**Основные группы транспортных документов для международной логистики**

Можно выделить следующие группы таких документов:

* описывающие груз;
* описывающие способ транспортировки груза;
* разрешительные, подтверждающие и удостоверяющие, оформляемые уполномоченными государственными структурами.

**Транспортные документы при международных перевозках, оформляемые отправителем (продавцом)**

На продавца (отправителя) возлагается задача по надлежащему оформлению следующих документов:

**Инвойс** **(Commercial Invoice, счет-фактура)**

Появляется на этапе после оплаты и перед отгрузкой со склада отправителя. Необходим для идентификации перевозимого товара при прохождении процедуры таможенной очистки. Включает следующие сведения о грузе:

* наименование;
* количественные данные;
* стоимость за единицу и итоговая;
* реквизиты стороны-покупателя и продавца.

Создается в 5-ти экземплярах на английском языке. Обязательно указывается дата и номер. Это один из тех документов, на которые таможенные органы обращают особо пристальное внимание.

**Упаковочный лист (Packing List)**

Содержит информацию, дополняющую сведения инвойса касательно физических данных груза, в частности:

* количество единиц и вес каждой;
* вес брутто;
* вес нетто и др.

Сведения, по сути, дублируют данные инвойса, представляя расширенную версию. Главное отличие – не указывается цена. Впрочем, строго установленного бланка с постоянной информацией этот документ не имеет. Packing List позволяет проконтролировать количество и сохранность груза при погрузочно-разгрузочных работах.

**Сертификат качества (Certificate of quality)**

Необходим для подтверждения химических характеристик груза.

**Сертификат происхождения (Certificate of origin)**

Удостоверяет принадлежность товара к определенной категории, свидетельствуя о подлинности и заявляя его страну-происхождения. Выдается торгово-промышленными палатами страны-отправителя. Форма Certificate of origin будет определена в зависимости от страны, куда товар экспортируется.

**Транспортные документы при международных перевозках, оформляемые перевозчиком**

Исходя из того, какой выбран способ транспортировки груза, требуется создание следующих видов накладных:

* авиационной (Air Waybill, AWB): подтверждает наличие договора между грузоотправителем и перевозчиком относительно отправки товара авиалиниями перевозчика, не являясь при этом грузораспорядительным документом;
* железнодорожной (Railway Bill, RWB): аналогично Air Waybill, для ж/д перевозки;
* международной товарно-транспортной (CMR): основной документ международной грузоперевозки, хотя признается не во всех странах. Подтверждает факт заключения договора перевозки, фиксируя ответственность компании-отправителя, получателя и перевозчика. Отличается информативностью - предоставляет полную информацию о перевозке, отражая данные всей остальной сопроводительной документации. Заполнить CMR имеет право, как отправитель, так и перевозчик. Создается не менее чем в 3-х экземплярах. В процессе транзита груза именно на этот документ ставится множество отметок, что может оказаться весьма полезным в случае каких-либо разбирательств;
* коносамент (Bill of lading): в настоящее время применяется этот документ не только для морских международных перевозок, но и для других видов транспортировки груза. Посредством коносамента удостоверяется право собственности владельца товара на отгруженный товар – своего рода расписка перевозчика;
* Carnet TIR или книжка МДП позволяет транспортировать груз по упрощенной таможенной процедуре – опломбированные контейнеры не вскрываются на таможне. TIR гарантирует соблюдение норм автоперевозки и внесение таможенных платежей. Один из важнейших документов для международной автомобильной перевозки груза. Действителен на территории государств, ратифицировавших соответствующую конвенцию. В России выдается (покупается) в АСМАП, является именным. Может быть использован только для автоперевозки груза, стоимостью до 60 тыс. евро.

Кроме того, перевозчик, осуществляющий транснациональную перевозку груза, должен иметь так называемый «Дозвол» - документ, легализующий погрузку, выгрузку и/или транзит груза в конкретную страну (двухсторонний дозвол) или между третьими странами (трехсторонний дозвол). Разрешение-дозвол бывает универсальным – выдается ЕКМТ, действителен для стран, входящих в список государств ЕКМТ. Например, если российский перевозчик везет груз в Германию, то у него должен быть Дозвол от Германии, который он может получить в минтрансе России.

**Какие документы потребуются для перемещения товара в/из стран ЕС**

Потребуется обеспечить надлежащее оформление следующих видов документов:

**Т1 (транзитная декларация)**

Сопровождает груз в случае транзита через страну ЕС. Выполняет функцию финансового обеспечения, гарантируя, что все необходимые таможенные платежи будут внесены. Такую гарантию выдает «доверенное» с точки зрения ЕС лицо, которое будет обязано пополнить бюджет ЕС на сумму, равную стоимость процедуры растаможки, если перевозчик нарушит договоренность и не довезет груз до таможни. Т1 может быть использована как альтернатива Carnet TIR.

**EX1 (экспортная декларация)**

Создается для продукции, страной-производителем либо продавцом которого является государство-член ЕС. Позволяет подтвердить таможенную стоимость при ввозе в РФ. Данная декларация должна быть оформлена продавцом или перевозчиком. Как только товар пересекает границу, продавец избавляется от уплаты налога – НДС.

Весь комплекс документов, оформляемых для международной перевозки, должен содержать взаимосогласованную информацию: учитывая, что каждый документ в той или иной степени содержит тавтологичную информацию, необходимо, чтобы в каждом случае эта информация полностью совпадала. В противном случае, у сотрудников таможни обязательно возникнут вопросы, что повлечет за собой простои груза и дополнительные затраты, прямые и косвенные.

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.

**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. Распоряжение экспедитора об отгрузке выдается в **форме «Поручения на отгрузку экспортных товаров».**

Каждый экспедитор объединяет свои грузы, предназначенные на одно судно, в **«грузовой список»**. Поручение должно быть завизировано таможней 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.

**Два экземпляра поручения** со всеми приложениями вручают судовой администрации.

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.

Погрузка тарно-штучных грузов происходит с двусторонним счетом: приемосдатчиками склада и тальманами судна. По результатам счета оформляются **тальманские листы.**

**Тальманские листы** сверяются после каждой смены и по результатам погрузки каждой партии груза. Тальманские листы являются первичным учетным документом о приеме груза на судно и им придается очень большое значение.

После окончания погрузки всей партии груза на судно грузовой помощник капитана дает расписку в принятии груза. Эта расписка грузового помощника в принятии груза называется **штурманской распиской** и является доказательством того, что груз передан на судно. Поэтому, прежде чем сделать штурманскую расписку, грузовой помощник обязан внимательно изучить тальманскую расписку и перенести в штурманскую расписку все отмеченные в ней недостатки внешнего состояния грузовых мест. В том случае, если обнаружено расхождение мест, а произвести проверку невозможно, в штурманской расписке делают оговорку: «столько-то мест в споре» и составляют акт на расхождение в счете между портом и судном. Один экземпляр штурманской расписки передается экспедитору грузоотправителя, один остается на судне.

**На основании штурманской расписки по просьбе грузоотправителя ему выдается коносамент.**

Коносамент относится к числу важнейших грузовых документов и используется как при каботажных перевозках, так и в заграничном плавании.

Роль коносамента как доказательства наличия и содержания договора морской перевозки рассмотрена выше. В системе грузового документооборота коносамент является окончательной распиской перевозчика в приеме груза и создает презумпцию, что груз принят к перевозке или погружен на судно в таком состоянии и количестве, как он описан в коносаменте.

В зависимости от времени подписания различают два вида коносаментов — на груз, принятый к отправке, и коносаменты на груз, уже погруженный на судно. Первую форму применяют в линейном судоходстве и каботаже, причем коносамент подписывает пароходство или его агент (порт), во втором случае факт принятия груза на судно удостоверяет своей подписью капитан.

Коносамент, подписанный перевозчиком (капитаном) в сроки, предусмотренные договором купли-продажи товара и без каких-либо оговорок в части количества и состояния груза, является доказательством надлежащего выполнения продавцом своих обязательств по торговой сделке.

Подписанный капитаном комплекс оригиналов коносамента продавец непосредственно или через банк, кредитующий внешнеторговую сделку, направляет покупателю груза. Последний после получения коносамента получает право распоряжения грузом.

При подписании коносамента тщательно проверяют, перенесены ли в него все оговорки о состоянии груза (тары) и о расхождениях в счете мест, которые были сделаны в штурманских расписках, так как с момента подписания коносамента вся ответственность за груз возлагается на судно (перевозчика).

Не допускается подписание коносамента до полного окончания погрузки данной партии, так как в дальнейшем может обнаружиться недостача либо некачественное состояние груза (тары). Наконец, нельзя подписывать коносаменты задним числом, поскольку это является нарушением обязательств перевозчика по отношению к получателю груза.

До подписания коносамента должны быть урегулированы все вопросы, связанные с оплатой фрахта, аванса фрахта или иных платежей в порту отправления, в соответствии с порядком взаиморасчетов, который предусматривается по данной перевозке и указан в коносаменте.

По просьбе отправителя коносамент может быть выписан в нескольких оригиналах, число оригиналов в комплекте указывается на каждом оригинале. Число копий может быть любым, копии не имеют значения товарораспорядительного документа, о чем на каждой копии ставится четкая надпись «copy, not negotiable».

**Манифест** — список грузов, принятых на судно, который составляют раздельно для каждого порта назначения на основе сведений, указанных в коносаментах. Он оформляется для таможни. 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.

**Исполнительный грузовой план** составляется по результатам погрузки судна и содержит общее распределение груза по грузовым помещениям и на верхней палубе. Исполнительный грузовой план и люковые записки входят в состав обязательных документов, которые должны быть вручены в порту назначения, а в иностранных портах — агенту судна.

**Люковые записки** составляются раздельно по каждому трюму и содержат перечень всех коносаментных партий, размещенных в данном отсеке в порядке очередности их выгрузки. Их выписывает грузовой помощник капитана на основе исполнительного грузового плана и коносаментов.

На отход судна с экспортным грузом на борту должны быть: «Поручение» с отметкой штурмана о приеме груза («штурманская расписка»), тальманские листы, копии коносаментов, исполнительный грузовой план и манифесты.

**Погрузка груза**

Погрузочные работы производятся по **грузовому плану.** Его проект составляется стороной, выполняющей погрузку груза на судно, и утверждается капитаном судна. Ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию груза несет перевозчик. Груз размещается по усмотрению капитана судна.

Помещение его на палубе судна возможно с письменного согласия отправителя, а также если право перевозчика перевозить груз на палубе предусмотрено законом или иными правовыми актами РФ либо обычаями делового оборота. При достижении сторонами соглашения по поводу перевозки груза на палубе перевозчик обязан указать на наличие такого соглашения в коносаменте. Если же указание не сделано, он должен доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено. Однако в этом случае перевозчик не вправе ссылаться на него в отношении третьего лица, которое добросовестно приобрело коносамент, в том числе в отношении получателя (п. 2 ст. 138 КТМ).

Специальное регулирование порядка и условий перевозки палубного груза объясняется тем, что, учитывая характер и особенности морских перевозок, влияние на них внешней среды (ураганов, штормов, смерчей и др.), перевозки грузов на палубе являются рисковыми. Поэтому требует обязательного согласования с отправителем вопрос о возможности перевозки его груза в качестве палубного и выполнения некоторых других требований.

Одной из гарантий соблюдения перевозчиком закрепленных в КТМ правил, относящихся к этим перевозкам, является установление его ответственности. Так, если груз перевозился на палубе с нарушением установленных правил, перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе. При этом в зависимости от обстоятельств может быть применен институт ограниченной ответственности перевозчика (ст. 170 КТМ). Но перевозка груза на палубе при наличии соглашения о перевозке его в трюме рассматривается как действие или бездействие перевозчика, влекущие за собой утрату им права на ограничение ответственности (п. 4 ст. 138, ст. 172 КТМ).

**Договор перевозки груза по коносаменту** характеризуется тем, что в отличие от договора фрахтования он не включает в качестве обязательного условия для перевозки груза предоставление, как указано в п. 2 ст. 115 КТМ, всего судна, части его или определенных судовых помещений.

Исходя из положений ст. 115 и 142 КТМ **договор перевозки груза по коносаменту может быть определен как соглашение, по которому перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал отправитель, в порт назначения и выдать его согласно коносаменту получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату.**

Это договор реальный, так как он считается заключенным с момента передачи перевозчику груза для его перевозки. Он относится к числу взаимных и возмездных договоров.

Как правило, договор перевозки груза по коносаменту является публичным. Он применяется обычно в линейном судоходстве, которому присущи регулярность рейсов и установленная система тарифов.

Особенность этого договора состоит в том, что его заключение подтверждается составлением и выдачей отправителю груза ***коносамента –***транспортного документа, который не применяется ни на одном другом виде транспорта.

Коносамент относится к разряду ценных бумаг, для которых ГК определены субъекты прав, удостоверенных соответствующей ценной бумагой, и установлены способы передачи прав по такой бумаге (ст. 145, 146).

Следует отметить, что ни КТМ, ни Общие правила не содержат определения коносамента. Оно дается в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г., определяющей его как "документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство" (п. 7 ст. 1). В приведенном определении находят отражение функции, которые выполняет коносамент, а также способы передачи прав по этой ценной бумаге.

Что касается функций, то в отличие от морской накладной, других транспортных накладных и иных документов на груз, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, коносамент выполняет сразу три функции: ***доказательственную, удостоверительную*** и ***товарораспорядительную.*** Первая заключается в том, что коносамент является доказательством заключения договора морской перевозки груза и условий, на которых он был заключен. Вторая функция состоит в удостоверении факта получения перевозчиком груза. По сути, коносамент представляет собой расписку перевозчика в получении от отправителя груза для перевозки. Третья функция проявляется в том, что коносамент как ценная бумага может быть использован для заключения сделки с грузом в любой момент его перевозки. В выполнении коносаментом этой функции состоит его существенное преимущество перед другими транспортными документами, подтверждающими заключение договора перевозки груза. Возможность заключения сделки с грузом, влекущей смену его собственника в процессе перевозки, способствует интенсификации товарооборота.

Относительно способов передачи прав, удостоверенных коносаментом, следует отметить, что они зависят от того, является ли коносамент именным, предъявительским, ордерным. В ***именном коносаменте*** указывается лицо, которому он выдается и которое имеет право требовать груз, т.е. получатель. Этот вид коносамента применяется при перевозках особо ценных грузов (произведений искусства, антиквариата и т.п.), личных вещей, а также грузов, не предназначенных для перепродажи[1].

***Ордерный коносамент*** выдается приказу отправителя или получателя. Именно эти лица имеют право указать, кому необходимо выдать груз. КТМ следующим образом регулирует случаи, когда в этой ценной бумаге отсутствует указание о ее выдаче: "Ордерный коносамент, не содержащий указание о его выдаче приказу отправителя или получателя, считается выданным приказу отправителя" (ст. 146). ***Предъявительский коносамент***передается из рук в руки, при этом любой его держатель является законным получателем груза.

Передача коносамента осуществляется с соблюдением определенных правил. Именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования (цессии). Ордерный коносамент может передаваться путем совершения на нем передаточной подписи – индоссамента. Применяются именные или бланковые передаточные надписи. Что касается коносамента на предъявителя, то он может передаваться путем простого вручения.

Коносамент составляется и подписывается перевозчиком. Это дало основание многим цивилистам считать коносамент не договором морской перевозки груза, а документом-доказательством сто заключения[2]. Действительно, письменным гражданско-правовым договором является соглашение двух или нескольких лиц (сторон), которое ими подписывается (п. 2 ст. 434 ГК). Как видим, коносамент не соответствует приведенному определению. Поэтому его нельзя рассматривать в качестве договора морской перевозки груза. Хотя в литературе общепринятое его название – договор перевозки грузов по коносаменту. Как указано в ГК, он является подтверждением заключения такого договора (п. 2 ст. 785). Заключение же договора осуществляется с использованием других транспортных документов при морских перевозках грузов, таких как погрузочный ордер или штурманская расписка. Эти документы представляют закрепленную в ГК одну из письменных форм заключения договора в виде направления оферты и ее акцепта (п. 2 ст. 432).

**Роль указанных морских транспортных документов такова.**

В соответствии с КТМ **отправитель** направляет перевозчику документ, на основании которого составляется коносамент (п. 1 ст. 142). В морском торговом мореплавании он известен как **погрузочный ордер**[3]***.***

**Закон указывает на данные, которые он должен содержать. К ним относятся сведения об отправителе и получателе, наименование порта выгрузки, данные, характеризующие груз, его состояние, условия фрахта. Кроме того, в нем обычно дается перечень прилагаемых документов в соответствии с требованиями административных правил страны порта отправления и назначения груза (при международной перевозке) и содержится просьба выдать коносамент, с указанием вида и количества груза. Приведенные данные представляют, по сути, существенные условия договора морской перевозки груза. Следовательно, содержание и цель погрузочного ордера свидетельствуют о том, что это оферта отправителя.**

Ответом на нее является **штурманская расписка*,*** которая составляется представителем администрации судна, обычно штурманом или помощником капитана судна по принятию и размещению груза. Она удостоверяет факт принятия груза на борт конкретного судна, выполняя тем самым роль акцепта полученной от отправителя оферты. Штурманская расписка фиксируется на полях погрузочного ордера. Она содержит сведения об отправителе, о принятии груза и времени его принятия, состоянии груза и др.

Таким способом выражается согласие перевозчика с предложением отправителя о заключении договора морской перевозки груза. Находясь в руках отправителя, штурманская расписка создает в нем уверенность в получении коносамента, так как дает право требовать его от перевозчика.

Срок вручения и приема коносамента законом не урегулирован. Между тем на практике нередки случаи затягивания отправителем получения коносамента от перевозчика после завершения погрузочных работ. Делается это, как правило, под влиянием конъюнктуры рынка на товары, аналогичные перевозимым грузам, и выжиданием отправителем наиболее благоприятной ситуации. Безусловно, это противоречит интересам перевозчика, стремящегося к интенсивному использованию транспортных средств. Во избежание подобных ситуаций в штурманской расписке целесообразно фиксировать срок выдачи коносамента.

**Минимальное количество экземпляров коносамента – два**. Все экземпляры считаются оригиналами. По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента. В каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов коносамента. После выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов остальные теряют силу.

Допускается вторичное вручение коносамента при обнаружении в оригинале ошибок, опечаток, механического повреждения. При этом все выданные ранее коносаменты изымаются. В случае утери оригинала коносамента может быть выдан его дубликат. В этой ситуации риск предъявления утерянного оригинала ложится на перевозчика с момента выдачи им дубликата[4].

Форма коносамента и его реквизиты должны отвечать требованиям, предъявляемым ГК к ценным бумагам. Отсутствие обязательных реквизитов или несоответствие ценной бумаги установленной для нее форме влечет ее ничтожность (п. 2 ст. 144). В КТМ конкретизированы обязательные его реквизиты. **В соответствии с п. 1 ст. 144 КТМ коносамент должен включать 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;
* 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 одного;
* 11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

Все данные о грузе указываются так, как они представлены отправителем в погрузочном ордере. По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки. Нередко оговорки касаются сведений о грузе. Так, если в коносаменте содержатся данные, которые касаются наименования груза, его основных марок, числа мест или предметов, массы или количества груза и в отношении которых перевозчик знает или имеет достаточные основания полагать, что такие данные не соответствуют фактически принятому грузу, либо у перевозчика не было разумной возможности проверить указанные данные, он должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на неточности, основания для предположений или отсутствие разумной возможности проверки указанных данных.

В части, не включающей данную оговорку, коносамент удостоверяет прием груза для перевозки в состоянии, как оно в нем зафиксировано. Если перевозчик не указал в коносаменте данные о внешнем состоянии груза, считается, что он передан для перевозки в хорошем внешнем состоянии.

**Коносамент выдается перевозчиком отправителю груза по его требованию после приема груза для перевозки**. Вместе с тем по требованию отправителя он обязан выдать ему ***бортовой коносамент*** после погрузки груза на борт судна. В этот документ перевозчик включает данные, которые должен содержать обычный коносамент, а также дополнительно информацию о том, что груз находится на борту определенного судна или судов, и о факте погрузки груза или датах его погрузки.

Как правило, отправители требуют выдачи им бортового коносамента в тех случаях, когда они планируют совершить сделку с грузом во время его перевозки в заграничном сообщении. Банки, через которые совершаются такие сделки, предпочитают иметь дело с бортовыми коносаментами, которые являются гарантом нахождения груза на борту судна[5].

Необходимо иметь в виду, что в случае получения бортового коносамента отправитель должен вернуть перевозчику но его просьбе простой коносамент.

**Сторонами договора** являются перевозчик и отправитель. Как указано в п. 3 ст. 115 КТМ, ***перевозчик –*** это лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или от имени которого заключен такой договор. От имени перевозчика договор может быть заключен его работником или агентом.

В качестве перевозчика обычно выступает судовладелец. Как правило, это общественный перевозчик (перевозчик транспорта общего пользования), который определяет состав флота на судоходной линии, порты захода судов, расписание рейсов и предлагает всем потенциальным отправителям систему транспортных услуг.

Необходимо отметить, что КТМ содержит такое новое для транспортных законов понятие, как "фактический перевозчик", придавая ему статус еще одного участника транспортных правоотношений. Институт фактического перевозчика заимствован из Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. КТМ, по сути, воспроизводит определение фактического перевозчика, данное в п. 2 ст. 1 Конвенции в следующей формулировке: "“Фактический перевозчик” означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части груза, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки". При воспроизведении приведенной дефиниции в абз. 2 п. 1 ст. 173 КТМ упущено одно из ключевых слов: "включает", что привело к смысловому искажению понятия фактического перевозчика.

Вторая сторона договора – ***отправитель*** – это лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без условия предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени (п. 5 ст. 115 КТМ).

**Содержание договора. *Обязанности и права перевозчика.*** При осуществлении перевозки груза перевозчик должен обеспечить его безопасность. Для этого он наделен определенными правами. Речь идет, в частности, о перевозках опасных грузов. Так, сданный под неправильным наименованием легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей структуре груз, в свойствах которого перевозчик не мог удостовериться путем наружного осмотра при приеме для перевозки, может быть им в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен без возмещения отправителю убытков. Более того, вторая сторона договора перевозки груза несет перед перевозчиком ответственность за убытки, причиненные ему в результате погрузки такого груза, к тому же фрахт за перевозку такого груза ей не возвращается.

Возможна ситуация, когда груз, погруженный на судно, станет опасным для находящихся на судне людей, самого судна, других грузов. В таких случаях перевозчик вправе в зависимости от обстоятельств выгрузить, уничтожить или обезвредить этот груз без возмещения убытков, за исключением общей аварии.

Погруженный на судно груз должен быть доставлен перевозчиком в установленный срок, а если он не указан в коносаменте, – то в обычно принятый для данного маршрута срок.

По прибытии судна в порт назначения перевозчик обязан известить получателя о доставке груза. Если в коносаменте указаны адрес получателя и способ отправки ему извещения, перевозчик должен направить извещение в день прибытия судна в порт или не позднее 12 часов следующего дня. При невыполнении этого требования он лишается права на взимание платы за хранение груза в течение просроченных им дней. В тех случаях, когда перевозчик лишен возможности исполнить поручение об извещении получателя о прибытии в его адрес груза, он сообщает об этом отправителю. При этом перевозчик не несет ответственность за неисполнение поручения об уведомлении получателя и не лишается права на взимание платы за хранение груза.

Перевозчик обязан выдать груз в порту выгрузки при предъявлении оригинала коносамента. Если предъявлен именной коносамент, груз выдается получателю, указанному в этом документе, или лицу, которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования. В случае предъявления ордерного коносамента груз выдается лицу, приказу которого составлен коносамент. При наличии в коносаменте передаточной надписи он выдается лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью. Если речь идет о вручении перевозчику коносамента на предъявителя, груз выдастся предъявителю коносамента.

Груз выдастся одному из указанных лиц (получателю) при условии оплаты всех причитающихся перевозчику транспортных платежей и сборов. В случае их невнесения перевозчик вправе по истечении срока хранения считать этот груз невостребованным.

При неявке получателя за грузом или отказе от него либо невнесении причитающихся за перевозку платежей перевозчик извещает об этом отправителя. Если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки сданный на хранение груз не будет востребован и перевозчику не будут уплачены все причитающиеся платежи, он вправе продать груз в установленном порядке. Вырученная от продажи сумма за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза передается перевозчиком отправителю. Если вырученной суммы оказалась недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, то перевозчик имеет право взыскать недостающую сумму с отправителя.

***Обязанности и права отправителя.*** Основной обязанностью отправителя является оплата перевозки груза. Все причитающиеся перевозчику платежи должны быть своевременно ему уплачены. Закон предусматривает возможность оплаты перевозки получателем. В случаях, предусмотренных соглашением сторон, и при включении данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя.

Что касается нрав отправителя, то это прежде всего права, связанные с коносаментом. Отправитель может потребовать от перевозчика выдачи ему вместо коносамента морской накладной или иного документа, подтверждающего прием груза для перевозки. Следует иметь в виду, что на эти документы распространяются все правила, которые применяются к коносаменту. Исключение составляют лишь те правила, которые установлены для коносамента как товарораспорядительного документа.

Следующее право отправителя, касающееся коносамента, заключается в предъявлении к перевозчику требования о выдаче ему бортового коносамента после того, как груз погружен на борт судна.

Наконец, отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи ему нескольких экземпляров (оригиналов) коносамента.

Среди других прав отправителя следует выделить право согласовывать с перевозчиком вопрос о перевозке предъявленного груза на палубе судна, а также право распоряжения грузом. Право распоряжения грузом может быть реализовано до выдачи его получателю либо передачи этого права получателю или третьему лицу. Если такое право передано указанным лицам, отправитель обязан уведомить об этом перевозчика.

Право распоряжения грузом заключается в следующем. Во-первых, отправитель может потребовать обратно груз в месте его отправления до отхода судна. Во-вторых, он вправе потребовать выдачи груза в промежуточном порту. В-третьих, он имеет право потребовать выдачи груза не тому получателю, который указан в перевозочном документе. Обязательным условием реализации отправителем права распоряжения грузом является предъявление всех выданных ему оригиналов коносамента или предоставление соответствующего обеспечения и с соблюдением установленных законом правил отказа от исполнения договора морской перевозки груза.

***Обязанности и права получателя.*** Получатель как участник транспортных правоотношений наделен соответствующими правами и на него возложен ряд обязанностей. Так, в случае если утрата или повреждение груза не могли быть установлены при обычном способе приема груза, получатель вправе направить перевозчику заявление об этом в течение трех дней после выдачи груза (п. 2 ст. 162 КТМ).

Что касается обязанностей получателя груза, то он должен произвести окончательные расчеты с перевозчиком. В частности, при выдаче ему груза получатель обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком при перевозке, внести плату за простой судна в порту выгрузки, уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом. Кроме того, в случае общей аварии получатель должен внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение (п. 1 ст. 160 КТМ).

Следующая обязанность получателя касается вывоза принятого груза с территории его разгрузки. В случае скопления в морском порту доставленных грузов но причине несвоевременного их вывоза по вине получателя перевозчик вправе переместить такой груз для хранения на склад за счет получателя и с оплатой им хранения этого груза по установленным ставкам.

**Цена договора.**Размер фрахта определяется соглашением сторон. Если такое соглашение отсутствует, размер фрахта исчисляется исходя из ставок, применяемых в месте погрузки и во время его погрузки. На размер фрахта влияет количество фактически погруженного для перевозки груза. Так, если вместо указанного в договоре морской перевозки груза на судно погружено большее его количество, размер фрахта соответственно увеличивается. В случае если вместо предусмотренного договором на судно погружен другой груз, размер фрахта за перевозку которого больше, чем предусмотренный договором морской перевозки груза, фрахт уплачивается за перевозку действительно погруженного груза. Но если размер фрахта за перевозку действительно погруженного груза меньше, чем за перевозку груза, предусмотренного договором морской перевозки груза, уплачивается фрахт, предусмотренный этим договором (ст. 164 КТМ).