное нарушение договора со стороны перевозчика.

**Коносамент должен быть подписан** перевозчиком или лицом, имеющим полномочия перевозчика. В качестве такого уполномоченного лица Кодекс<sup>29</sup> прямо указывает лишь на капитана, на судне которого перевозится груз: его подпись на коносаменте означает, что договор перевозки заключен с самим перевозчиком. Что касается иных лиц, то вряд ли можно создать исчерпывающий их перечень. Вопрос о том, имели ли эти лица полномочия перевозчика на заключение договора, подписание и выдачу коносамента, решается в соответствии с гражданским законодательством.

Согласно Гамбургских правил<sup>30</sup> подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент. Аналогичное положение в КТМ включено не было. Согласно п.2 ст.160 ГК использование при совершении сделок факсимильного воспроизводства подписи с помощью средств механического или иного копирования, электронно-цифровой подписи либо иного аналога собственноручной подписи допускается в порядке и в случаях, предусмотренных законом, иными правовыми актами или соглашениями сторон. При возникновении спора о действительности подписи в договоре, в котором использована система цифровой (электронной) подписи, арбитражные суды должны принимать решение по конкретному спору с учетом оценки всех имеющихся материалов.<sup>31</sup>

Гамбургские правила предусматривают возможность применения средств современной техники лишь в отношении подписи капитана, оставляя открытым вопрос о возможности использования электронной техники в отношении других данных коносамента либо о его замене данными, сформулированными с помощью такой техники. Следует отметить, что Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. сделала шаг вперед по сравнению с

---

<sup>29</sup> Кодекс торгового мореплавания 1999 года п.1 ст.144.

<sup>30</sup> Конвенция ООН 1978 года п.3 ст.14.

<sup>31</sup> Информационное письмо Высшего Арбитражного Суда от 19 августа 1994 г., N С1-7/ОП-587 // Вестник ВАС РФ. 1994. N 11. С.68.

Гамбургскими правилами. Согласно п.4 ст.5 Конвенции оператор вместо документа смешанной перевозки может использовать любые механические или другие средства, обеспечивающие запись данных, которые должны содержаться в документе. Однако использование этих средств ограничивается необоротными документами и на это надо получить согласие отправителя.

Основные трудности замены коносамента электронной информацией лежат не в технической области, а вытекают из функции коносамента как товарораспорядительного документа.

В преамбуле п.1 ст.144 КТМ использовано выражение «в коносамент должны быть включены: » определенные данные, в то время как согласно п.3 ст.3 Гагско-Висбийских правил коносамент должен содержать эти данные «в числе прочих», а п.1 ст.15 Гамбургских правил устанавливает, что в коносамент, «в частности», должны включаться определенные данные. Предпринимаемые в прошлом попытки определить, какие реквизиты коносамента являются обязательными, успехом не увенчались. Поэтому и перечень данных, приведенный в п.1 статьи 144 КТМ РФ, не является обязательным. Стороны договора купли-продажи товара сами решают, какая информация в транспортных документах им необходима. Отсутствие каких-либо данных не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, что он удовлетворяет требованиям, предъявляемым к товарораспорядительным документам.

На лицевой стороне коносамента так же содержатся **данные о применимом праве**, в случае возникновения между сторонами спора, данное будет рассмотрено ниже.

На оборотной стороне проформы в виде отдельных пунктов обычно излагаются условия перевозки. Иногда они располагаются в определенной последовательности и снабжаются названиями (например, коносаменты «Конбилл» и «Конлайнбилл»), однако в большинстве случаев названия отсутствуют и коносаментные условия размещаются в произвольном порядке. На примере проформы Conlinebill, рекомендованную БИМКО рассмотрим оборотную сторону коносамента (Приложение № 1).

Оборотная сторона коносамента обычно содержит общие условия перевозки, в частности:

- толкование таких терминов, как «торговец», «перевозчик», «груз», «держатель» и т.п.;
- условие о первостепенности закона (Paramount Clause), по которому на коносамент распространяются Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила либо делается ссылка на другие конвенции или национальное законодательство;
- условие о юрисдикции, определяющей место рассмотрения споров, вытекающих из перевозки;
- период ответственности, в течение которого перевозчик и/или его представитель отвечает за утрату или порчу груза;
- условие о районе плавания (The Scope of Voyage), обычно это указание на возможность и условия девиации;
- оговорку о замене судна, перегрузке и экспедиции;
- условие о погрузке, выгрузке и сдаче груза;
- условие о залоговом праве;
- условие о задержке;
- условие об общей аварии и спасении.

Кроме перечисленных условий коносамент может содержать и другие, относящиеся непосредственно к конкретной перевозке.

Может возникнуть вопрос: а на, каком языке оформляется коносамент? Отвечая на поставленный вопрос, следует руководствоваться Конституцией РФ, где в статье 68 сказано, что государственным языком Российской Федерации на всей ее территории является русский язык.

Конносамент, используемый при оформлении внутренних перевозок в пределах РФ и исключительной экономической зоны РФ, в обязательном порядке должен оформляться на русском языке. Одновременно условия коносамента могут быть изложены на ином языке. Таким образом, можно сделать коносамент двуязычным, например русско-английским.

При двуязычном оформлении коносамента все включенные в него данные, а также условия и оговорки, должны быть изложены на обоих языках в полном объеме.

Независимо от того, на каком языке или языках оформлен коносамент, возможность включения в него тех или иных условий и/или оговорок обуславливается нормами правового акта, регулирующего вопросы выдачи и содержания коносамента.

После определения понятия коносамента возникает вопрос о сфере его применения, значимости в коммерческом обороте.

По сфере своего применения (трамповое или линейное судоходство) коносаменты делятся на чартерные, линейные и смешанные.

Если приему груза предшествует заключение между сторонами чартера, то соответственно выданный коносамент называется чартерным. Если же судно заранее не фрахтуется, чартер не составляется, что характерно для линейного судоходства, то перевозка осуществляется в соответствии с коносаментом, называемым линейным.

Чартерные и линейные коносаменты различаются по формам эксплуатации морских судов. В трамповом судоходстве, где отношения сторон регулируются чартером, который подписывают фрахтовщик и фрахтователь, коносамент, выданный по нему, является распиской в получении груза, в известном смысле он наряду с чартером может выступать в качестве доказательства договора перевозки (рейсового чартера). Такой коносамент может содержать ссылку на чартер: «Данный коносамент должен подчиняться условиям и оговоркам чартера, заключенного между ... и ... датированного ...». Это так называемая краткая форма коносамента (short form), т. е. такая, которая в части условий перевозки отсылает к документу иному, чем данный коносамент. Чартерный (фрахтовый) коносамент (chartered bill of lading) применяется в трамповых (нерегулярных) перевозках.

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.

Линейный коносамент на своей обратной стороне (principal, additional clauses) содержит условия договора морской перевозки груза оператором — держателем (учредителем) судоходной регулярной линии, название которой содержится на лицевой стороне коносамента. Главным содержанием такого договора является перевозка грузов на «линейных условиях» (liner terms) согласно проформ линейных коносаментов БИМКО «Висконбилл» (visconbill), 1973 г. «Конлайнбилл» (conlinebill) — «развернутая форма» и «Лейнербилл» (liner bill) — «краткая форма», 1978 года. Изложенные в проформах условия и состав «боксов» на лицевой стороне этих проформ являются исходной базой для разработки коносамента конкретной линии.

Как линейный, так и чартерный коносамент определяют отношения между перевозчиком и третьим лицом - добросовестным держателем коносамента.

Международные линейные сообщения организуются морскими перевозчиками на устойчивых географических направлениях международной торговли. Международные линии связывают между собой основные мировые экономические центры (Западную Европу, Северную Америку и Дальний Восток) и эти центры с другими регионами. Особенностью линейного судоходства является закрепление судов на данном направлении и их регулярные заходы в определенные порты по заранее объявленному расписанию. Объем услуг, оказываемый морскими линейными перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями значительно больше, чем в трамповом судоходстве. Обычно, морские линейные перевозчики принимают на себя обязательства оплачивать стоимость погрузки товаров в порту отправления и выгрузки - в порту назначения. Дополнительные издержки судовладельцев, связанные со спецификой линейных условий, возмещаются в тарифах линейного судоходства. Конкретное толкование линейных условий перевозок дается в проформах линейных коносаментов.

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.

Нельзя обойти и тот факт, что в последнее время получили развитие смешанные (комбинированные) перевозки грузов различными видами транспорта – водным, наземным, железнодорожным и т.д., что потребовало **смешенного (комбинированного) транспортного документа**. Комбинированным транспортным документом на смешанную перевозку, который подтверждает наличие договора смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое владение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора выступает коносамент на смешанную перевозку.<sup>32</sup> Смешанные перевозки регулируются Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов, которая была заключена в 1980 году в Женеве. Такие перевозки называют еще мультимодальными на всем своем протяжении выполняется по единому транспортному документу (мультимодальному коносаменту),<sup>33</sup> на ответственности одного перевозчика и с оплатой клиентом единой сквозной ставки провозной платы (Приложение № 2). Этот документ оформляется на доставку груза от пункта отправления до пункта назначения, такие перевозки называют «от двери до двери».

В качестве перевозчика по договору выступает оператор<sup>34</sup> перевозки, который заключает договоры с фактическими перевозчиками и рассчитывается с ними за выполненную работу, он несет ответственность перед своим клиентом за сохранность груза на всем пути следования.

---

<sup>32</sup> Англ –Combined Bill of lading (combined B/L); Combined transport document; Multimodal transport document).

<sup>33</sup> Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э.Л. Лимонов. СПб.: Издательский центр «Выбор», 2000. С. 159.

<sup>34</sup> В понятие «оператор» смешанной перевозки включается его служащие или агенты или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки.

Коносамент ФИАТА может использоваться не только при мультимодальных перевозках, но и в тех случаях, когда доставка осуществляется только одним видом транспорта.

Коносамент выдается в ордерной форме и является товарораспорядительным документом, если он не имеет отметки «именной».

Клиент гарантирует правильность заявленных им данных о содержании, весе, размерах, стоимости и страховке груза, однако оператор может проверить достоверность этих сведений. Если в результате такой проверки обнаружится, что декларация клиента не соответствует действительности, то клиент должен оплатить оператору перевозок пятикратную разницу между правильным и начисленным фрахтом или двукратную величину правильного фрахта за вычетом фактически начисленной суммы в зависимости от того, какой из этих двух штрафов окажется меньше.

Можно сказать, что развитие мультимодальных перевозок обусловлено, с одной стороны, ростом потребностей клиентуры в такого рода транспортном обслуживании и, с другой стороны, снижающейся рентабельностью чисто морских перевозок.

Помимо деления коносаментов на линейные, чартерные и смешанные принято также проводить различие по значимости в коммерческом обороте — бортовые и небортовые, и по признаку ценных бумаг — именные, ордерные, на предъявителя.

Бортовой коносамент может быть выдан по требованию отправителя только после того, как грузы будут погружены на борт судна. В дополнении к данным, предусмотренным п.1 ст. 144 КТМ РФ в бортовом коносаменте должна стоять дата (даты) погрузки груза. Выдача этого коносамента является наиболее убедительным доказательством того, что груз принят перевозчиком.

Банки обращают особое внимание на то, чтобы коносамент, выданный на погруженный груз, содержал название судна, и не признают таких, например, формулировок, как:

1) «погружено на борт судна либо на его субститут<sup>35</sup> или на другое судно»;

2) «...или субститут (названного)»;

3) «...или на то же самое судно с отправкой в следующем рейсе» и т. п. Эти оговорки снижают значение коносамента как бортового.

Небортовой коносамент, выдаваемый на груз, принятый к перевозке содержит формулу «принят к погрузке». В течение длительного периода времени судебная практика под влиянием банков отрицательно относилась к коносаментам, в которых не содержалось указания на фактическую погрузку грузов на борт судна. Такие документы не признавались коносаментами. Лишь в Брюссельской конвенции 1924 г. было закреплено положение, которое в косвенной форме определило правовое значение коносаментов на груз, принятый к перевозке. В ст. 3, п. 7 сказано, что отправитель может обменять полученный ранее товарораспорядительный документ на бортовой коносамент по усмотрению перевозчика.<sup>36</sup> Следует подчеркнуть, что коносамент на груз, принятый к погрузке, с правовой точки зрения менее удобен отправителю, поскольку интересы последнего защищены таким документом не в полной мере. Так, например, получая коносамент до погрузки груза на судно, отправитель принимает на себя и возможные риски, связанные с последующей погрузкой груза на судно. За эти риски судовладелец, согласно положениям Конвенции 1924 г., не несет ответственности. Иное дело бортовой коносамент, который подтверждает факт передачи груза на борт судна и, следовательно, на полную ответственность перевозчика. Получение бортового коносамента означает, что все риски, связанные с погрузкой груза, благополучно остались позади и груз целиком находится в ведении перевозчика.

---

<sup>35</sup> Субститут (substitute) - право судовладельца заменить поименованное судно другим. Это судно не обязательно должно быть однотипным, но должно иметь сходные эксплуатационные характеристики с тем, чтобы обеспечить перевозку обусловленного количества груза.

<sup>36</sup> Аналогичное положение закреплено в ст. 15, п. 2 Гамбургских правил 1978 г и в п.2 ст.144 КТМ РФ.

Небортовые коносаменты в настоящее время широкое применение в связи с внедрением в практику морских перевозок укрупненных грузовых мест (пакетирование груза) и особенно его контейнеризации и применения трейлерного способа предъявления груза, который становится доминирующим в линейном судоходстве.

Вопросы передачи прав по коносаменту и выдачи груза по российскому праву регулируются ст. 148 КТМ. Коносаменты как товарораспорядительные документы в зависимости от круга лиц, обладающих правом на груз, и способа перенесения этого права делятся на именные, ордерные и предъявительские. В большинстве случаев применение того или иного вида коносамента оговаривается в условиях контрактов и выбор не зависит от морского перевозчика, который обязан выдать по требованию отправителя коносамент любого вида.<sup>37</sup>

*Именной коносамент (straight bill of lading).* Требование выдачи груза по именному коносаменту принадлежит лицу, имя которого обозначено в коносаменте. Этим лицом может быть сам отправитель либо всякое иное лицо, имя которого совпадает с именем, указанным в коносаменте. Именной коносамент очень редко применяется в торговом обороте, он встречается исключительно в тех случаях, когда отсутствует необходимость в получении кредита под груз, находящийся в пути. Именной коносамент не годится ни для целей кредитования, ни для целей ускорения торгового оборота. Зато он наилучшим образом обеспечивает выдачу груза только тому лицу, которое указано в нем. Злоупотребление с именным коносаментом может выражаться только в его подделке.

*Коносамент на предъявителя (bearer bill of lading).* В противоположность именному коносаменту этот вид коносамента обладает всеми чертами товарооборотного документа. Перевозчик обязан выдать груз в обмен на получение коносамента тому, кто предъявит его, поскольку коносамент на предъявителя не содержит каких-либо данных о получателе. Им является любой правомерный держатель коносамента. Коносаменты на предъявителя, хотя и предусмотрены

---

<sup>37</sup> Курс международного частного права: В 3-х томах / Альтшулер А.Б., Звеков В.П., Лунц Л.А. и др., М.: Спарк, 2002. Т.2 .С. 250

морским законодательством многих стран, в практике торгового мореплавания встречаются редко.

*Ордерный коносамент (to-order bill of lading)*. Этот вид коносамента имеет наиболее широкое применение. Он встречается в двух вариантах. Ордерный коносамент может быть составлен либо на определенное лицо, которому поручается распорядиться дальнейшей юридической судьбой коносамента (продать, заложить его), либо без упоминания в коносаменте определенного лица. Во втором случае коносамент выдается без упоминания определенного имени. В графу «получатель» вписывается фраза «по приказу» (on order). Это, означает, что дальнейшая юридическая судьба коносамента должна быть определена самим отправителем, лишь он может распорядиться, как поступить с коносаментом. В обоих случаях ордерный коносамент передается путем наложения на него передаточной надписи (индосамент) (bill of lading made out to order and endorsed in blank), которая может быть именной или бланковой.<sup>38</sup>

Коносаменты ордерные и на предъявителя являются оборотными (negotiable bill of lading). 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.

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. Оборотные коносаменты

---

<sup>38</sup> При именной надписи указываются имена (названия) как лица (организации), передающего коносамент, так и лица (организации), которому он передается. Бланковая надпись содержит только название (подпись) передающей стороны. Коносамент, снабженный бланковой надписью, может передаваться посредством простого вручения.

используются и в случаях, когда покупатель намеревается или предполагает заложить коносаменты как дополнительное обеспечение в банк до прибытия товаров.

Однако на практике чаще применяются необоротные коносаменты (*non-negotiable bill of lading*), применение которых предполагает, что получатель сам примет товары по прибытии судна. Даже необоротный коносамент действует как товарораспорядительный документ, т.к. только указанный в нем получатель вправе требовать выдачи товаров судовладельцем (если предъявит коносамент).

В международных перевозках встречаются так называемые *долевые коносаменты* или *сдаточные ордера* (*delivery order*), которые также являются «*non negotiable*». По существу, это письменное распоряжение правомерного держателя коносамента выдать часть груза, перевозимого по *основному коносаменту*, предъявителю долевого коносамента.

### **Морские накладные *Sea Waybill***

В последние годы широко обсуждается вопрос о замене при международных перевозках коносамента морской накладной. В первую очередь это связано с сокращением товарораспорядительной функции коносамента и увеличением скорости перевозок. Сегодня судно часто приходит в порт назначения значительно раньше, чем туда поступают коносаменты. Традиционная система внешнеторговых сделок с применением документарных аккредитивов, обычай выдавать несколько оригиналов коносаментов способствует мошенническим действиям. В то же время во многих случаях нет необходимости в выдаче ордерных коносаментов, поскольку в процессе перевозки владелец груза не меняется. Морская накладная выписывается на имя определенного получателя, поэтому груз может выдаваться и без предъявления оригинала.

Однако введение морской накладной в практику международных перевозок требует решения некоторых правовых вопросов, в частности: каковы должны быть ее реквизиты, какими нормами будет определяться ответственность

перевозчика за утрату, повреждение и задержку в доставке груза, каковы права и обязанности отправителя и получателя. Хотя некоторые перевозчики уже разработали соответствующие условия, без единообразного решения этих вопросов на международном уровне вряд ли можно ожидать широкого применения морских накладных при перевозках морским транспортом.

Утверждена Правилами оформления грузовых и перевозочных документов в редакции 31.10.07-89, утвержденными Минморфлотом СССР 02.01.1990, и Конвенцией Организации объединенных наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 г.

Морская накладная: необоротный документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие груза перевозчиком и по которому перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе (ЕЭК ООН/ФАЛ).

Этот документ аналогичен «именному» или «необоротному» коносаменту, используемому в некоторых странах, например в Канаде и Соединенных Штатах Америки.

Необоротные документы вполне пригодны для использования, за исключением случаев, когда покупатель намерен продать товар в пути посредством передачи бумажного документа новому покупателю. Для обеспечения такой возможности была сохранена обязанность продавца по представлению коносамента. Однако, если сторонам контракта известно, что покупатель не предполагает продать товар в пути, они могут договориться об освобождении продавца от обязанности предоставить коносамент.

С административной точки зрения, как в плане выполнения таможенных требований, так и в плане валютного контроля оборотный коносамент и необоротная морская накладная в равной степени позволяют достичь желаемого результата: они обеспечивают идентификацию и контроль за участниками торговли, товарами и торговой операцией.

В торговых зонах Европы, Скандинавии, Северной Америки и некоторых частях Дальнего Востока наблюдалась растущая тенденция к использованию в торговле необоротной морской накладной.

В законе Соединенного Королевства о морских перевозках грузов необоротной морской накладной придан особый правовой статус. Раздел 1 (3) закона определяет морскую накладную как: «Любой документ, который не является коносаментом, однако:

а) является такой распиской за товары, которая содержит договор морской перевозки грузов или подтверждает его наличие; и

б) определяет лицо, которому перевозчик должен произвести доставку товаров в соответствии с этим договором...».

Следует отметить, что в соответствии с рекомендацией № 14 Европейской экономической комиссии ООН «лучший способ сделать возможным использование современных методов передачи данных в области морских перевозок состоит в убеждении сторон в необходимости рассмотрения возможности замены коносамента необоротным транспортным документом с учетом состояния их торговых отношений. Опыт показывает, что во многих случаях такие документы представляют собой приемлемую альтернативу».

Применяется только для морского и внутреннего водного транспорта.

По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) накладной, причем в каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов накладной. После выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов накладной остальные его оригиналы теряют силу.

Составляется перевозчиком по требованию отправителя.

Морская накладная может быть подписана лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Морская накладная, подписанная капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанной от имени перевозчика.

К обязательным реквизитам морской накладной относят следующие данные:

1. наименование перевозчика и место его нахождения;

2. наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
3. наименование отправителя и место его нахождения;
4. наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;
5. наименование получателя, если он указан отправителем;
6. наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;
7. внешнее состояние груза и его упаковки;
8. фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
9. время и место выдачи морской накладной;
10. число оригиналов коносамента, если их больше чем один;
11. подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в морскую накладную могут быть включены иные данные и оговорки.

Морская накладная, подписанная капитаном судна, считается подписанной от имени перевозчика.

Морская накладная подтверждает наличие договора перевозки и его условий, свидетельствует о получении груза перевозчиком.

В тех случаях, когда выдается морская накладная, подтверждающая договор морской перевозки, она должна включать указание о том, что перевозка регулируется положениями Конвенции ООН о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 г., которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменения сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк документа. Внесенные в перевозочный документ перевозчиком изменения и дополнения сведений заверяются подписью и строчным штампом этого перевозчика.

Морская транспортная накладная необратима и не является документом на право собственности. Если ее используют вместо коносамента, то транспортная компания передает товар грузополучателю, указанному в транспортной накладной, вне зависимости от того, представил он или нет транспортной компании оригинал транспортной накладной (этим морская транспортная накладная отличается от коносамента, при использовании которого судоходная компания передает товары только лицу, которое предоставит подписанный оригинал).

Преимущество морской транспортной накладной перед коносаментом состоит 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 вынужденным неудобством.

Если, однако, экспортер доверяет иностранному покупателю и желает передать документы на право собственности до получения платежа, морская транспортная накладная окажется удобнее. Поэтому морские транспортные накладные могут использоваться с целью экономии времени при отправке экспортером товаров в свой зарубежный филиал или продаже товара на условиях открытого счета, т.е. когда экспортер готов передать право собственности на товары и доверяет иностранному покупателю как обычный кредитор.

Преимущества и недостатки данных документов:

1. Одна из трудных задач для грузоотправителей - создать механизм передачи права распоряжения грузом в пути и найти оптимальные формы увязки

этого механизма с интересами всех остальных сторон. Одно из практикуемых решений состоит в том, что на лицевую сторону морской накладной вносят легкоразличимое указание NODISP (первые буквы «no disposal»). Его можно вычеркнуть или оставить в тексте. Решение отдается на усмотрение грузоотправителя. Будучи вычеркнутым, оно обозначает, что отправитель безусловно передал свое право контроля над грузом указанному в морской накладной получателю и груз, находящийся во владении перевозчика, служит обеспечением залоговых прав перевозчика. Право контроля возникает у получателя с момента выдачи перевозчиком морской накладной. Здесь можно приравнять действие морской накладной к действию комплекта всех оригиналов коносамента, находящихся в руках одного лица.

Следовательно, до тех пор, пока отправитель не передаст право контроля над грузом, позиция его оказывается более сильной, чем грузоотправителя по коносаменту.

И если нет необходимости использовать товарораспорядительный документ для приобретения или прекращения права собственности на груз во время его транспортировки или для использования в рамках документарного аккредитива с целью обеспечения платежа, проще применять морскую накладную, а не коносамент.

2. Грузополучатели заинтересованы в том, чтобы: 1) исключить у отправителей возможность переадресовать груз, движущийся к месту своего назначения; 2) в случае утраты, недостачи или повреждения груза иметь право непосредственно потребовать от перевозчика возмещения своего убытка на основе норм деликтного права (из-за бремени доказывания); 3) иметь доказательство выплаты долга кредитору и таким образом ликвидировать его обеспечительный интерес в обремененном имуществе, когда инкассовая форма расчета допускает применение морской накладной.

3. Первостепенный интерес перевозчиков заключается в ликвидации тех осложнений, которые неизменно возникают при одновременном прибытии груза и перевозочных документов в порт выгрузки. Источником таких осложнений является

товарораспорядительное свойство коносамента. Перевозчики осознают, что в торговых сделках наравне с коносаментами могут существовать и другие товарораспорядительные документы без товарораспорядительного свойства. Независимо от названия транспортного документа перевозчики готовы нести ответственность в рамках Гаагско-Висбийских правил, поэтому их часто и включают в морские накладные. Гамбургские правила применяются к «любому договору, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой» (п.6 ст. 1). Хотя право отправителя требовать выдачи коносамента остается таким же, как и в Брюссельской конвенции, Гамбургские правила более открыты для использования морских накладных и других видов необоротных бумаг.

4. С точки зрения банков перевозка по коносаменту по своей природе не лишает перевозчика правовой возможности потребовать убытки от получателя груза. Это главная причина того, почему банки не стремятся фигурировать в коносаменте в роли получателей груза. По банковским правилам товар не должен отправляться непосредственно в адрес банка, если это все-таки произойдет, то банк не обязан принимать поставку товара, риск и ответственность за который продолжает нести сторона, отправляющая товар. Банки предпочитают иметь коносаменты с бланковой передаточной подписью «приказу», что фактически превращает коносамент в документ на предъявителя, даже, несмотря на повышенную опасность при общении с такими документами, – более высокий риск потери и мошенничества. При перевозке по системе накладных большинство банков не возражает против упоминания своего имени в роли получателя грузов. Кроме того, накладная может иметь точно выраженное обязательство перевозчика о том, что он будет держать груз в качестве обеспечения в пользу указанного в накладной получателя.

К морской накладной применяются правила, установленные настоящим § 3 КТМ РФ, за исключением правил, касающихся коносамента как товарораспорядительного документа и установленных абзацем вторым п. 2 ст. 144, ст 146 - 148 и п. 2 ст. 149 КТМ РФ.

# ВОПРОСЫ К ЗАЧЕТУ

по курс

## Документоведение на водном транспорте

1. Документ и его место в системе управления на водном транспорте.
2. Основные факторы, определяющие сегодня рациональную организацию информационно-документационного обслуживания управленческой деятельности на водном транспорте.
3. Нормативно-методические акты, регламентирующие создание и оформление документов на водном транспорте.
4. Документоведение на водном транспорте как учебная дисциплина и ее связь с другими научными дисциплинами.
5. Структура документоведения на водном транспорте
6. Методы регулирования документоведения на водном транспорте
7. Концепция П.Отле - документ как носитель информации.
8. Понятие «информация». Требования, предъявляемые к информации. Информация свободного и ограниченного доступа.
9. Понятие «документ», его развитие. Связь информации и документа.
10. Функции документа на водном транспорте.
11. Развитие способов документирования на водном транспорте и их применение в настоящее время.
12. Понятие о документоведении как учебной дисциплине, объект и предмет документоведения на водном транспорте
13. Специфика и особенности морских и речных перевозок грузов и пассажиров и их оформление.
14. Признаки документа на водном транспорте и общая классификация документов по ним.
15. Способы документирования на водном транспорте
16. Оригинальность и подлинность документа на водном транспорте.

17. Подлинность документов, передаваемых факсом и электронной почтой
18. Юридическая сила документов, передаваемых факсом и электронной почтой
19. Судовые документы на морском транспорте. Понятие. Виды. Классификация.
20. Судовые документы на внутреннем водном транспорте. Понятие. Виды. Классификация.
21. Прием и документальное оформление экспортных грузов в морских портах.
22. Сдача и документальное оформление импортных грузов в российских портах.
23. Сдача и документальное оформление грузов в межпортовом сообщении (каботаж).
24. Приемный акт. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
25. Коммерческий акт. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
26. Поручение на отгрузку экспортного груза. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
27. Грузовой список. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
28. Грузовой план. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
29. Штурманская расписка. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
30. Тальманская расписка. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
31. Погрузочный ордер. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
32. Приемо-сдаточная ведомость. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.

33. Декларация судового груза/судовой манифест. Понятие, цель, функции, обязательные реквизиты.
34. Понятие коносамента, порядок оформления.
35. Коносамент как форма договора морской перевозки.
36. Международно-правовая унификация коносамента.
37. Правовое регулирование содержания и формы коносаментов, обязательные реквизиты.
38. Требование к оформлению коносамента (время и место его выдачи, количество экземпляров, оригиналы и копии, подписи).
39. Виды коносаментов.
40. Виды чартеров.
41. Морская накладная.
42. Правовое оформление перевозки пассажиров и багажа на водном транспорте.
43. Даты в документе. Требования к их оформлению, дата как составная часть других реквизитов.
44. Общие требования к тексту документов на водном транспорте.
45. Элементы текста документов на водном транспорте: заголовок, приложения, требования к ним.

## **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**

### **Законодательные, нормативные, нормативно-методические акты**

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил в коносаменте. Принята 25 августа 1924 года [Электронный ресурс]: Консультант Плюс Версия 3000.01.04., СПб, 1992-2011.

2. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов от 31 марта 1978 года [Электронный ресурс]: Консультант Плюс Версия 3000.01.04., СПб, 1992-2011.
3. Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12 дек. 1993 г. СПб.: Литера, 1999. 48 с.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации : часть 1,2,3 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 49. Ст. 4552.
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ (с изм. и доп. от 26 мая 2001г.) «Российская газета» от 30.04.1999 г.
6. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 19.07.2011) (с изм. и доп., вступающими в силу 21.10.2011)
7. Кодекс РФ об административных правонарушениях, 2002 год.
8. ФЗ РФ от 23 ноября 1994 года «Об обязательном экземпляре документов» // СЗ РФ. 1995. № 1. Ст. 1.
9. ФЗ РФ от 20 февраля 1995 года № 24-ФЗ «Об информации, информатизации и защите информации». В ред. от 10.01.2003 № 15-ФЗ // Российская газета, № 15, 15.01.2003.
10. ФЗ РФ от 4 июля 1996 года № 85-ФЗ «Об участии в международном информационном обмене».
11. Закон РФ от 23 сентября 1992 года № 3520-1 «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименования мест происхождения товара». С изм. от 24.12.2002 № 176-ФЗ // СЗ РФ, 2001, № 1(ч. 1), ст. 2; № 53(ч.1), ст. 5030; 2002, № 52(ч.1), ст.5132.
12. ФЗ РФ от 10 января 2002 года № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи». // Российская газета, 12.01.2002.
13. ФЗ РФ от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

14. Постановление Правительства РФ от 30.05.2003 № 2003 «Об уполномоченном федеральном органе исполнительной власти в области использования ЭЦП» // РГ 30.062003, № 6.
15. Правила оформления грузовых и перевозочных документов. РД 31.10.07-89 (утв. Минморфлотом СССР 02.01.1990)
16. Письмо ФНС РФ от 21.08.2009 № ШС-22-3/660@ «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров»
17. Приказ Росморфлота от 22.10.1996 № 39 «Об утверждении и введении в действие «Правил перевозки грузов в контейнерах морским транспортом»
18. Приказ Минморфлота СССР от 03.05.1989 № 56 «О введении в действие Правил морской перевозки опасных грузов» (Правила МОПОГ) РД 31.15.01-89
19. ГОСТ 6.10.3-83 «Унифицированные системы документации (УСД). Запись информации в коммуникативном формате». – М.: Госстандарт СССР, 1983.
20. ГОСТ 6.10.4-84. «УСД. Придание юридической силы документам на машинном носителе и машинограмме, создаваемым средствами вычислительной техники. Основные положения». – М.: Госстандарт СССР, 1984.
21. ГОСТ 6.10.5-87 «УСД. Требования к построению формуляр-образца». – М.: Госстандарт СССР, 1987.
22. ГОСТ 6.10.6 – 87 «Единая система внешнеторговой документации. Формуляр-образец». – М.: Госстандарт СССР, 1987.
23. ГОСТ Р 51141-98 «Делопроизводство и архивное дело. Термины и определения». – М.: Госстандарт России, 1998.
24. ГОСТ Р 51511-2001 «Печати с воспроизведением Государственного герба РФ. Основные положения, форма, размеры и технические требования». – М.: Госстандарт России, 2001.

25. ГОСТ Р 6.30-2003 «УСД. Система ОРД. Требования к оформлению документов». Утвержден Постановлением Госстандарта России от 03.03.2003 № 65-СТ. Введен в действие с 01.07.2003.

#### **Дополнительные источники**

Проформы чартеров. Ч.1: В/О «Мортехинформреклама», 1983, 468 с.

#### **Учебники и учебные пособия**

1. Андреева В.И. Делопроизводство. Учебное пособие. – М., 2000.
2. Авраменко И.М. Международное морское право в документах / И.М. Авраменко. – Ростов н/Д : Феникс, 2001. 317 с.
3. Брунцева Е.В. Международный коммерческий арбитраж / Учебное пособие для высших юридических учебных заведений. СПб.: Издательский дом «Сентябрь», 2001. 365 с.
4. Будзинская Л.В. Правовое регулирование международных перевозок грузов : Учеб. пособие / Л.В. Будзинская к.э.н. М.: ГУУ, 1999. 28с.
5. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. М.: Статут, 2001. 525с.
6. Витрянский В.В. Практика и виды договоров перевозки / В.В. Витрянский // Хозяйство и право. 2001. № 1. с. 60-74.
7. Гражданское право: учебник. / Под ред. Смирнова В.Т. в соав. Д.А.Медведевым. СПб., 1997. 534 с.
8. Гречуха В.Н. Транспортное право: Учеб.-метод. Пособие / В.Н.Гречуха. М.: МГИУ, 2001. 179 с.
9. Гуреев С.А. Международное торговое судоходство. Международно-правовые проблемы. М., 1979. 154 с.
10. Делопроизводство (организация и технология документационного обеспечения управления). Учебник для вузов. / Т.В.Кузнецова, Л.В.Санкина, Т.А.Быкова и др. Под ред. Т.В.Кузнецовой. – М., 2000.

11. Елизаров В.А. Транспортное право: Учеб. / В.А. Елизаров. 2-е изд., переаб. И доп. М.: Юстицинформ, 2004. 542 с.
12. Ерпылева Н.Ю. Актуальные проблемы теории и практика международного транспортного права. / Н.Ю. Ерпылева // Адвокат. 2003. № 2 с. 33-54.
13. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спарк, 2002. 478 с.
14. Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. М.: Спарк, 2001, 734 с.
15. Илюшенко М.П., Кузнецова Т.В. Формуляр документа: Учебное пособие. – М.: МГИАИ, 1986.
16. Илюшенко М.П., Кузнецова Т.В., Лившиц Я.З. Документоведение. Документ и системы документации: Учебное пособие. М., 1977.
17. Илюшенко М.П. История делопроизводства в дореволюционной России: Учебное пособие. / М.П.Илюшенко; РГГУ, М., 1993.
18. Калинин А.Г. Чартер. Природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами. М.: «Транспорт», 2001. 192 с.
19. Кокин АС: Юридический справочник капитана судов заграничавания СПб.: Изд-во Междунар. фонд ист., 1992. 596 с.
20. Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. М.: Издательство «Спарк», 2002. 560 с.
21. Кокин АС Товарораспорядительные бумаги в Международной морской торговле. М.: Известия, 1994. 255 с.
22. Кузнецова Т.В. Делопроизводство (Документационное обеспечение управления): Учебное пособие. – М., 2003.
23. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морским транспортом и мультимодальные перевозки. СПб. Информ. центр «Выбор», 2000. 411 с.
24. Подольская И.А., Санкина Л.В. Методика и практика стандартизации и унификации документов. Учебное пособие. М., 1987.

25. Морозова В.С. Транспортное право: Учеб. пособие / В.С. Морозова. Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2001. 74 с.
26. Овчинкин А.В. Международные перевозки: Правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров. Минск, 1999. 84 с.
27. Семенов А.В. Некоторые вопросы правового регулирования коносамента как доказательства договора морской перевозки груза / А.В. Семенов // Транспортное право. 2001. № 1. с.12-14.
28. Снопков В.И. Руководство по проведению сюрвейерских работ на транспорте. СПб.: Мир и Семья, 2003. 651 с.
29. Снопков В.И. Перевозка грузов морем, справочное пособие. 2-е изд., перераб. и доп. М.: «Транспорт», 1986. 312 с.
30. Спирин И.В. Транспортное право / Спирин И.В. М.: Транспорт, 2001. 302 с.
31. Транспортное право: Учебник / Титиевский А.Н. – Тюмень: Изд-во Тюмень. гос. ун-та 2002. 89 с.
32. Холопов К.В. Современная практика правового регулирования перевозок внешнеторговых грузов. Челябинск: Изд-во ЧГПИ, 1993. 64с.
33. Холопов К.В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. К.В. Холопов. М.: Юрист, 2000. 682 с.
34. Шмиттгофф К. Экспорт: право и практика международной торговли. М.: Юрид.лит., 1993.

#### **Справочные и информационные издания.**

1. Большой юридический словарь. 2-е изд., перераб. и дп. / Под ред. А.Я. Сухарева, В.Е. Крутских. М.: ИНФРА-М, 2002. 703 с.
2. Морской энциклопедический справочник: В 2-х т. / Под ред. ак. Н.Н. Исанина. Л.: «Судостроение», 1987.
3. Словарь международного морского права / отв. ред. Ю.Г. Барсегов. М.: «Международные отношения», 1985. 251 с.

