

Карпычева Елена Вячеславовна, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры документационного обеспечения международных коммуникаций, Института международных транспортных коммуникаций Российского университета транспорта РУТ (МИИТ), Москва, Россия.

e-mail: elena.evkh2012@yandex.ru

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПРОЦЕДУР ДОКУМЕНТИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: в данной работе предпринята попытка системного подхода к проблеме выявления и анализа наиболее полной совокупности нормативных документов, регулирующих и регламентирующих процедуры документирования и процессы организации работы с проездными и перевозочными документами в ходе осуществления международных морских грузовых и пассажирских перевозок. Проведен анализ международных конвенций, федеральных законов России, нормативных актов Министерства транспорта Российской Федерации, регламентирующих организацию работы с перевозочными и проездными документами, на предмет выявления их информационной емкости в рамках означенной проблемы.

Ключевые слова: Первозочные документы, проездные документы, договор морской перевозки билет, багажная квитанция, коносамент, международные грузовые перевозки, международные пассажирские перевозки.

Elena V. Karpycheva, associate Professor of the Department of Documentation Support of International Communications of the Institute of International Transport Communications of the Russian University of transport RUT (MIIT), candidate of historical Sciences, associate Professor, Moscow, Russia.

REGULATION OF PROCEDURES FOR DOCUMENTING
INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT
IN THE RUSSIAN FEDERATION

Annotation: In this paper, an attempt is made to take a systematic approach to the problem of identifying and analyzing the most complete set of regulatory documents regulating and regulating documentation procedures and processes for organizing work with travel and transportation documents during international maritime cargo and passenger transportation. The analysis of international conventions, federal laws of Russia, and regulations of the Ministry of Transport of the Russian Federation regulating the organization of work with transportation and travel documents is carried out in order to identify their information capacity within the framework of this problem.

Key words: Transportation documents, travel documents, sea transportation contract, ticket, baggage receipt, bill of lading, international freight transportation, international passenger transportation.

На современном этапе эволюция и эффективное развитие экономики требует активное использование ресурсов Мирового океана, прежде всего в промышленных и торговых целях. Современная международная торговля как традиционная форма международных экономических отношений в значительной степени имеет характер именно морской торговли. Поскольку основная часть грузов в настоящее время перевозится, как и в предыдущие эпохи, в основном морским путем. Специалисты уверены, что значение морского транспорта в XXI веке, не только не уменьшится, но и, наоборот существенно вырастет. Иначе говоря, необходимость координации грузовых и пассажирских морских перевозок, повышение рациональности и

эффективности работы мирового гражданского флота – основные причины создания международных морских организаций:

- Международная морская организация (международная межправительственная организация в составе ООН);
- Международный морской комитет (международная неправительственная организация, учрежденная с целью содействия унификации норм морского и торгового права, морских обычаев и практики);
- Балтийский и международный морской совет (неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской политики, унификацией транспортных документов и др.).

Автор поставил цель – выявить и провести анализ совокупности нормативных правовых актов, регулирующих документирование процедур международных перевозок морем грузов и пассажиров.

Основные нормативные документы, регулирующие и регламентирующие морские грузовые и пассажирские перевозки:

- Конвенция ООН «О морской перевозке грузов» (заключена в г. Гамбурге 31.03.1978);
- Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (принята в 1974 г., вступила в силу с 1983 г.);
- Афинская конвенция «О перевозке морем пассажиров и их багажа (принята 13 декабря 1974 г. в Афинах на Международной юридической конференции по вопросам перевозки на судах пассажиров и их багажа) и Протокол 2002 г. к ней) [2];
- Правила морской перевозки пассажиров (утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июня 2015 г. № 190; зарег. Министерством юстиции Российской Федерации 3 сентября 2015 г., рег. № 38782) (с измен. на 25 июля 2022 г.).

Документирование международных морских грузовых перевозок осуществляется по следующему алгоритму:

- отправитель заключает договор морской перевозки груза с перевозчиком;
- если груз перевозится на палубе, то между перевозчиком и отправителем заключается дополнительное соглашение;
- отправитель предоставляет все необходимые сертификаты к грузу: если груз опасный, или перевозке подлежат продовольственные товары (инвойс, CMR, EX1, TIR Carnet, упаковочный лист, транзитная декларация);
- маркировка, знаки опасности и упаковка груза должны соответствовать нормам Ст. 139 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации; Гл. 6 и 7 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС 74) (с изменениями на 24 мая 2018 г.); Ч. 4, Гл.5.2 и 5.3, Ч. 6 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) (в редакции, согласно резолюции MSC.477 (102) ОТ 11 ноября 2020 г., поправка 40-20). В противном случае товар не допустят к погрузке на судно;
- перевозчик определяет место погрузки и отправляет фрахтователю или отправителю уведомление о готовности судна к погрузке груза;
- после приема груза перевозчик выдает отправителю коносамент (данный документ оформляется только по требованию заказчика (отправителя)).

Основные два вида документов, применяемых в международных морских перевозках – чартер и коносамент. Унифицированные формы этих перевозочных документов были спроектированы в рамках деятельности Балтийского и международного морского совета (БИМКО), что является одной из главных целей данной неправительственной организации, которая изначально была создана в Копенгагене в 1905 г.

Чартер – договор между судовладельцем и фрахтователем на аренду судна или его части на определенный рейс или срок. Типовой формуляр чартера представляет собой в сущности трафаретный шаблон, традиционно поделенный на две части: постоянную и переменную.

В основной части зафиксированы постоянные условия морской перевозки, составляющие ее неизменную сущность. Иначе говоря, данная информация располагается в формуляре чартера отдельным блоком, составляющим часть «Б».

Часть «А» - обычно это все переменные условия чартера, включая наименования судовладельца и фрахтователя и подписи сторон.

Кстати, существует международная организация, осуществляющая контроль за выполнением стандартов и этики чартерных перевозок (Средиземноморская Ассоциация яхтенных брокеров (Mediterranean Yacht Brokers Association)). Сами формы конкретных чартеров устанавливаются различными транспортными уставами и кодексами. На современном этапе известно порядка 400 форм (проформ) чартеров, разработанных международными морскими организациями, в том числе и БИМКО.

Например, спроектированы и активно применяются проформы чартеров (Проформа чартера – заготовка для оформления сделки, представляющая стандартную форму того или иного чартера, в которую внесены изменения и/или дополнения, необходимые данному фрахтователю, или по условиям контракта купли-продажи, или по условиям портов погрузки-выгрузки и др. – Авт.), предназначенных для перевозки угля, кокса, зерна, риса, соли, фруктов, удобрений и др.

Коносамент – выдаваемый перевозчиком или фактическим перевозчиком владельцу, отправляемого морем груза в удостоверение принятия его к перевозке и обязательства передать в порту назначения грузополучателю. Он выполняет одновременно ряд функций:

- расписка перевозчика в получении груза для перевозки, с описанием видимого его состояния;
- подтверждение договора перевозки груза;
- товарораспорядительный документ;
- может служить обеспечением кредита под отгруженные товары.

Порядок оформления коносаментов и требования к их содержанию изначально регламентирован Международной конвенцией «Об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагские правила) (отменена с 1 декабря 1986 г.), Конвенции ООН «О морской перевозке грузов» (заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) и в национальных законодательных актах. Так, в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999г. № 81-ФЗ (редакция, действующая с 1 января 2024 г.), согласно Ст. 144 должна содержаться следующая информация: наименование перевозчика и место его нахождения; наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки; наименование отправителя и место его нахождения; наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза; наименование получателя, если он указан отправителем; наименование груза, необходимые для его идентификации 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 (все данные должны быть указаны так, как они представлены отправителем); внешнее состояние груза и его упаковки; фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен оплачиваться им; время и место выдачи коносамента; число оригиналов коносамента, если их больше, чем один; подпись перевозчика, или действующего от его имени лица (коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика. По соглашению сторон в коносамент могут быть включены дополнительные данные и оговорки.

Регламентация процедур документирования перевозки пассажиров морем осуществляется на основании прежде всего вышеназванных нормативных правовых актов, а также Ст. 177 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации [1]. Документы, оформляемые при осуществлении данного мероприятия: договор морской перевозки пассажира, билет, багажная квитанция.

Согласно Ст. 177 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации по договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и доставить его багаж (при наличии). Таким образом, заключение договора морской перевозки удостоверяется билетом, а факт сдачи пассажиром багажа – багажной квитанцией. Билет и багажная квитанция являются перевозочными документами и должны храниться у пассажира до окончания поездки.

Билет может быть оформлен, как в электронной, так и в бумажной форме. Оформление билета на международную морскую перевозку осуществляется на основании документа, удостоверяющего личность пассажира.

При заключении договора морской перевозки пассажира перевозчик обязан предоставить пассажиру достоверную и полную информацию об условиях перевозки, а именно:

- о названии судна;
- о нормах бесплатного провоза каютного багажа, предметах и вещах, запрещенных к перевозке, условиях перевозки багажа;
- о тарифах за перевозку;
- о правилах перевозчика;
- о фактическом перевозчике;
- о договоре страхования ответственности перевозчика и др.

В случае утраты или неправильного (некорректного) оформления билета, его повреждения перевозчик обязан незамедлительно принять все зависящие от него меры для установления факта заключения договора морской перевозки. Если данный факт будет подтвержден, то перевозчик осуществляет перевозку пассажира в соответствии с условиями заключенного договора морской перевозки и оформляет дубликат билета.

При оформлении багажа, для обозначения особых условий перевозки к нему дополнительно прикрепляется багажная бирка со знаками специальной маркировки: «Верх», «Не кантовать», «Осторожно», «Не бросать», «Боится сырости». После оплаты и в подтверждение приема багажа, оформляется и

выдается пассажиру багажная квитанция, с оформлением в билете отметки «Багаж».

В случае утраты багажной квитанции багаж выдается пассажиру на основании письменного заявления и предъявления документов, удостоверяющих его личность, и билета, оформленного в электронном или бумажном виде.

Если перевозчик не выдал пассажиру багаж в порту назначения, до которого должен быть доставлен багаж согласно договору морской перевозки пассажира, то на предъявленной пассажиром багажной квитанции лицом, уполномоченным перевозчиком, делается отметка «Багаж не выдан», заверяемая его подписью с указанием даты. По письменному заявлению пассажира, оформленному на основании перевозочных документов, перевозчик обеспечивает меры по розыску багажа. Если багаж найден, то перевозчик уведомляет пассажира и обеспечивает доставку его багажа в порт назначения согласно договору морской перевозки пассажира или по требованию пассажира по указанному им адресу без взимания дополнительной платы.

Документ о произошедшем событии на транспорте и его обстоятельствах составляется для получения страхового возмещения по договору обязательного страхования (причинение вреда жизни, здоровью, имуществу). Он должен содержать следующую информацию:

- дата, время, место составления;
- вид транспорта, название судна;
- полное наименование перевозчика в соответствии со свидетельством о государственной регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя;
- фамилия, имя отчество пассажира (потерпевшего);
- место и время произошедшего события;
- описание произошедшего события и его обстоятельств;
- характер вреда, причиненного пассажиру;
- информация о свидетелях (при, наличии), их контакты;

- подпись, фамилия, инициалы лица, уполномоченного перевозчиком, заверенные печатью перевозчика.

Данный документ составляется перевозчиком, но для его получения пострадавший пассажир (или его представитель) должен предоставить перевозчику следующие документы:

- письменное заявление, составленное в произвольной форме, с указанием, следующих сведений: фамилия, имя, отчество пострадавшего пассажира; характер причиненного вреда; дата, время и место наступления произошедшего события;

- документ, удостоверяющий личность пострадавшего пассажира;

- перевозочные документы пассажира.

Пассажир (или его представитель) предоставляют перевозчику оригиналы, а перевозчик снимает с них копии за свой счет. В случае предоставления пассажиром копий указанных документов, перевозчик вправе запросить подлинники для подтверждения верности представленных копий.

Таким образом, процедуры документирования организации грузовых и пассажирских международных перевозок морем регламентированы прежде всего Федеральным законом «Кодекс торгового мореплавания» [1] и актами международного права, ратифицированными Российской Федерацией. Согласно проанализированным нормативным правовым актам, проездные и перевозочные документы допускается оформлять как на бумажном, так и на электронном носителе. Тенденция в настоящее время развивается в сторону активного использования информационных технологий на водном транспорте. Причем, эволюции названной тенденции способствует и совершенствование норм международного права, так и законодательство Российской Федерации, регулирующее и регламентирующее процедуры документирования международных грузовых и пассажирских перевозок морем.

Список источников и литературы:

1. Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (в ред. от 19.10.2023) (с измен. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024) // docs.cntd.ru>document/901732423 (дата обращения: 29.04.2024)
2. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации» (ред. от 21.11.2022) // docs.cntd.ru>document/902070928 (дата обращения: 29.04.2024)
3. Порядок ведения Реестра морских портов Российской Федерации (утвержден приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 01 апреля 2009 г. № 51; зарег. Министерством юстиции Российской Федерации 13 мая 2009 г., рег. № 13924) // docs.cntd.ru>document/902157330 (дата обращения: 29.04.2024)
4. Правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту (утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2014 г. № 182; зарег. Министерством юстиции Российской Федерации 29 декабря 2014 г., рег. № 35476) (с измен. от 06.09.2021) // docs.cntd.ru>document/420236998 (дата обращения: 29.04.2024)
5. Правила морской перевозки пассажиров (утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июня 2015 г. № 190; зарег. Министерством юстиции Российской Федерации 3 сентября 2015 г., рег. № 38782) (с измен. на 25 июля 2022 г.) // docs.cntd.ru>document/420284852 (дата обращения: 29.04.2024)
6. Афинская конвенция «О перевозке морем пассажиров и их багажа (принята 13 декабря 1974 г. в Афинах на Международной юридической конференции по вопросам перевозки на судах пассажиров и их багажа) и Протокол 2002 г. к ней) // docs.cntd.ru>document/1901870 (дата обращения: 29.04.2024)
7. Конвенция ООН «О морской перевозке грузов» (заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) // docs.cntd.ru>document/1902905 (дата обращения: 29.04.2024)

8. Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (принята в 1974 г., вступила в силу с 1983 г.) // docs.cntd.ru>document/901870831 (дата обращения: 29.04.2024)