

*Вуколов Е.В.
студент 2 курса магистратуры
факультет «Гражданское право, предпринимательское право,
международное частное право»
Казанский инновационный университет имени В.Г. Тимирязова
Россия, г. Казань
e-mail: evgenytronev@yandex.ru*

ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРА МОРСКОЙ И ВНУТРЕННЕЙ ВОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

***Аннотация:** В статье рассмотрены особенности заключения договора морской и внутренней водной перевозки грузов. В статье отражены специфические черты заключение договора морской перевозки грузов.*

Ключевые слова: договор, перевозчик, грузополучатель, перевозки грузов, морская перевозка.

*Vukolov E.V.
2nd year master student
Faculty "Civil Law, Business Law, International Private Law"
Kazan Innovative University named after V.G. Timiryasov
Russia, Kazan*

FEATURES OF THE CONTRACT OF SEA AND INLAND WATER TRANSPORTATION OF GOODS

***Abstract:** The article discusses the features of concluding a contract for sea and inland water transportation of goods. The article reflects the specific features of the conclusion of a contract for the carriage of goods by sea.*

Key words: contract, carrier, consignee, cargo transportation, sea transportation.

Договор морской перевозки относится к транспортным договорам перевозки. Согласно статье 307 ГК РФ [1], «обязательство» представляет собой правовое отношение между двумя сторонами, где одна из них обязана совершить определенные действия или воздержаться от них в пользу другой стороны. В этом заключается сущность обязательства, являющегося важным элементом гражданского права. В зависимости от характера передвижения товаров существуют различные группы обязательств, одна из которых включает

обязательство по оказанию услуг. В рамках этого обязательства одна сторона обязуется предоставить определенные виды услуг по инструкции другой стороны, а взамен вторая сторона обязана оплатить эти услуги.

Договор морской и внутренней водной перевозки грузов в РФ является одним из наиболее значимых документов, регулирующих данную сферу деятельности. Он представляет собой правовое соглашение между перевозчиком и грузоотправителем, определяющее условия осуществления перевозки грузов по морским и внутренним водным путям.

Данному договору придает реальный характер тот факт, что законодатель, регулируя возникновение обязательств по перевозке, устанавливает, что передача груза перевозчику является основополагающей (ст. 785 ГК РФ, ст. 67 КВВТ РФ [2]). Как отмечал А.Л. Маковский, «транспорт не является производителем материальной продукции, он лишь перемещает уже готовые товары» [4, с. 67]. Поэтому исполнение перевозчиком своих обязанностей по перевозке напрямую зависит от отправителя, который представляет грузы для перевозки. Пока перевозчик не получил необходимые грузы, он не может гарантировать свою главную обязанность – доставку груза в пункт назначения. Поэтому договор перевозки является реальным договором, который считается заключенным только после передачи груза от отправителя перевозчику.

Одной из особенностей данного договора является его применимость к перевозке различных видов грузов, включая контейнеры, сырье, судовое оборудование и другие товары. Договор регламентирует основные вопросы, связанные с перевозкой, такие как ответственность сторон, условия хранения и транспортировки грузов, страхование и таможенное оформление.

В рамках данного договора также устанавливаются особые правила перевозки опасных грузов. Перевозка такого вида грузов требует соблюдения ряда специфических требований безопасности и предусматривает особый порядок их транспортировки. Стоит отметить, что договор морской и внутренней водной перевозки грузов в РФ предусматривает возможность заключения как одноразовых, так и долгосрочных контрактов. При этом,

долгосрочные контракты имеют свои особенности, включая определение ставки фрахта и срока его действия.

Существует два вида договоров морской перевозки грузов: договор перевозки грузов по чартеру и договор перевозки грузов по коносаменту.

В случае линейной системы эксплуатации флота, суда регулярно совершают рейсы по расписанию, следуя определённым маршрутам и заходя в заданные порты. Организуя перевозку грузов на судах регулярной линии, судовладельческое предприятие берёт на себя обязательство заключить договор перевозки грузов по линейному коносаменту с каждым грузовладельцем, обратившимся к нему. Такой договор является публичным договором [5, с.167]

Линейная перевозка грузов является прогрессивным и удобным способом морской перевозки. Однако большинство судов осуществляет трамповые рейсы по ряду причин. Трамповые суда выполняют рейсы в направлении, которое определяется договором морской перевозки в каждом конкретном случае. Они работают вне расписания. Условия перевозки грузов на таких судах согласовываются сторонами и закрепляются в чартере.

Процедура разработки условий и заключения двух описанных видов договоров перевозки грузов различается. Заключая чартер, стороны имеют возможность обсудить и согласовать условия перевозки. Наличие типовых проформ чартера не исключает индивидуализации условий конкретного договора по договорённости сторон. Содержание договора перевозки грузов по коносаменту predeterminedено установленными в одностороннем порядке условиями работы линии. Предложение судовладельческого предприятия состоит в объявлении состава судов, осуществляющих линейные рейсы, расписания движения между определёнными портами и действующих на линии тарифов. Грузовладельцам остаётся только согласиться или не согласиться с предложенными условиями.

При заключении договора на чартерную перевозку стороны обсуждают все условия. Однако, когда дело касается коносамента, ситуация становится сложнее. В настоящее время существуют три международные конвенции,

которые регулируют правила оформления коносаментов и, соответственно, три правовых режима. Если груз погружается в стране, присоединившейся к Правилам Висби, а выгружается в стране, которая ратифицировала Гамбургские правила, возникают противоречия [6, с.102]. В настоящий момент этот вопрос не регламентирован в Международных морских перевозках и требует подробного изучения.

Вопрос оговорок в коносаменте считается не менее важным. В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации и Гамбургскими правилами, перевозчик обязан вносить оговорки в коносамент, касающиеся состояния груза, его массы, количества мест и т.д. Однако, на практике ситуация выглядит иначе. Часто фрахтователь требует, чтобы перевозчик подписывал чистые коносаменты, поскольку коносаменты с оговорками, которые перевозчик подписывает для защиты своих интересов, не принимаются банками для оплаты. В результате, перевозчика ставят в затруднительное положение.

С одной стороны, фрахтователь фрахтует судно и временно является его владельцем, но с другой стороны, при подписании "чистых" коносаментов перевозчик берет на себя обязательства, которые могут возникнуть при выгрузке груза в порту, такие как некачественное состояние, несоответствие веса, нарушения упаковки или недостача груза. Этот аспект не урегулирован ни в международном морском, ни в отечественном законодательстве. Решение этой проблемы, по нашему мнению, может быть найдено разработкой стандартных оговорок, которые будут включать основания и причины, связанные с различными видами грузов и их транспортировкой. Естественно, этот вопрос также должен быть регулирован в Унифицированных правилах для аккредитивов.

Отдельное внимание в договоре уделяется правам и обязанностям сторон. Они определяются в соответствии с правилами международного и российского морского права и включают в себя такие аспекты, как обязательства перевозчика по доставке груза в назначенное место, права грузоотправителя на контроль и

регулирование перевозки, а также вопросы возмещения ущерба в случае его возникновения [3, с. 170].

Согласно Кодексу ВВТ РФ: «перевозчик обязан гарантировать сохранность грузов на протяжении всего периода перевозки, начиная с момента принятия груза и заканчивая его передачей грузополучателю» (п.1 ст. 117 КВВТ РФ). Следовательно, ответственность за сохранность груза возлагается на перевозчика не только после заключения договора перевозки, когда груз еще не погружен на внутренний водный транспорт и находится на складах или в хранилищах перевозчика, но также в течение 24 часов после прибытия в порт назначения, без учета дополнительной оплаты за хранение (п. 4 ст. 79 КВВТ РФ). После истечения данного периода хранение осуществляется перевозчиком за плату.

Ответственность за утрату или повреждение перевозимых грузов возлагается не за несоблюдение (или неправильное выполнение) обязательства по хранению внутренним водным транспортом, а за неисполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по перевозке грузов внутренним водным транспортом.

Разрешение споров и разногласий, возникающих в процессе исполнения договора, является еще одной важной особенностью. В договоре определяется порядок разрешения конфликтных ситуаций, включая арбитражные и судебные процедуры.

Таким образом, договор морской и внутренней водной перевозки грузов в РФ является важным правовым инструментом, обеспечивающим надежность и законность процесса перевозки грузов по морским и внутренним водным путям. Имея четкую регламентацию основных аспектов перевозки, этот договор играет ключевую роль в обеспечении безопасности и эффективности данного вида транспорта в России.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 № 14-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 12 сентября 2023) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410; 2023. № 4. Ст. 682.
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 № 24-ФЗ (ред. от 10 июля 2023) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001; 2023. № 6. Ст. 5128.
3. Алёшина А.В. Особенности правового регулирования международных морских перевозок грузов // Российское государствоведение. 2016. № 3. С. 170-177
4. Бразовская, Я.Е., Цветкова Ю.С. Правовое регулирование морских транспортных операций: учебное пособие. СПб: Academus, 2017. 98 с.
5. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М.: Мор. транспорт, 1961. 342 с.
6. Международные морские перевозки // Международное частное право 2016. С. 101-105.
7. Тихенко Т.Ю. Правовая природа договора морской перевозки груза // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2015. № 3 (104). С. 114-119.