

Договор морской перевозки

Правовое регулирование договора морской перевозки Российское:

"КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" (КТМ РФ) от 30.04.1999 N 81-ФЗ (принят ГД ФС РФ 31.03.1999) (действующая редакция) — кодифицированный нормативно-правовой акт, являющийся основным источником, регулирующим отношения торгового мореплавания на территории РФ.

- Правила, установленные кодексом, распространяются на:
- Морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом;
- суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река — море) плавания во время их плавания по морским путям.
- в отдельных, прямо установленных в кодексе, случаях его действие также распространяется и на военные суда Российской Федерации.

Правовое регулирование договора морской перевозки

Международное:

1. Гаагские правила.

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе.

В принятых в 1922 г. Гаагских правилах было закреплено более или менее сбалансированное деление риска между судном и грузом, что способствовало развитию, так называемой, двойной системы страхования. Суть ее - грузовладелец (отправитель или получатель) страхует груз, а судно страхует ответственность. Это значит, что в случае гибели или повреждения груза, для страховщика решают вопрос о том, кто из них выплатит денежную сумму и в каких пропорциях. В соответствии с этими правилами перевозчик отвечает за груз с момента его погрузки на судно и до его выгрузки, однако он не отвечает за немореходность судна, возникшую во время рейса, если до начала рейса он проявил должную заботливость в приведении судна в мореходное состояние.

Правила резко сократили возможность включения перевозчиком в коносамент различных оговорок, до этого сводивших к минимуму его ответственность; провели четкое разграничение между, так называемыми, «навигационными» и «коммерческими» ошибками капитана и других лиц судового экипажа, исключив коммерческие ошибки из сферы действия «поговорки о небрежности».

В результате созыва специальной дипломатической конференции августа 1924 г. в Брюсселе была заключена международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, которая вступила в силу 02 июня 1931 года.

Конвенция применяется к коносаментам или любым подобным документам и ко всем грузам, за исключением живых животных и груза, перевозимого на палубе судна. Морской перевозчик обязан перед рейсом проявить разумную заботливость, чтобы привести судно в мореходное состояние, укомплектовать экипажем, подготовить трюмы к приему груза.

2. Правила Висби.

Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года.

В свое время Гаагские Правила в полной мере отражали компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев. Однако в современных условиях усилилась критика в адрес Гаагских правил. В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции 1924 года (получивший наименование Правил Висби), который вступил в силу 23 июня 1977 г.

Основные положения Протокола сводятся к следующему: установлено, что перевозчик не может опровергать данные коносамента, если коносамент передан третьему добросовестному держателю; предусмотрена возможность продления срока исковой давности; установлен срок для предъявления регрессных исков. Изменено правило об ограничении ответственности перевозчика. Решен вопрос и о порядке ограничения ответственности при перевозке грузов в контейнере. В Протоколе уточнено, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, если ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба.

3. Гамбургские правила

Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге в 1978 году, с вступлением в силу 1 января 1992 года, оформила третий правовой режим в сфере морской перевозки грузов.

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

Гамбургские Правила применяются не только к коносаментам, но и ко всем другим договорам перевозки (за исключением чартера), ко всем грузам (в том числе палубным и живым животным) и практически ко всем международным перевозкам.

Конвенция содержит статьи о юрисдикции и арбитраже, которые сформулированы таким образом, что практически сводят к минимуму возможность рассмотрения спора по месту нахождения перевозчика. Новая Конвенция по сравнению с Гаагскими правилами увеличила срок исковой давности: теперь он составляет 2 года.

4. Йорк-Антверпенские правила

В процессе морской перевозки возникают убытки, понесённые вследствие намеренно и разумно, произведённых расходов ради общей безопасности и в целях сохранения от общей опасности имущества. Такие убытки носят название общей аварии. На практике условия об общей аварии включаются едва ли не во все чартеры и коносаменты. Правда, вместо подробного решения многочисленных связанных с общей аварией вопросов эти условия отсылают к специальным правовым актам об общей аварии - к Йорк-Антверпенским правилам, иногда также к национальному законодательству той или иной страны. Кроме того, обычно указывается место, где должна распределяться общая авария. Кратность и фрагментарность условий договора морской перевозки груза, относящихся к общей аварии, не должна вводить в заблуждение. Именно эти условия чартера и коносамента являются в случае возникновения общей аварии главным юридическим основанием для последующего регулирования взаимоотношений судовладельца с грузовладельцами.

Йорк-Антверпенские правила об общей аварии были разработаны в Йорке (1864 г.) и пересмотрены в Антверпене (1877 г.), откуда и произошло их название. Впоследствии Правила еще несколько раз пересматривались.

Характеристики договора

Договор морской перевозки грузов - один из своеобразных и сложных видов транспортного договора, отражающих специфику и обычаи отношений, связанных с морским торговым мореплаванием.

Имущественные отношения основаны на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников.

Существенные условия договора

Существенными условиями договора перевозки

грузов являются:

- предмет договора;
- сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки;
- порядок расчетов.

Предмет договора

Предметом договора морской перевозки груза служит деятельность перевозчика по перемещению груза морем из порта отправления в порт назначения.

При этом отправителя или фрахтователя интересует не только эффект такой деятельности, т.е. факт наличия груза в пункте назначения, но и сам процесс осуществления такой деятельности. Наиболее явным образом это проявляется в договоре чартера, условия которого предполагают, что фрахтователь выбирает для перевозки груза определенные судовые помещения, часть судна, или все судно полностью, влияя, таким образом, на процесс перевозки.

Стороны договора перевозки

Сторонами в договоре перевозки грузов являются транспортное предприятие - перевозчик (пароходство) и грузоотправитель - законный (титульный) владелец груза либо экспедитор или иное уполномоченное владельцем груза лицо.

Обязанности сторон

По договору морской грузовой перевозки одна сторона (пароходство) обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт).

Слова "передал или передаст" означают, что этот договор может быть как реальным, так и консенсуальным.

Обязанности перевозчика в отношении груза в соответствии с КТМ РФ

1. Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.
2. В случае, если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями.

Права сторон

Правоотношения сторон по договору морской перевозки грузов регулируются не только определенными нормами законодательства или соглашением сторон, но и торговыми обычаями и обыкновениями. Однако обычное право при морских перевозках не должно иметь приоритетного значения перед законом или договором.

Обычное право при морской перевозке грузов получило дальнейшее развитие при создании так называемого формулярного права. Оно способствовало выработке своеобразных торговых правил, представляющих собой неофициальную кодификацию общепринятых торговых обычаев, применяемых при заключении договоров морской перевозки. Такие правила закрепляются в виде стандартных унифицированных обозначений - ИНКОТЕРМС.

Условия, характерные для данного вида договора

1. Договор грузовой перевозки является взаимным и возмездным, а также строго формальным договором. Он всегда заключается в письменной форме.
2. Данный договор является двусторонним, хотя чаще всего круг участников обязательства перевозки груза не ограничивается перевозчиком и грузоотправителем, который после доставки груза в пункт назначения сам его получает. Обычно в качестве грузополучателя указывается третье лицо. По конструкции такой договор может быть отнесен к договору в пользу третьего лица.

3. Договор перевозки груза является срочным. В морских перевозках груза сроки доставки определяются соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - сроком, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств (ст. 152 КТМ РФ). Срок действия договора морской перевозки груза определяется моментом исполнения обязательства по перевозке. На морском транспорте, как и на других видах транспорта, при систематических перевозках грузов на долгосрочной основе, помимо базового договора перевозки груза, перевозчик и грузовладелец могут заключать договор об организации морских перевозок грузов. При заключении долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора (ч. 2 п. 1 ст. 118 КТМ). Последний относится к группе консенсуальных гражданско - правовых договоров, является предварительным, т.е. он не порождает права и обязанности сторон по перевозке конкретного груза, а определяет их взаимоотношения на будущее.

В случае, если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, применяются условия договора морской перевозки груза.

Условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьего лица, если оно не является фрахтователем.

4. Договор морской перевозки груза может быть заключен:

- 1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);
- 2) без такого условия (в этом случае договор оформляется коносаментом).

Существование в торговом мореплавании двух систем организации судоходства: трамповой и линейной - предопределило деление договора морской перевозки груза на два вида.

Обязательным признаком договора *первого вида* является осуществление перевозки на особых условиях: для размещения груза предоставляется все судно, его часть или определенные судовые помещения. Этот договор назван в ст. 115 КТМ чартером. Он используется при перевозке груза трамповыми судами.

Договор перевозки груза *второго вида* заключается без условия предоставления всего судна, его части или определенных судовых помещений. В КТМ или каких-либо иных нормативных актах России название такого договора не приводится. Условно его можно было бы назвать договором по коносаменту. Коносаментом подтверждается заключение договоров при перевозке грузов на линейных судах.

5. Если договор перевозки груза всегда является реальным (в ст. 785 ГК говорится об обязанности перевозчика доставить вверенный, т.е. заранее переданный ему отправителем, груз), договор морской перевозки груза может быть как реальным, так и консенсуальным.

Ответственность сторон

В российском законодательстве по общему правилу необходимым условием для привлечения должника к ответственности является вина. В действующем ГК понятие вины выражено следующим образом: “лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства” (п. 1 ст. 401).

Вместе с тем, при осуществлении предпринимательской деятельности отсутствие вины не является препятствием для возникновения ответственности. Исключения из данного правила могут быть предусмотрены законом или договором.

Ответственность перевозчика за утрату/повреждение груза или за просрочку его доставки не наступает, если утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

В КТМ дополнительно приводится перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика ответственности. К ним относятся:

- непреодолимая сила;
- опасности и случайности на море и в других судоходных водах;
- любые меры по спасанию людей или разумные меры по спасанию имущества на море;
- пожар, возникший не по вине перевозчика;
- действия или распоряжения соответствующих властей (задержание, арест, карантин и т.д.);
- военные действия и народные волнения;
- действия или бездействия отправителя или получателя;
- скрытые недостатки груза, его свойства или естественная убыль;
- незаметные по наружному виду недостатки тары и упаковки груза;
- недостаточность или неясность марок;
- забастовки или иные обстоятельства, вызвавшие приостановление или ограничение работы полностью или частично.

В свою очередь Гамбургские правила прямо указывают, что ответственность перевозчика базируется на принципе вины и потому отказываются от использования “каталога исключений”. Создатели Конвенции 1978 г. также сочли излишним перечисление наиболее важных обязанностей перевозчика, поскольку перевозчик должен надлежащим образом выполнять свои обязанности по договору перевозки в соответствии с общим правилом, базирующимся на принципе вины.

В соответствии с КТМ РФ:

1. Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения - в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

2. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение тридцати календарных дней по истечении установленного *предыдущим пунктом* срока выдачи груза.
3. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Обеспечение обязательств по контракту

Договор перевозки грузов является возмездным, поскольку каждая из вступающих в договор сторон имеет в виду удовлетворение определенного имущественного интереса. Провозная плата за перевозку груза транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

- У грузоотправителей и грузополучателей не всегда есть деньги на оплату перевозки, а транспорту, в свою очередь, нечем рассчитываться со своими контрагентами: поставщиками транспортных средств, электроэнергии, топлива. В этой ситуации транспорт прибегает к использованию уже широко внедрившихся в практику хозяйственных отношений правил о предоплате. Это можно рассматривать как вид оперативных санкций.
- В новом ГК (п. 3 ст. 790) предусмотрена другая легальная возможность борьбы с неисправными контрагентами перевозчика: ему предоставлено право удерживать переданные для перевозки грузы в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке. В Основах гражданского законодательства это право перевозчика именовалось «залоговым» правом (ст. 102). Новое гражданское законодательство именует это право правом на удержание.