Тема 9. Обеспечение сохранности грузов

ЧАСТЬ 1

План лекции:

1. Расследование несохранных перевозок

1. Расследование несохранных перевозок

***К несохранным перевозкам относятся*:** утрата, недостача, порча или повреждение груза, принятого к перевозке, происшедшие до выдачи его грузополучателю. Основной признак не сохранности – количественная недостача против данных, указанных в накладной или поломки, повреждения и другие признаки понижения качества груза или полной его не пригодности к использованию по назначению.

Главные причины не сохранности перевозок – различные нарушения технологии и правил выполнения коммерческих операций, приводящие к утрате или порче груза, а также плохая организация его охраны, что способствует хищениям.

Несоответствие наличия и состояния груза данным перевозочных документов может быть вызвано и причинами, несвязанными с действительной его утратой или порчей при перевозке. К таким причинам относятся: указание в документах завышенного веса груза вследствие не правильного взвешивания, неправильный подсчёт мест при погрузке, не обнаружение порчи или повреждения при приёме груза к перевозке и т.д.

Основные виды не сохранности перевозимых грузов следующие: хищение, недостача мест и веса груза, утрата, порча или повреждение.

Как хищение учитывают недостачу груза, сопровождаемую следующими обстоятельствами:

- Срывом пломб, ЗПУ и закруток, следами повреждения и подделки пломб;

- Проломами стен, пола, крыши вагона или контейнера, решёток вентиляционного люка, люковых решёток у крытых вагонов, через которые могло быть совершено хищение;

- Следами насильственного повреждения и вскрытия тары грузовых мест;

- Проломами стен, кровли складских помещений, через которые могло быть совершено хищение, вскрытием замков или срывом ЗПУ;

- Признаками хищения груза, перевозимого на открытом подвижном составе (выемки, нарушение защитной маркировки и др.), в том числе краж деталей автомобилей, тракторов и сельскохозяйственных машин, если их не сопровождал проводник отправителя или получателя;

- Другими обстоятельствами, если расследованием установлен факт хищения груза.

Как хищение учитываются также другие случаи не сохранности грузов (утрата, порча, недостача мест и др.), если органами транспортной полиции или следствия будет установлено, что они произошли в результате хищения. Наибольшая часть хищений из гружёных вагонов и контейнеров происходит в парках станций и реже на перегонах. Поэтому особенно важно обеспечить охрану грузов в поездах и вагонах, соблюдать пропускной режим в парках, не допускать проезда посторонних лиц в грузовых поездах.

К недостаче мест относятся случаи, когда при проверке груза, принятого к перевозке со счётом мест, обнаружена недостача, которая не является результатом хищения и произошла в результате недостачи мест груза, погруженного в вагоны средствами дороги или порта и прибывшего на станцию назначения за исправными ЗПУ; погруженного средствами отправителя и прибывшего в неисправном вагоне, вагоне с повреждёнными ЗПУ или ЗПУ попутных станций; в грузовом складе; погруженного на открытом подвижном составе средствами отправителя и прибывшего вне исправном вагоне, с нарушенным креплением, увязкой.

Весовая недостача – недостача веса грузов, перевозимых навалом, насыпью и наливом, а также принятых со счётом мест (при тождественности числа мест в натуре и документах), если расследованием установлено, что она не является следствием хищения и произошла в результате:

- неправильного взвешивания или неправильного указания веса груза в перевозочных документах при погрузке средствами железной дороги;
- неисправности в упаковке груза, погруженного средствами железной дороги или прибывшего с повреждёнными пломбами станции погрузки или пломбами попутной станции.

Как утрату, порчу и повреждение груза учитывается полное или частичное уничтожение или порча и повреждение груза, допущенное:

- при неправильной или небрежной погрузке, выгрузке и сортировке средствами дороги;
- при авариях, крушениях, пожарах, роспуске вагонов с горок и маневрах;
- утечки (раструски) груза из-за технической неисправности подвижного состава, а также коммерческой неисправности при погрузке средствами дороги, кроме перевозки в подвижном составе отправителя или получателя;
- из-за несвоевременной доставки или неправильного обслуживания в пути скоропортящихся грузов.

Утечка брома

Утечка серной кислоты

Утечка жидкого углеводорода

Каждая несохранная перевозка должна быть оформлена, причины её расследуются в установленные сроки.

Случаи несохранных перевозок подразделяются на 5 групп:

1 – при возникновении убытков на сумму свыше 3 млн. руб.

2 –при возникновении убытков на сумму от 1 до 3 млн. руб.

3 – при возникновении убытков на сумму от 400 тыс. руб. до 1 млн. руб.

4 – при возникновении убытков на сумму от 100 тыс. руб. до 400 тыс. руб.

5 – при возникновении убытков на сумму до 100 тыс. руб.

При отсутствии точных данных о стоимости груза его ориентировочная стоимость может определяться исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Для определения стоимости груза могут быть использованы данные контракта или сведений, полученных от грузоотправителя или грузополучателя.

Все случаи несохранных перевозок рассматриваются и расследуются комиссией станции по особым случаям перевозок грузов немедленно. Служебное расследование должно быть завершено, как правило, в пятидневный срок.

Согласно УЖТ обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности железной дороги, отправителей и получателей грузов, пассажиров, удостоверяет коммерческий акт (формаГУ-22) или акт общей формы (формаГУ-23), составляемые на станциях.

В необходимых случаях составляется также акт о техническом состоянии вагона или контейнера (формаГУ-106), акт экспертизы груза (формаГУ-104) и др.

Коммерческий акт – важный юридический документ большой доказательной силы для определения ответственности за утрату, порчу и повреждение грузов.

СМПС/СМГС
SMPS/SMGS

Приложение 16 (к § 1 и 6 статьи 18)
ANLAGE 16 (zu Art.18 § 1 und 6)

КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ (КА) № _____
TATBESTANDSAUFNAHME (Ta) Nr.

1 Сокращенное наименование дороги
Kurzbezeichnung der Bahn

2 Составленный _____ 19 ___ 3. Станцией _____
durch den Bahnhof (штемпель станции - Stempel des Bahnhofs)
Aufgestellt am 19____

4 В дополнение к КА №_____ станции _____ жел.дороги _____ от _____ 19 _____
Ergänzung der Ta Nr. des Bahnhofs der Eisenbahn vom 19 _____

5. На отправку малой, большой скоростью по накладной, багажной, товаробагажной квитанции № _____ от _____ 19 _____
Für Sendung mit Fracht-, Eilgutfrachtbrief Nr. vom 19 _____
Gepack-, Expressgutschein

6 ст. отправления/Versandbahnhof _____ железной дороги / der Eisenbahn _____

7 ст. назначения /Bestimmungsbahnhof _____ железной дороги/ der Eisenbahn _____

8 Отправитель/Absender _____

9 Получатель/ Empfänger _____

10 Вагон. Род и № _____ 11 Контейнер. Вид и № _____
Wagengattung u. - Nr. Container - Art u.Nr

44 Результаты проверки:
Ergebnis der Untersuchung:

(ОБОРОТНАЯ СТОРОНА БЛАНКА КОММЕРЧЕСКОГО АКТА)

Знаки, марки и номера Zeichen, Marken und Nummer	Число мест Stückanzahl	Род упаковки Art der Verpackung	Наименование груза Bezeichnung des Gutes	Общая масса, кг Gesamtmasse in kg	Масса одного места при стандартной упаковке, кг Masse eines Stückes bei Standardverpackung in kg

45 Значится по накладной (багажной, товаробагажной квитанции):[1]
Nach dem Frachtbrief (Gepack-, Expressgutschein)[1]

46	47	48	49	50	51

52 В действительности оказалось: Tatsächlich festgestellt:

53	54	55	56	57	58

59 В том числе поврежденных мест: Davon beschädigte Stücke:

60	61	62	63	64	65

66 Обстоятельства составления КА. Описание состояния груза (в том числе поврежденного) с указанием количества недостачи или излишка
Umstände der Aufstellung der Ta Beschreibung des Zustandes des Gutes (einschliesslich des beschädigten Gutes) mit Angabe der Fehlmenge und der überzähligen Menge

Грузополучатель
Empfanger des Gutes _____

_____

Основная задача расследования случаев не сохранности грузов – выявление причин, вызвавших её или способствовавших ей, установление и при необходимости наказание виновных, а также проведение мероприятий, предупреждающих несохранные перевозки.

К расследованию каждого случая не сохранности и разъединения грузов от документов приступают немедленно по выявлении этого факта, получении оперативного донесения или коммерческого акта с других станций. Расследование должно быть закончено в десятидневный срок, за исключением случаев, расследованием которых дорога занимается совместно с портами, пароходствами и иностранными дорогами.

Случаи хищения и другие виды не сохранных перевозок расследуются и рассматриваются на оперативных совещаниях в контакте с органами транспортной полиции и военизированной охраной.

Случаи несохранных перевозок 5 группы расследуются комиссией начальника станции (ДС). Случаи несохранных перевозок 4 группы расследуются комиссией начальника отделения дороги (НОД) в десятидневный срок. Случаи несохранных перевозок 3 группы расследуются комиссией начальника дороги (Н) в двадцатидневный срок. Случаи несохранных перевозок 2 группы расследуются комиссией ОАО «РЖД»в двадцатидневный срок. Все случаи рассматриваются с обязательным выездом на место происшествия.

Случаи несохранных перевозок 1 группы рассматриваются с выездом на место происшествия 1-го заместителя президента ОАО «РЖД» с докладом вице-президенту ОАО «РЖД» по управлению перевозками.

Начальник станции (или его заместитель по грузовой работе) ежедневно лично рассматривает поступившие для расследования коммерческие акты и оперативные донесения и направляет их со своими указаниями для регистрации и обработки в актово-розыскную группу станции. Тщательно рассмотрев все относящиеся к делу материалы, лично опросив работников, осмотрев груз и подлинные документы, проверив склады, начальник станции (или его заместитель) выявляет:

- нарушения в выполнении перевозочного процесса, вследствие которых была допущена не сохранность груза;
- причины, вызвавшие не сохранность;
- виновников хищения, повреждения груза, неправильного взвешивания, засылки и др.;
- работников, которые своими не правильными действиями и нарушением должностных обязанностей способствовали возникновению несохранности. По должностным лицам железнодорожного транспорта отделение дороги представляет материалы расследования в службу «М» железной дороги в десятидневный срок.

Порядок расследования различных видов несохранных перевозок изложен в служебной инструкции по актово-претензионной работе на железных дорогах.

По результатам расследования случаев не сохранных перевозок лицо, производившее расследование, даёт письменное заключение. В нём указывается краткое описание обстоятельств и причин не сохранности, степень виновности каждого из причастных работников и делаются соответствующие выводы и предложения.

Все материалы расследования по коммерческим актам направляются в службу коммерческой работы в сфере грузовых перевозок своей дороги.

Коммерческие акты пересылаются в следующем порядке:

1. При составлении на станции отправления и в пути следования груза – в пятидневный срок, в трёх экземплярах. Первый экземпляр – начальнику дороги, второй экземпляр – в перевозочные документы, третий экземпляр – в дела станции, обнаружившей несохранную перевозку.

2. При составлении на станции назначения – в пятидневный срок, в трёх экземплярах. Первый экземпляр – начальнику дороги, второй экземпляр – грузополучателю, третий экземпляр – в дела станции.

3. При возникновении несохранной перевозки в порту перевалки – в пятидневный срок. При этом все материалы расследования направляются в припортовую железную дорогу, с приложением ЗПУ, снятых с вагона.

Расследование несохранных перевозок ДС и НОД должно быть полностью завершено в десятидневный срок, Н – в двадцатидневный срок.

Акты с материалами расследования в управлении дороги проверяются в части правильности и полноты расследования, обоснованности заключения и достаточности принятых станцией или отделением мер. Если материалы расследования окажутся недостаточными, то акт возвращается для проведения дополнительного расследования.

Служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок анализирует не сохранные перевозки за истекший месяц. По результатам анализа разрабатываются и проводятся соответствующие мероприятия, направленные на устранение причин, порождающих не сохранность груза при перевозках. Служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок сообщает каждый месяц начальникам отделений дорог результаты анализа и данные о не сохранных перевозках, отнесенных на ответственность каждого отделения и станции.

Анализ несохранных перевозок на станции ведётся на основании результатов расследования, оперативных донесений и коммерческих актов. Начальник станции вместе с начальником команды военизированной охраны на основании анализа выявляют наиболее не благополучные участки работы и принимают профилактические меры для обеспечения сохранности грузов. При необходимости результаты расследования и анализы рассматриваются на оперативных совещаниях в службе коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

УВАГА!
ОПЛОМБОВАНО!
2857750

Тема 9. Обеспечение сохранности грузов

ЧАСТЬ 2

План лекции:

4. Организация договорной работы на водном транспорте

5. Понятие договора страхования на водном транспорте

4. Организация договорной работы на водном транспорте

Коммерческие отношения – это отношения самостоятельных, равноправных, финансово независимых физических или юридических лиц. В основе таких отношений лежат сделки. Сделками признаются действия, направленные на установление, изменение или прекращение юридических отношений между физическими или юридическими лицами.

Специфические формы договоров, используемые в морских перевозках, регулируются либо общегражданским законодательством, либо Кодексом торгового мореплавания РФ (КТМ РФ).

К наиболее распространённым видам коммерческих договоров относятся:

- *договор купли-продажи*, сторонами которого являются продавец и покупатель (в практике морских перевозок такой договор заключается при бункеровке и шипчандлерском снабжении, покупке-продаже судов);
- *договор подряда* – заказчик и подрядчик (стивидорный контракт);
- *договор аренды* – арендодатель и арендатор (при аренде контейнеров);
- *договор перевозки* – грузоотправитель и перевозчик;
- *договор страхования* – страхователь и страховщик (страхуются суда и грузы, и другие интересы);
- *договор представительства* – принципал и представитель;
- *договор поручения* – доверитель и поверенный;
- *договор комиссии* – комитент и комиссионер.

В реквизитах договора указываются наименование договора, дата составления и место составления договора.

В преамбуле точно обозначается название договора, отражающее его сущность, юридические имена и адреса сторон. Именно в преамбуле определяется положение сторон в данном договоре. После полного наименования организации (учреждения) фиксируется, кем она является в данном договоре. В преамбуле договора очень важно точно зафиксировать юридические имена сторон.

Предмет договора – это самая короткая, но наиболее существенная часть договора. В ней определяются основные обязанности сторон в общем виде. Предмет договора должен соответствовать названию договора и наименованию сторон, обозначенных в преамбуле.

В разделе «Порядок взаимоотношения сторон» указывается, каким образом груз поступает от грузоотправителя перевозчику, кто выполняет погрузочные и разгрузочные работы, какой транспорт для этого предоставляется, место и время выдачи груза получателю. В данном случае рекомендуется ссылаться на правила перевозок грузов, дабы не загромождать договор специальными терминами и понятиями.

Провозная плата, цена груза (фрахт) – необходимая составляющая договора перевозки, поскольку стороны самостоятельно договариваются о стоимости услуг по перевозке. Цена груза (сумма фрахта) указывается в перевозочных документах и в дальнейшем служит доказательством прямого действительного ущерба при утрате, недостаче груза, либо его хищении.

В разделе «Порядок расчетов» указывается, каким образом и когда перевозчику будут оплачены затраты на перевозку груза. В подавляющем большинстве случаев провозная плата (сумма фрахта) вносится до того момента, как груз принят к перевозке или часть суммы в качестве гарантии оплаты.

В раздел «Дополнительные условия» стороны имеют право внести любые условия, которые они считают обязательными для более чёткого выполнения взятых на себя обязательств (срок действия договора, ответственность сторон и др.).В раздел могут быть также включены следующие условия: способы обеспечения обязательств, порядок расторжения, изменения, дополнения или замены договора, условие о конфиденциальности информации, входящей в договор или содержащейся в предварительных переговорах, условие о разрешении споров и др.

В разделе «Расторжение (изменение) договора» действуют нормы ГК РФ (ст. 451-452) о порядке изменения и расторжения договора.

Расторжение договора возможно только при нарушении существующих условий договора, если иное не предусмотрено договором и если в досудебном порядке стороны не достигли соглашения о добровольном расторжении.

При подготовке этой части договора необходимо знать, что ст. 791 ГК РФ предусматривает право отправителя груза отказаться от поданных транспортных средств, непригодных для перевозки соответствующего груза. И, соответственно, отправитель вправе расторгнуть договор.

При составлении раздела «Освобождение от ответственности» необходимо отметить, что существуют как общепринятые форс-мажорные обстоятельства (землетрясение, массовые беспорядки, военные действия и т.д.), так и специальные случаи освобождения от ответственности перевозчика, оговариваемые в договоре.

В разделе «Ответственность сторон» предусматривается повышенная ответственность за те виды нарушений, которые не предусмотрены ГК РФ.В раздел могут входить положения по срокам доставки груза и предусмотренные за нарушение штрафные санкции. Предусматривается ответственность за неподачу в срок судов под погрузку и груза к перевозке, ответственность за несохранность груза и т.д.

Заключительная часть текста договора – подписи сторон и их реквизиты, дата и место заключения договора.

ДОГОВОР ПОКУПКИ – ПРОДАЖИ № _____

г. _____ «___» _____ 200 __ г.

_____, в лице _____ , который действует на основании _____, в дальнейшем ПРОДАВЕЦ, с одной стороны и _____, в лице _____ , который действует на основании _____, в дальнейшем ПОКУПАТЕЛЬ заключили настоящий ДОГОВОР о нижеследующем:

Преамбула

1. Предмет Договора

п. 1.1.ПРОДАВЕЦ обязуется продать, а ПОКУПАТЕЛЬ обязуется купить _____.

Предмет договора, права и обязанности сторон

2. Порядок расчетов

п. 2.1.ПОКУПАТЕЛЬ обязуется перечислить денежные средства в сумме _____ (_____) руб. за _____ на расчетный счет р/с _____ в банке _____ МФО _____ до <___>_____ 200 __г.

3. Дополнительные условия

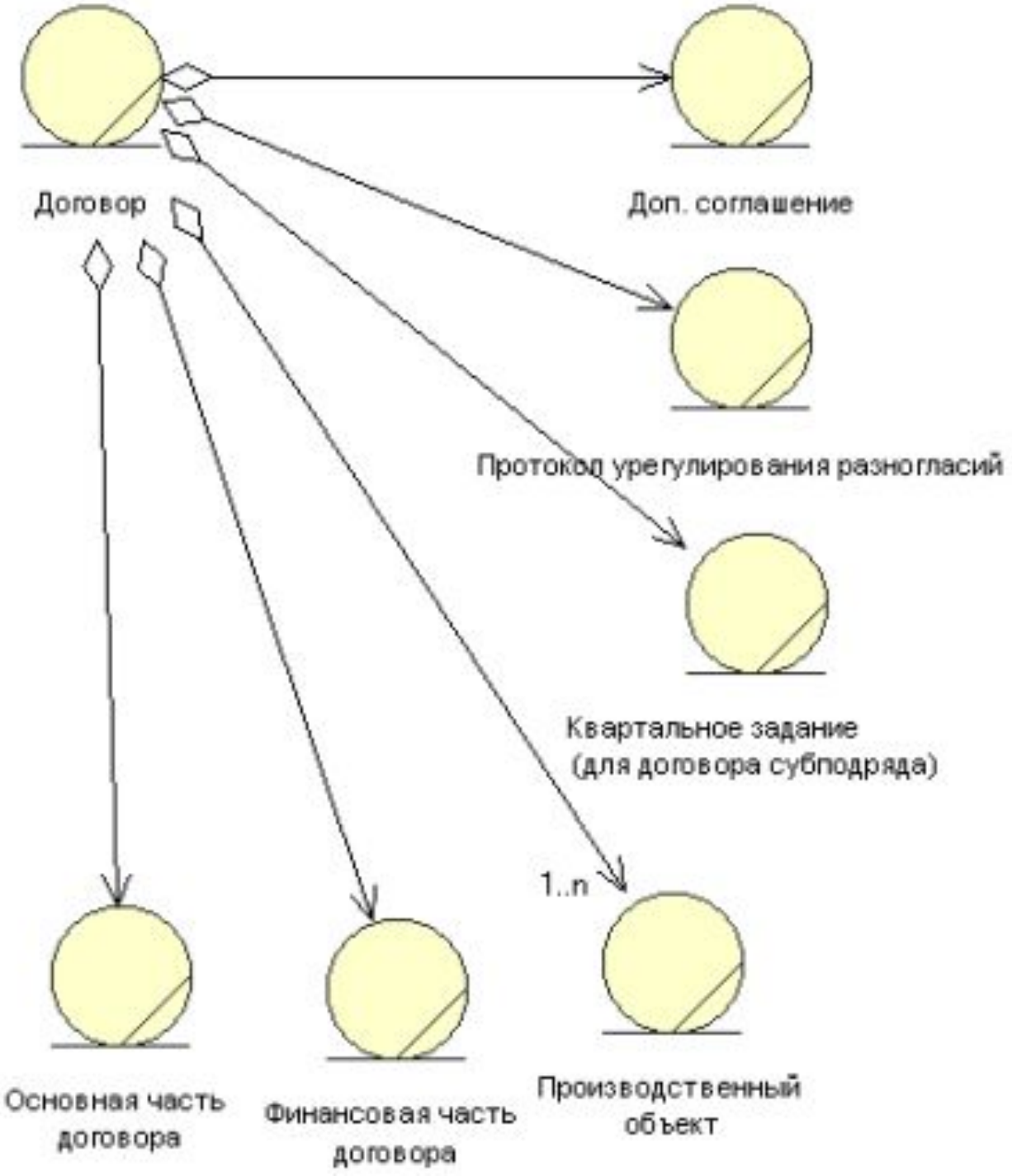
п. 3.1. Договор составлен в двух экземплярах, по одному для каждой из сторон.

Дополнительные условия

4. Юридические адреса Сторон, банковские реквизиты

ПРОДАВЕЦ	ПОКУПАТЕЛЬ
НАИМЕНОВАНИЕ	НАИМЕНОВАНИЕ
Адрес: _____	Адрес: _____
р/с _____ в банке _____ МФО _____	р/с _____ в банке _____ МФО _____
должность	должность
_____	_____
Ф.И.О.	Ф.И.О.

Реквизиты сторон


Договор
Доп. соглашение
Протокол урегулирования разногласий
Квартальное задание
(для договора субподряда)
1..n
Основная часть договора
Финансовая часть договора
Производственный объект

Данная примерная структура договора носит весьма условный характер, однако, чем детальнее стороны определят свои права и обязанности при заключении договора, тем легче им будет доказать свою правоту в случае возникновения каких-либо разногласий.

Договор должен быть скреплен личными подписями уполномоченных на заключение договора лиц. Совершенно обязательно, чтобы договор был подписан лицами, обозначенными в преамбуле как действующими от имени сторон. Никакие подписи заместителей или иных лиц не будут приниматься во внимание при конфликтных ситуациях.

Подпись скрепляется печатью, которая подтверждает только действительность подписи определенного лица, но, ни его полномочия, ни заключение договора.

В практике РФ подписи сторон должны сопровождаться исчерпывающими реквизитами сторон, включая расчетный счет, точные наименования и юридические адреса банков, обслуживающих каждую сторону.

Дата подписания договора имеет исключительно большое значение – начало действия большинства договоров определяется моментом его заключения. Во многих случаях срок действия договора исчисляется от момента его заключения.

Как правило, договор подписывается сторонами в разное, хотя и близкое время – датой подписания является дата последней подписи. В связи с тем, что между первой и второй подписью на договоре создается неопределённая юридическая ситуация, рекомендуется подписывать договор одновременно и в официальной обстановке.

Место совершения договора, если не установлено иное, определяет законодательное регулирование действий сторон, совершающих договор, даже если местом арбитражного или судебного разбирательства споров по договору определено другое место.

В коммерческой практике широко применяются «типовые формы договоров». Сами по себе они не имеют юридической силы или значения юридического документа, но, в какой-то степени, облегчают переговоры по заключению контракта благодаря полноте и чёткости содержащихся в них формулировок. Все изменения, исключения и дополнения, включенные в типовую форму позже, в процессе заключения контракта, превалируют над типографским текстом.

Гражданский Кодекс РФ определяет два основных вида договоров, используемых при морских перевозках: договор перевозки грузов (часть 2, ст. 785) и договор фрахтования(часть 2, ст. 787).

Договор морской перевозки грузов – это соглашение между отправителем (фрахтователем) и перевозчиком (фрахтовщиком), определяющее условия перевозки груза из одного пункта моря в другой.

По договору морской перевозки груза (п. 1, ст. 115 КТМ РФ) перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Место договора морской перевозки груза в системе обязательств

Согласно статье 307 ГК РФ «обязательство – это гражданское правоотношение между двумя лицами, одно из которых обязано совершить в пользу другого определенные действия, либо воздержаться от определенного действия, а последний в праве требовать выполнение этих действий либо воздержаться от выполнения определенных действий». Такова сущность обязательства как гражданско-правового института.

Договор морской перевозки груза относится к группе договоров перевозки груза, являющихся разновидностью договора перевозки. Договор перевозки в свою очередь относится к транспортным договорам.

Место договора морской перевозки груза в системе договоров

Под *договором фрахтования* понимается наём или сдача в наём судов на рейс или ряд рейсов или на определённый период времени для транспортировки полного или частичного груза в трамповом судоходстве, а также бронирования места для перевозки частичного/полного груза в линейном судоходстве.

По договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик, перевозчик, судовладелец) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату (вознаграждение) всю или часть вместимости одного или нескольких судов на один или несколько рейсов для перевозки грузов или багажа.

В качестве морского перевозчика может выступать судовладелец, либо иное юридическое лицо, имеющее право управления работой судна в течение всего срока договора морской перевозки. Фрахтователем может быть продавец или покупатель товара, брокер или экспедитор.

Заключение договора морской перевозки подтверждается выдачей отправителю коносамента, а договор фрахтования оформляется рейсовым чартером.

Коносамент (Billof Lading) в большинстве случаев выдаётся в подтверждение приёма груза к перевозке как тогда, когда груз перевозится на линейном судне, так и тогда, когда перевозка осуществляется на зафрахтованном в соответствии с чартером трамповом судне.

КОДОВОЕ НАИМЕНОВАНИЕ: «CONGENBILL». РЕДАКЦИЯ ОТ 1994 г.

Грузоотправитель

(Наименование и адрес)

КОНОСАМЕНТ

ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СОВМЕСТНО С ЧАРТЕР-ПАРТИЯМИ

Ссылочный №

Получатель

ООО «ГАЗПРОМ ДОБЫЧА ШЕЛЬФ»
РОССИЯ
117418, Г. МОСКВА
УЛ. НОВОЧЕРЕМУШКИНСКАЯ 65

Адрес (сторона) для уведомления

ЗАО «БЕЛФРАХТ»
РОССИЯ
163000, г. АРХАНГЕЛЬСК
ул. ПОМОРСКАЯ 32

ОРИГИНАЛ

Судно	Порт погрузки
т/х «ПИОНЕР МОЛДАВИИ»	ЛАРВИК, ЛАНГЕСУНД НОРВЕГИЯ

Порт выгрузки
КОРСАКОВ, РОССИЯ

Маркировка и номера	Описание	Вес-брутто	Измерение
ADR	ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ДОБЫЧИ НЕФТИ И ГАЗА 50 ПРЕДМЕТОВ	545428	КГ

Для перевозки груза в соответствии с настоящим Коносаментом должны применяться все условия Чартер-партии № 2011/328 от 29.06.2011 г., включая условие об арбитраже.
Перевозчику неизвестно количество, качество и вес предметов груза внутри упаковки. Информация о грузе получена из уведомления Фрахтователя/Отправителя.
Палубный груз размещен с одобрения и в соответствии с инструкциями Грузоотправителя на его собственный риск, и под его ответственность.

Фрахт должен быть уплачен в соответствии с ЧАРТЕР-ПАРТИЕЙ № 2011/328 от 29.06.2011 г. ФРАХТОВЫЙ АВАНС Получено в счет фрахта: Время, затраченное на погрузку дней часов	ОТГРУЖЕНО в Порту погрузки в видимом хорошем порядке и состоянии на борт Судна для перевозки в Порт выгрузки, или настолько близко к нему, насколько оно может безопасно доставить грузы, указанные выше. Вес, размеры, качество, количество, содержимое и ценность – неизвестны. В подтверждение настоящего капитан или Агент названного Судна подписали Коносаменты в количестве, указанном ниже, все одинакового содержания и от одной даты, по завершении (выполнении) любого из которых, остальные будут недействительны. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ СМ. НА ОБОРОТЕ	
Отпечатано и продано (наименование организации, отпечатавшей бланк) Телефон/факс: по уполномочию Балтийского и международного морского совета (БИМКО), Копенгаген	Фрахт подлежит уплате В СООТВЕТСТВИИ С Ч/П	Место и дата составления ЛАРВИК, ЛАНГЕСУНД 25.07.2011
	Количество оригиналов коносаментов 4 - ЧЕТЫРЕ	Капитан т/х «Пионер Молдавии»

Обязательные реквизиты коносамента, которые предоставляются грузоотправителем:

- наименование отправителя и его местонахождения;
- порт разгрузки согласно договору морской перевозки;
- наименование получателя, обозначенное тем или иным способом;
- наименование груза, необходимые для идентификации груза, маркировки, число мест и масса груза или обозначенное иным образом количество, указание на опасный характер или особые свойства;
- фрахт и другие платежи, причитающиеся с получателя.

Перевозчиком в коносамент вносятся следующие сведения*:*

- наименование перевозчика и его местонахождение;
- порт погрузки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- внешнее состояние груза и его упаковки;
- число оригиналов коносамента;
- время и место выдачи коносамента;
- подпись перевозчика или лица, действующего от его имени.

Отсутствие каких-либо реквизитов не делает коносамент ничтожным, но может подорвать его значение как товарораспорядительного документа.

Он выполняет три функции:

- как и накладная в железнодорожной перевозке является основным перевозочным документом;
- служит доказательством наличия, а в линейном судоходстве – и носителем содержания договора морской перевозки груза;
- выступает в качестве товарораспорядительного документа в отношении указанного в нём груза (возможность распоряжаться грузом непосредственно после его отправки, еще до прибытия в пункт назначения, путём передачи коносамента соответствующему лицу).

Коносамент может быть трёх видов (по получателю груза):ордерный, на предъявителя и именной.

Ордерный коносамент (order B/L) – ценная бумага, по которой груз выдается либо по приказу отправителя или получателя, либо по приказу банка. Ордерный коносамент является наиболее распространённым в практике морских перевозок.

Именной коносамент (straight B/L) – ценная бумага, в которой указывается наименование определенного получателя. Груз выдается прямо получателю, указанному в коносаменте. Именной является прямой противоположностью ордерному коносаменту.

Коносамент на предъявителя (tobearer B/L) – документ, в котором указывается, что он выдан на предъявителя, т. е. в нем не содержатся какие-либо конкретные данные относительно лица, обладающего правом на получение груза, и поэтому груз в порту назначения должен быть выдан любому лицу, предъявившему его.

Линейный коносамент и рейсовый чартер представляют собой полную форму договора морской перевозки, так как они содержат все необходимые коммерческие и юридические статьи, определяющие взаимоотношение сторон по данной сделке.

Рейсовый чартер (voyage c/p) применяется в регулярном и трамповом судоходстве при перевозке массовых грузов. Договор заключается на основе предложения фрахтователя, в котором определены все основные условия предстоящего рейса: род и количество груза, порты погрузки и выгрузки, срок готовности груза к перевозке, нормы грузовых работ, требования к судну. Фрахтователю для размещения груза предоставляется все судно целиком или определенные грузовые помещения, или определенная часть вместимости судна. Перевозчик не имеет права использовать отфрахтованное судно (или помещения) для других, даже попутных перевозок, если это не согласовано с фрахтователем. В случае если такие грузы были погружены на судно, фрахтователь может потребовать их выгрузки, а если перевозка уже имела место – возмещения своих доказанных убытков (из-за задержки доставки его груза, нанесения ущерба грузу, смешения грузов). Перевозчик обязан предоставить к установленному сроку судно, полностью подготовленное к выполнению предстоящего рейса, и после окончания погрузки немедленно направить его в порт выгрузки обычным путём и с обычной скоростью.

Перевозчик освобождается от ответственности, если представит доказательства того, что одно из таких обстоятельств действительно имело место, и что в результате его наступления грузу был причинен ущерб. При этом перевозчик не обязан доказывать отсутствие своей вины в причинении грузу ущерба. Если отсутствие причинной связи будет доказано, перевозчик несёт ответственность перед грузоотправителем за ущерб, нанесенный грузу.

Следует отметить, что соответствующие нормы КТМ РФ практически повторяют требования Конвенции о коносаментах 1924 г. и устанавливают, что *перевозчик не отвечает за утрату или повреждение принятого к перевозке груза, а также за просрочку в его доставке,* если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

- действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;
- пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- рисков, опасностей или случайностей на море или других судоходных водах;
- непреодолимой силы;
- военных действий;
- действий антиобщественных элементов;
- ареста или задержания властями, правителями или народом, либо наложение судебного ареста;
- карантинных ограничений;
- действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агентов или представителей;

Перевозчик не отвечает за утрату или повреждение принятого к перевозке груза, а также за просрочку в его доставке, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие (продолжение):

- забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление или задержку работы по каким-либо причинам полностью или частично;
- восстаний или народных волнений;
- спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;
- потери объёма или веса, либо всяких других потерь или повреждений, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;
- недостаточности упаковки;
- неполноты или недостатка маркировки;
- скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика, агентов или служащих перевозчика.

Конвенция 1924 г. признает, что *перевозчик считается просрочившим доставку груза*, если груз не выдан в порту выгрузки предусмотренной в договоре морской перевозки в срок, определённый соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения – срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

Под *утраченным грузом* подразумевается тот груз, который не был выдан в порту выгрузки лицу, управомоченному на его получение, в течение 60 календарных дней по истечении срока выдачи груза.

Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется, исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором.

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже, либо, если нет такой цены, – по существующей рыночной цене, а если нет ни той, ни другой – исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Из возмещения за утраченный или поврежденный груз вычитаются расходы, связанные с перевозкой груза (уплата фрахта, пошлин и пр.), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были.