



# ***JŪRAS KRAVU PĀRVADĀJUMI***

***Daugavpils  
2015***

***Izpildīja: S. Rodzevičs  
A. Saveļjevs***



- **Морские перевозки** — самый эффективный и распространенный способ доставки груза. Морское судоходство - ключевая роль в жизни мировой экономики и занимает центральное место в формирующейся единой системе глобальных транспортных перевозок. Морской транспорт специфичен потому, что он по характеру деятельности является международной отраслью.
- В условиях активно развивающейся интернационализации производства это стабильное, бесперебойное, эффективное международное транспортное обслуживание становится важнейшим условием нормального функционирования, как отдельных национальных хозяйств, так и мировой экономики в целом.



При **международных морских перевозках** возникают сложные правовые вопросы.

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, которая была принята под эгидой Международного морского комитета в 1924 году. Конвенция называется Гаагские правила, которые вступили в силу 2 июня 1931 года.

Гаагские правила устанавливают морскому перевозчику ответственность за потери или убытки грузов, то есть они охватывают практически все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем.

## Правовое регулирование международных морских перевозок

---

Гаагские правила включает вопросы, которые разделяются на несколько групп. При перевозках морским путем они решающие:

- порядок при составлении коносаментов и их реквизиты;
- ответственность морских перевозчиков за неожиданные убытки, которые могут понести грузовладельцы;
- предъявление требований к морским перевозчикам.

**Перевозчиком груза является капитан судна.** По требованию отправителей агенты перевозчика или сами перевозчики выдают отправителям документ. Это тот же транспортный документ, его называют коносаментом. Эта формальность несет в себе три важных факта:

- играет роль расписки в принятии грузов к перевозкам;
- товарораспорядительный документ;
- облегчает действия по заключению договоров перевозки в линейных морских судоходствах.



Есть три правовые режимы, которые регламентируют перевозку грузов. Они закрепляются разными договорами:

- 1) Унификация коносамента и его правил (Международная конвенция, Брюссель 25.08.1924)
- 2) Документ «Правила Висби», который фиксирует изменения (унификация правил коносамента, Брюссель 25.08.1924)
- 3) Конвенция ООН, в которой рассматривались морские перевозки грузов (Гамбург 1978 год). Закон вступил в силу в 1992 году.



## Договора перевозок

---



На морских перевозках договор - долгосрочный. Договор морской перевозки груза заключается в письменной форме. Договоры морской перевозки груза подтверждаются чартером, коносаментом.

Провозная плата за перевозку груза транспортом определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

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

## Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя

---

Перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

**В каких случаях перевозчик несёт ответственность:**

- 1) за утрату груза - в размере стоимости утраченного груза;
- 2) за повреждение груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость;
- 3) в случае утраты груза, принятого для перевозки с указанным его ценности, - в размере объявленной стоимости груза. За перевозку груза с указанной ценностью с отправителя или получателя взимается дополнительная плата, размер которой определяется договором морской перевозки груза.

**Отправитель и фрахтователь** несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.





## Перевозка пассажиров морским транспортом

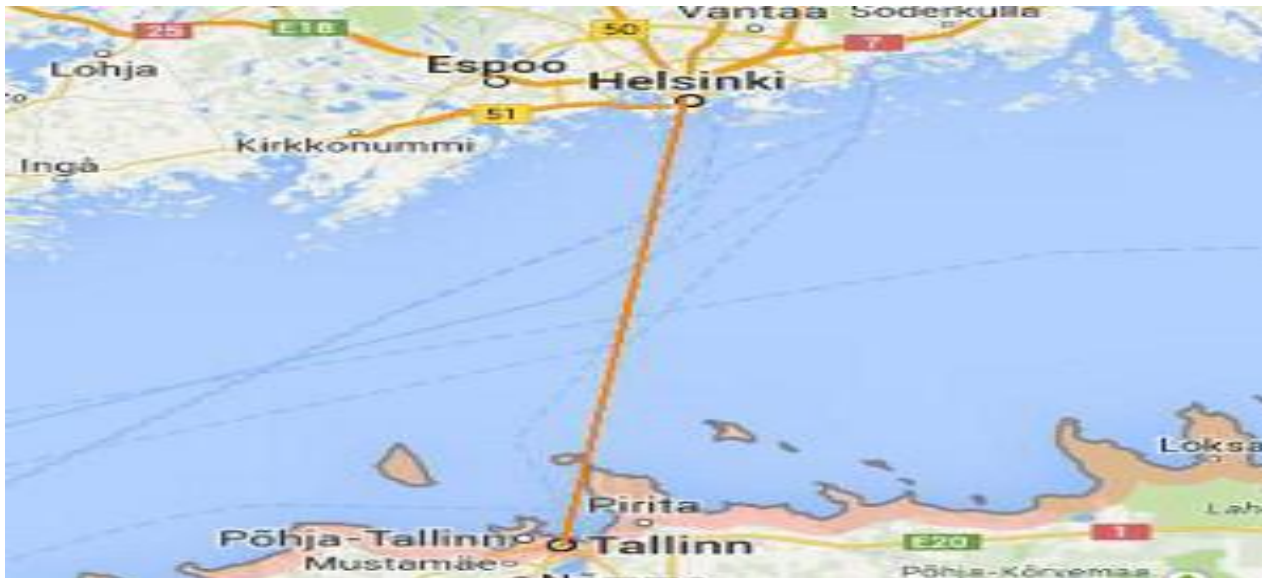
Морская транспортировка пассажира удостоверяет билетом, сдача багажа — багажная квитанция. Есть случаи, когда удостоверения договора может быть путевка, другими документы, которые дают право на проезд по льготным билетам. Можно выписать один билет для организованных групп пассажиров, которые следуют в одном направлении(или один отдельный билет на каждую группу, следующую в каютах определенной категории), указав при этом фамилии и имена членов группы, которые следуют по такому билету.

При транспортировке пассажира морским транспортом перевозчик не несет ответственности за повреждение и утрату ценных бумаг, денег, изделий из серебра, золота, украшений, драгоценностей, произведений искусства и прочих ценностей, когда такие ценности не сдали на хранение перевозчику, который дал согласие сохранять их в целости и сохранности.



## Перевозка пассажиров морским транспортом

Перевозка пассажиров осуществляется не только большими красивыми лайнерами или крейсерами, но и паромными судами. Паром это плавательное средство, которое используется для перевозки пассажиров и транспортных средств. Плыть на пароме получается дольше, чем на наземном транспорте, но для путешественников-автомобилистов - преимуществом, потому что есть возможность взять собой легковой автомобиль.



## Необходимые документы для доставки груза

---

1. Морская транспортная накладная – основной морской транспортный документ. В нем указан грузоотправитель, грузополучатель, наименование и количество груза.
2. Для перевозки коммерческого груза – коммерческий инвойс. В нем содержится более полная информация о грузе, включая стоимость, количество, название груза.
3. Для отправки личных персональных вещей необходим упаковочный лист. Это список вещей и ориентировочная их стоимость. Примечание: некоторые компании требуют также коммерческие листы для перевозки личных вещей.
4. Специальные документы – зависят от товара и страны происхождения.



## Контейнерные морские перевозки

---

**Контейнерные морские перевозки** – это способ доставки грузов морем и использование стандартных модульных контейнеров. При такой транспортировке, груз помещается в контейнер, и все действия, производимые с ним, никак не сказываются на его состоянии. Важной особенностью является сокращение затрат времени:

1) автоматизированные краны разгрузят упакованный контейнер груз быстрее, чем это сделают грузчики. Таким образом, контейнерные морские перевозки могут значительно сократить затраты времени на операции погрузки-выгрузки, а также свести к минимуму возможные потери при производстве этих операций.

Требования нормативных актов является обязательным при осуществлении любых транспортировок, независимо от того, перевозят сборные грузы из Европы Требования нормативных актов является обязательным при осуществлении любых транспортировок, независимо от того, перевозят сборные грузы из Европы или могут быть морские перевозки из Китая в Латвию и т.д.




## Виды судоходства

	(1) Трамповое (бродить)	(2) Линейное
<b>Вид грузов</b>	массовые	генеральные
<b>Кол-во грузовладельцев</b>	Один грузовладелец заказывает перевозку всей судовой партии	Множество грузовладельцев, сборные партии грузов
<b>Регламент движения</b>	В любом направлении по заявке грузовладельца	Движение по расписанию с перечислением всех портов захода
<b>Способ оплаты</b>	Фрахтовые ставки, возможен торг, т.к. нанимается целое судно	Линейные заранее установленные тарифы.
<b>Вид договора</b>	Договор фрахтования - <b>ЧАРТЕР</b>	Стандартный договор морской перевозки груза. Сокращенный вариант – <b>КОНОСАМЕНТ</b>

### (3) Торгово-промышленное судоходство –

Внутрифирменные перевозки крупных корпораций: «Шелл», «Бритиш петролеум», «Эксон», автомобильные гиганты. Они имеют или арендуют свой подконтрольный флот.

# Морской коносамент по перевозке груза на морском транспорте


		<b>BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT</b>		SCAC MAEU B/L No. 855291456							
Shipper  Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer")		Booking No. 8355291456		Export references Svc Contract 182020							
Vessel (see clause 1 + 19) <b>MAERSK RIO GRANDE</b>		Voyage No. <b>0766</b>		Place of Receipt: Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)							
Port of Loading <b>Callao</b>		Port of Discharge <b>Newark</b>		Place of Delivery: Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)							
<b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER</b>											
Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.  <b>1 Container Said to Contain 250 BAGS</b>  <b>250 BAGS OF 69 KILOGRAMS NET EACH OF WASHED GREEN COFFEE PERUVIAN ALTURA EURO PREPARATION (E.P.) OCIA CERTIFIED CROP 2007.</b> <b>NET WEIGHT: 17,250.00 KGS</b> <b>REGISTER FDA N 19679922310</b> <b>DRY MILL CORPORATION DE PRODUCTORES CAFE PERU SAC</b> <b>PASAJE EL SOL 297 CALLAO-PERU</b> <b>FAX: 51 1-1-451-4635 REGISTER N 11586364390</b> <b>FREIGHT COLLECT</b> <b>CONTRACT SERVICE EXCELCO 182020</b>  <b>LOGO COOPERATIVE COFFEES</b> <b>LOGO PANGOA</b> <b>LOGO OCIA</b> <b>30/519/0001</b> <b>PERU ORGANIC FT</b> <b>CONTRACT PEP72</b> <b>LOTE 5</b> <b>FLO ID: 920</b>  <b>CLHU3173510 ML-SA2903065 20 DRY 8'6 250 BAGS 17370.000 KGS 20.000 CBM</b> Shipper Seal : 1-00127 Customs Seal : 100127 Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)			Weight <b>17370.000 KGS</b>		Measurement <b>20.000 CBM</b>						
<b>Freight &amp; Charges</b>		<b>Rate</b>		<b>Unit</b>		<b>Currency</b>		<b>Prepaid</b>		<b>Collect</b>	
Basic Ocean Freight Bunker Adjustment Factor Chassis Usage Government Agency Certificat Documentation Fee - Destinatio Handling Charge - Destination Emergency Bunker Surcharge		1500.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00		Per Container Per Container Per Container Per Bill of Lading Per Container Per Container		USD USD USD USD USD USD				1500.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	
Carrier's Receipt (see clause 1 and 14): Total number of containers or packages received by Carrier: <b>1 container(s)</b> Number & Sequence of Original B(s)/L: <b>THREE/3</b>		Place of Issue of B/L: <b>Lima, Peru</b>		Date of Issue of B/L: _____		<small>                     SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition, unless otherwise stated herein, the total number or quantity of containers or other packages or units indicated in the document "Carrier's Receipt" for carriage from the port of loading (or the place of receipt, if mentioned above) to the port of discharge (or the place of delivery, if mentioned above), such carriage being subject to the terms, rights, liabilities, conditions, exceptions, limitations, and duties hereinof (INCLUDING ALL THESE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF) UNAMENDED, UNLESS THESE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF and the Merchant's agreement to them in particular to the Carrier, insofar as in respect of such above clause 19 and the carrying vessel (see clause 19), where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may, at the delivery of the goods, require the Merchant to sign a bill of lading, proof of receipt by and prima facie receipt, or other document, the form of which shall be subject to the terms, rights, liabilities, conditions, exceptions, limitations, and duties hereinof, and the Merchant, in signing such bill of lading, or other document, shall be deemed to have accepted the terms, rights, liabilities, conditions, exceptions, limitations, and duties hereinof. Notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all terms and conditions stated herein, whether written, printed, stamped or otherwise, on the face or reverse side hereof, or hereon attached, or hereon or hereunder, and wherever one original bill of lading is presented, whereby the number of original bills of lading stated on the face hereof shall be deemed to have been signed and wherever one original bill of lading has been surrendered any others shall be void.                      Signed for the Carrier A.P. Møller - Maersk A/S trading as Maersk Line                 </small>					
Declared Value (see clause 7.3): <b>2007-10-11</b>		Shipped on Board Date <b>2007-10-11</b>									
This transport document has one or more numbered attachments											
As Agent(s) for the Carrier <b>Maersk Peru S.A.</b>											

# Договор морской перевозки (charterparty)

Issued by The Documentary Committee of  
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen  
(First edition published 1975)  
REVISED 1989

Printed by BIMCO's idea

Support Vessel Owners  
(ISOA), London

1. Place and date		<b>UNIFORM TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS CODE NAME: "SUPPLYTIME 89"</b>		 <b>PART I</b>
2. Owners/Place of business (full style, address and telex/telexfax no.) (Cl. 1(a))		3. Charterers/Place of business (full style, address and telex/telexfax no.) (Cl. 1(a))		
4. Vessel's name (Cl. 1(a))	5. Date of delivery (Cl. 2(a))	6. Cancelling date (Cl. 2(a) and (c))		
7. Port or place of delivery (Cl. 2(a))	8. Port or place redelivery/notice of redelivery (Cl. 2(d))			
	(i) Port or place of redelivery			
(ii) Number of days' notice of redelivery				
9. Period of hire (Cl. 1(a))	10. Extension of period of hire (optional) (Cl. 1(b))			
	(i) Period of extension			
	(ii) Advance notice for declaration of option (days)			
11. Automatic extension period to complete voyage or well (Cl. 1(c))	12. Mobilisation charge (lump sum and when due) (Cl. 2(b)(i))			
	(i) Voyage or well (state which)		(i) Lump sum	

## Заключение

---

30 апреля 1982 г в Нью-Йорке была принята универсальная Конвенция ООН по морскому праву. Эта Конвенция призвана регулировать проблем, которые возникают в современном международном морском праве, к числу которых относятся проблемы территориальных вод и континентального шельфа, прохода через международные проливы и архипелажные воды, объема прав прибрежных государств в исключительной экономической зоне, режима разведки и разработки районов морского дна, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований, урегулирования споров.

Правовое регулирование морской перевозки грузов осуществляется как на основании латвийского законодательства, так и на основании международных конвенций и правил и эти правила необходимо строго соблюдать.

Положения Конвенции регламентируют торговое мореплавание. Понятие торгового мореплавания весьма широко по своему –это деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты, для рыбных и иных морских промыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей.





Спасибо за внимание !