

В данный момент в морских перевозках используются два вида транспортных документа **морской коносамент** и **морская накладная**. И эти транспортные документы принципиально отличаются.

I. Морской коносамент.

Так исторически сложилось, что, для оформления морских грузоперевозок, изначально и по сей день используется свой, отдельный вид документа, обладающий своими, абсолютно уникальными свойствами. Речь идет о документе под названием – **коносамент**. Коносамент, как слово, имеет иностранное происхождение, и на основных европейских языках звучит примерно одинаково, к примеру: на испанском языке "Conocimiento", на французском "Connaissance", на немецком - "Konossement". В связи с тем, что английский язык, является стандартным языком, используемым для оформления документации в международных грузоперевозках, морская накладная использует английское название. Английский вариант звучит как - "**Bill of Lading**". Уникальность коносамента (**Bill of Lading**), состоит в разнообразии видов и широты функций, которые он в себе несет.

Функции коносамента:

- *Является документом, доказывающим факт заключения договора перевозки. Содержит в себе все основные условия данного договора.*
- *Несет функцию «расписки» - документа, подтверждающего факт принятия груза, перевозчиком (судовладельцем) к перевозке, в указанном в нем количестве и качестве.*
- *Является ценной бумагой, дающей право собственности на конкретный груз (товарораспорядительный документ). Это, выражается в том, что, коносамент, с конкретно указанным в нем грузом, может быть продан, куплен, передан на определенных условиях другому лицу, и при этом не требуется физическое перемещение товара.*

Основные виды коносамента.

1) Общее деление:

- **Оборотный коносамент (negotiable bill of lading)** – владелец коносамента может распоряжаться грузом, который еще не прибыл в порт, а находится в пути. Оборотный коносамент может быть продан, куплен, заложен в банке и т.д. При оформлении такого коносамента, в обязательном порядке, проставляется запись "Приказу имярек". (К оборотным коносаментам относятся ордерные и предъявительские коносаменты).
- **Необоротный коносамент (non-negotiable bill of lading)** - коносамент в котором грузополучатель точно определен, и получает груз сам.

2) В зависимости, от того, кто именно, будет получателем груза, коносамент бывает:

- **Именной (straight bill of lading)** – получателем груза выступает юридическое или физическое лицо, на чье имя оформлен коносамент.
- **Ордерный (to-order bill of lading)** – суть в том, что отправитель или получатель, может определять ("приказу отправителя" либо "приказу получателя"), какому именно, третьему лицу передать коносамент. Для этого в коносаменте, делается передаточная надпись (индоссамент).
- **Предъявительский (bearer bill of lading)** – груз в порту назначения, передается предъявителю коносамента.

3) В зависимости от типа перевозки:

- Линейный (рейсовый) коносамент (liner bill of lading). Оформляется, при перевозке груза, на судне, идущему по определенному расписанию, с остановками в определенных портах, на специально выделенных причалах. (Линейные морские перевозки).

- Фрахтовый (чартерный (chartered bill of lading)) коносамент – оформляется, для перевозок осуществляемых нерегулярно (Трамповые морские перевозки). Осуществляется по договору фрахта, сторонами по которому выступает грузоотправитель или его представитель (фрахтователь) и перевозчик (фрахтовщик). Где, фрахтовщик предоставляет фрахтователю, за определенную плату, часть судна, все судно или несколько судов сразу, для осуществления одного или нескольких рейсов с целью транспортировки груза, пассажиров и багажа.

4) В зависимости от того, есть ли у перевозчика замечания к качеству и количеству груза, или таковые отсутствуют, коносаменты делят на:

- «Чистый» (clean bill of lading) коносамент - повреждения тары, упаковки груза не обнаружены. Общее количественное и качественное состояние груза, соответствует указанному в коносаменте.

- «Не чистый» (claused) коносамент – коносамент с оговорками, оформляется в случае обнаружения каких либо дефектов в упаковке, таре груза, и других замечаниях к качеству груза.

5) В зависимости от общей схемы перевозки:

- Прямой коносамент – оформляется при перевозках от порта до порта.

- Сквозной коносамент (through bill of lading) – оформляется при перевозке, проходящей по мультимодальной схеме, с перегрузом из одного вида транспорта в другой, где морская перевозка занимает только часть маршрута.

6) В зависимости от того когда груз принят перевозчиком:

- Бортовой коносамент (shipped on board bill of lading) - оформляется, при уже погруженном на судно грузе.

- Коносамент для погрузки на борт судна (received for shipment) – оформляется на груз предназначенный для погрузки на борт судна, но еще не погруженный и находящийся под охраной.

Оформление коносамента.

Основное законодательство регулирующие морские грузоперевозки включает в себя:

1) Гагские правила 1921 года.- (Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов.).

2) Правила Гага-Висби. (Брюссельский протокол 1968 г. по пересмотру Гагских правил о коносаментах 1921 г.).

3) Гамбургские правила - **Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 года.**

4) В российском законодательстве действует - **Кодекс торгового мореплавания РФ** от 30.04.1999.

В вышеуказанных документах, оговаривается, какие именно данные должны быть в обязательном порядке включены в коносамент.

А именно:

- 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. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;
- 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 чем один;
- 11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки.

Что касается **формы коносамента**, то здесь возможны варианты, та как, разработкой таких форм занимаются разнообразные морские организации, компании и объединения. Наибольшее распространение получили формы коносаментов, разработанные такими организациями как: - **Genwaybill** - форма Балтийского и Международного морского Совета (БИМКО). - **The GGBS Waybill** - форма Генерального Совета Британского судоходства.

Общий порядок работы с коносаментом:

- 1) Отправителем составляется погрузочный ордер, в котором указаны наименование и марка товара, количество товара и вид упаковки, порты отправления – назначения; данные отправителя и получателя груза, название судна.
- 2) Происходит погрузка груза на борт, что подтверждается соответствующим документом – штурманской распиской (mate's receipt).
- 3) После отправки судна из порта отправления, грузоотправителю, в обмен на штурманскую расписку оформляется коносамент. Далее, грузоотправитель пересылает оригиналы коносамента грузополучателю.
- 4) Грузополучатель получает груз в порту назначения, для чего ему, в обязательном порядке, требуется проявить свой оригинал коносамента. (Высланный ему отправителем).

Н/В. - При выдаче груза по одному из экземпляров коносамента - остальные экземпляры утрачивают свою силу.

II. Морская накладная (Sea waybill).

Под термином «**морская накладная**» в данный момент объединяются, появившиеся в морских перевозках, новые виды транспортных документов: - **океанская накладная (ocean waybill)**; **линейная накладная (liner waybills)**, и сама **морская накладная (Sea waybill)**.

Причины появления морских накладных – поступательное развитие отрасли морских перевозок, техническое переоснащение и увеличение скорости перевозок, а также неутешительная статистика, осуществления **мошеннических действий** с использованием коносаментов.

Морская накладная представляет собой транспортный документ, используемый в морских перевозках **в функции которого входит:**

- 1) *Функция документа подтверждающего заключение договора перевозки.*
- 2) *Функция документа подтверждающего факт принятия груза, перевозчиком (судовладельцем) к перевозке, в указанном в нем количестве и качестве.*

На этом функции морской накладной заканчиваются.

Главным отличием морской накладной (**Sea waybill**) от морского коносамента (**Bill of Lading**), это то, что морская накладная не является ни товарораспорядительным (не предоставляет право собственности на груз), ни оборотным документом. Груз выдается, конкретному, указанному в морской накладной грузополучателю, если он может документально подтвердить свою личность, и при этом ему не надо предъявлять свой оригинальный экземпляр данной накладной. В настоящее время, вариант полной замены коносамента на морскую накладную, находится в стадии активного обсуждения.