**МДК 03.02 «Обеспечение грузовых перевозок»**

**Тема Организация перевозок морским транспортом**

Цель занятия: изучить организацию перевозок морским транспортом.

Задачи:

* изучить правовое регулирование перевозок грузов;
* определить отличительную особенность морских перевозок;
* рассмотреть виды морских правовых обычаев;
* изучить основные моменты КТМ РФ.

Актуальность темы: морские перевозки грузов способствуют транспортировке наибольшего количества груза с издержками значительно ниже, чем при транспортировке товаров другими видами транспорта.

***Правовое регулирование***

Правовое регулирование перевозок грузов зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм; однако вместе с тем можно выделить, по крайней мере, три общие черты:

1) международная перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки,  
носящего двусторонний характер. Для морских перевозок такой договор оформляется  
путем выдачи коносамента (bill of lading);

1. при международных перевозках в конвенциях предусматривается строго ограниченный предел ответственности перевозчика, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презумпции вины;
2. при международных перевозках предусматривается претензионный порядок урегулирования споров между сторонами по договору перевозки и сокращенные сроки исковой давности.

Правовое регулирование перевозок грузов морем - это комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах, обычаях, которые регулируют обязательственные отношения по перевозке грузов в международном сообщении.

Правовое регулирование морских перевозок имеет ряд особенностей, которые отличаются от регулирования перевозок остальными видами транспорта:

Отличительной особенностью является большое значение морских правовых обычаев. Только в морских перевозках отводится такая активная роль правовым обычаям, которые в морском праве именуются морскими обычаями.

Они охватывают весьма важную сферу отношений в морском торговом мореплавании, касающуюся технико-юридических вопросов морских перевозок.

Существуют внутренние (национальные) морские обычаи и международные обычаи.

***Внутренние (национальные) морские обычаи***

Внутренние обычаи - обычаи морских портов. Под обычаями порта понимают совокупность норм и правил, сложившихся в повседневном коммерческом обороте конкретного порта. Эти нормы и правила формально лежат вне норм государственного регулирования, но фактически являются обязательными для исполнения всеми участниками коммерческого процесса в этом порту.

В каждом порту действует свой свод обычаев.

Режим работы порта, порядок и условия захода судов в порт, их выхода из порта, погрузки, разгрузки, перевалки грузов, обслуживания находящихся в порту судов, порядок приемки, хранения и вывоза из порта грузов, а также иные взаимоотношения порта с его клиентами регулируются сводом обычаев любого порта.

Правила эти могут быть опубликованы в специальных сборниках (Свод правил и обычаев порта — The Code of customs and habits of the port). Они часто публикуются на сайте порта в Интернете.

Обычаи портов не подлежат собственно государственному надзору. Обычаи порта являются обязательными для любого пользователя услугами порта, если не противоречат упомянутым принципам.

Обычаи даже расположенных рядом портов одной страны будут отличаться.

В настоящее время большую актуальность в коммерческом плане для фрахтователей судов и судовладельцев имеют обычаи портов, закрепляющие нормы погрузки-выгрузки грузов и, таким образом, нормы простоя морских судов при выполнении грузовых операций.

Примером могут служить погрузочно-разгрузочные работы (установление обычаями морских портов сталийного, контрсталийного времени, ставок платы за контрсталийное время и некоторые другие).

Сталийное время:

Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей, называется сталийным временем. Оно определяется соглашением сторон.

Контрсталийное время:

По окончании сталийного времени соглашением сторон может быть установлено дополнительное время ожидания (контрсталийное время).

За задержку судна свыше контрсталийного времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

***Международные обычаи***

Международные обычаи, выступающие в качестве сформировавшихся в течение длительного периода времени правил и обыкновений морского судоходства, носящих юридически обязательный характер.

Отличие международных обычаев от договоров заключается в том, что они носят неписаный характер.

Содержание обычно-правовых норм часто подвергается неофициальной кодификации в рамках существующих международных неправительственных организаций.

XXXV конференция Международного морского комитета одобрила новую редакцию Йорк-Антверпенских правил об общей аварии и рекомендовала применять их с 31 декабря 1994 г. (York-Antwerp Rules 1994). Содержащиеся в Правилах нормы представляют собой международный морской обычай в отношении распределения разумно произведенных в чрезвычайных ситуациях расходов между сторонами общего морского предприятия с целью сохранения имущества, участвующего в таком предприятии.

Специфика морского правого регулирования — необычная по сравнению с другими отраслями грузоперевозок, так как часть процесса перевозки проходит за пределами всех государств. Большая часть океанов и морей являются свободными и не подчиняются законам ни одного государства.

Такая специфика потребовала принятия ряда многосторонних международных договоров, нормативно-правовых актов, регулирующих основные вопросы: принадлежность водных пространств, безопасность плавания, и других.

***Международные договоры и конвенции***

Национальное законодательство, международные договоры и конвенции.

Национальное законодательство, представлено чаще всего внутригосударственными актами о торговле и мореплавании.

В России таким актом в настоящее время выступает Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) от 30 апреля 1999 г., вступивший в силу 1 мая 1999 г. и действующий с учетом изменений, внесенных Федеральными законами. Кодекс регулирует отношения торгового мореплавания на территории Российской Федерации.

***КТМ (Кодекс торгового мореплавания) РФ***

Основные моменты КТМ РФ:

Правила, установленные настоящим 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, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Для взаиморасчетов по ответственности перевозчика принята расчетная единица, которая является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом.

Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме, что подтверждается чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.

Получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за 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 которых осуществлялась перевозка груза.

Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

1. непреодолимой силы;
2. опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
3. любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;
4. пожара, возникшего не по вине перевозчика;
5. действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);
6. военных действий и народных волнений;
7. действия или бездействия отправителя или получателя;
8. скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
9. незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;
10. недостаточности или неясности марок;
11. забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;
12. иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

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.

Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки:

* если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка);
* прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

Ограничение ответственности перевозчика:

В случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

КТМ РФ воспринял по данному вопросу нормы Брюссельского протокола 1979 года.

Международные договоры, представляющие собой межгосударственную кодификацию материально-правовых норм в области торгового мореплавания.

Примером международных договоров, в которых Россия оформила свое участие, являются следующие конвенция и протоколы к ней:

Гаагские Правила.

Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, принятая в Брюсселе 25 августа 1924 г (Гаагские Правила).

Это свод правил, положений, определяющих объем ответственности судовладельцев при перевозке грузов по коносаментам.

Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) вступила в силу 2 июня 1931 г., и в настоящее время число ее участников превышает 70 государств.

Все положения Конвенции 1924 г. относятся к морской перевозке только при условии выдачи коносамента и не относятся к перевозке на основе чартера.

Конвенция определила порядок выдачи коносамента, его содержание, права и обязанности грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика, объем ответственности перевозчика и грузоотправителя.

Согласно Гаагским правилам перевозка груза охватывает период с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна.

Положения об ответственности перевозчика формулируются в Гаагских правилах в виде перечня оснований, освобождающих его от ответственности.

Перечень охватывает 17 оснований: пожары, стихийные бедствия, спасение жизни и имущества на море, забастовки и навигационную ошибку (действия, небрежность или упущение капитана, членов экипажа, лоцмана в судовождении или управлении судном) и другие.

Ответственность перевозчика основывается на принципе вины, которая презюмируется и должна опровергаться самим перевозчиком.

В Гаагских правилах предусмотрено специфическое обстоятельство, при которых перевозчик не несет ответственности за причинение вреда грузу по вине экипажа судна или своих служащих - вследствие небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих в судовождении или управлении судном («навигационная ошибка»).

Брюссельская конвенция о коносаменте ограничивает ответственность перевозчика в отношении утраты или повреждения груза.

Предел ответственности составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки или эквивалент этой суммы в другой валюте, если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки, и они не были указаны в коносаменте.

Денежное исчисление в фунтах стерлингов производится по золотому содержанию. Гаагско-Висбийские правила.

Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной протоколом от 23 февраля 1968 года (Правила Висби). Протокол вступил в силу 23 июня 1977 г.

Правила Висби расширили сферу действия Брюссельской конвенции 1924 г.

Теперь она применяется к любому коносаменту, если он выдан:

* в одном из государств-участников;
* перевозка осуществлялась из порта, находящегося в одном из государств-участников;
* при наличии в коносаменте ссылки на подчинение его Гаагским правилам.

Правила Висби ввели также новую единицу предела ответственности морского перевозчика - франк Пуанкаре.

Из-за процессов инфляции прежняя сумма, ограничивающая ответственность морского перевозчика за несохранность груза (100 фунтов стерлингов) оказалась обесцененной, поэтому была повышена до 10 тыс. франков Пуанкаре (денежная единица, содержащая 65,5 мг золота 900-й пробы) за место или единицу груза либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

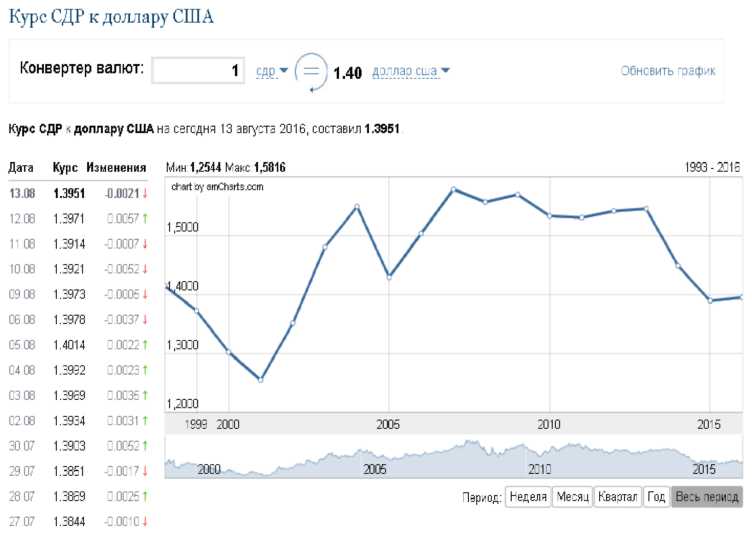
Через 11 лет было принято решение внести изменения в виде протокола для модернизации Гаагских правил.

Протокол от 21 декабря 1979 г.

Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной протоколом от 23 февраля 1968 года.

Россия присоединилась к настоящему Протоколу в 1999 г.

Этим протоколом в Гаагско-Висбийские правила были внесены изменения, касающиеся использования новой расчетной единицы при исчислении предела ответственности морского перевозчика.



Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

Расчетная единица, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом.

Курс СПЗ публикуется ежедневно и определяется на основе долларовой стоимости корзины из четырех ведущих валют: доллар США, евро, иена и фунт стерлингов.

В октябре 2016 года в корзину включён китайский юань.

Курс СДР к доллару США за период с 1999 по август 2016 года.

Текущее положение дел в России и в странах, которые используют Гаагско-Висбийские правила.

Предел ответственности морского перевозчика по Протоколу 1979 г. определен двумя вариантами.

1. Для государств-членов МВФ он установлен в 666,67 СДР за место или единицу утраченного (поврежденного) груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто в отношении такого груза.
2. Для государств, не являющихся членами МВФ, оставлена возможность использовать франки Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза (либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного (поврежденного) груза).

Россия вступила в МВФ 1 июня 1992 года.

КТМ РФ воспринял по данному вопросу нормы Брюссельского протокола 1979 года и установил предел ответственности морского перевозчика в 666,67 СДР за место или единицу груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто утраченного (поврежденного) груза в зависимости от того, какая сумма выше (п.1 ст.170).