

## МОРСКИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Объемы морских контейнерных перевозок постоянно увеличиваются, составляя значительную часть мировой перевозки грузов. Данный вид грузоперевозок является одним из наиболее эффективно развивающихся. Это понимают и в Украине. Совсем недавно о возможности принимать трансокеанские контейнеровозы заявил Ильичевский морской торговый порт. Также и другие украинские порты многократно заявляли о планах увеличения мощностей по приему и переработке контейнеров.

Основными игроками в области контейнерных перевозок являются морские линии и экспедиторы. Отношения между указанными субъектами далеко не равны. Учитывая, что экспедитор не выбирает линию, которой будет доставлен груз, он вынужден играть по правилам, уже заданным транснациональными морскими линиями. А правила эти достаточно жесткие. Поэтому перевозчики строго защищают свои интересы. Ведь морской линии значительно проще воспользоваться своим, зачастую, практически не ограниченным правом удержания груза, чем разбираться в юридических тонкостях возникших разногласий с экспедитором (получателем, собственником груза).

Спорные ситуации возникают потому, что круг сторон договора морской перевозки весьма широк. В него непосредственно входит морская линия и торговец, под которым понимается грузоотправитель, держатель, получатель груза, получатель товаров, любое ли-

**Артём Скоробогатов, адвокат**  
«Международная Юридическая служба»  
[www.murs.com.ua](http://www.murs.com.ua)



цо, которое владеет или имеет право владения товарами или конкретным коносаментом, либо кто-либо действующий от имени такого лица.

При значительном количестве субъектов, географически расположенных в разных уголках земного шара, могут возникать сложности с определением лица, ответственного за выполнение условий договора. Инструментом, который нивелирует указанные сложности для перевозчика, является право перевозчика на удержание груза до получения оплаты за перевозку.

Существует еще один аспект, на который хотелось бы обратить внимание. Это то, что существенные юридические действия в подавляющем большинстве случаев производятся субъектами морских перевозок по электронной почте. Например, заказ перевозки (booking), уведомление о прибытии или задержке груза (notice), отмена договоренностей (cancellation), изменение размера платежей и ставок на дополнительные услуги. Без сомнения, это удобно



и оперативно, однако до тех пор, пока между субъектами данных отношений не возникают какие-либо разногласия, которые могут перерасти в спор. Украинские суды крайне критично относятся к таким доказательствам, как переписка по электронной почте. Это не удивительно, в силу несложности ее корректирования и откровенного поддельвания. А наличие либо отсутствие того, или иного письма-уведомления зачас-

ту является решающим в исходе судебного процесса, касающегося сроков доставки или простоя груза.

В случае преступного мошенничества со стороны работников экспедитора (такое все чаще встречается в практике) отсутствие документальных доказательств вовсе ставит под сомнение возможность доказывания противоправных действий преступника и компенсации нанесенных последним убытков. А ведь убытки не

исчерпываются банальным воровством, прежде всего, это репутация компании экспедитора и доверие клиентов.

### Пример из практики

Клиент обратился с поручением проанализировать возможность применения Морской линией (далее Линия) права удержания в отношении экспедируемых им грузов. Поводом для опасений послужили требования Морской линии оплатить

расходы по фрахту нескольких контейнеров, экспедирование которых Клиент (экспедиторская компания, далее Экспедитор №1) не осуществлял. Свои требования Линия мотивировала тем, что букировка (заказ места на судне) по контейнерам, указанным в Коносаменте была осуществлена, якобы, от имени Экспедитора №1, одним из его сотрудников. Выяснить данную информацию достоверно не представлялось возможным, т.к. указанный сотрудник уволился из компании незадолго до рассматриваемых событий.

После анализа Коносамента, по которому была осуществлена перевозка, выяснилось следующее: отправителем груза была указана иностранная экспедиторская компания, получателем и лицом, которое должно быть уведомлено о прибытии контейнера в порт выгрузки являлась экспедиторская компания, отличная от Клиента (Экспедитор №2).

Кроме того, как оказалось, Экспедитор №2 уже обратился к Линии, и без осуществления платы за перевозку получил груз в полном объеме.

По словам Клиента, за свою многолетнюю практику, он не может вспомнить случая, когда лицом, ответственным за уплату фрахта был экспедитор, не являющийся ни отправителем, ни получателем груза, и подобная ситуация не могла бы, на его взгляд, не вызвать сомнений у Линии, при предъявлении требования выдать груз.

Линия же, вместо того, чтобы получить оплату от предъявителя коносамента, воспользовавшись правом удержания в отношении данного груза, сначала выдала груз одному лицу, а после предъявила требования по обязательствам Коносамента к другому. Причем, в случае отказа Экспедитора №1 оплатить счет, Линия выразила намерение применить право удержания груза ко всем



иним контейнерам Экспедитора №1, принятым к перевозке в дальнейшем, что могло бы повлечь значительные убытки нашего Клиента.

Согласно условиям проанализированного Коносамента, ответственность перед Линией за надлежащее исполнение всех обязательств по Коносаменту несет «Торговец».

ках 1992 года, ответственность по договору перевозки может быть возложена как на указанное в коносаменте лицо, так и на лицо, правомерно заявляющее свое право на груз, либо принявшее груз, указанный в таком коносаменте.

Кроме того, если согласиться с мнением, высказанным участниками «FIRST MEE-

ность за фрахт также может быть возложена на агента, лишь в случае, если последний осуществляет заказ на размещение груза на борту судна без указания наименования Принципала.

На наш взгляд, даже в случае, если Экспедитор №1 и осуществил заказ перевозки (что при отсутствии документов доказать край-

Что касается права удержания груза, то право Линии на удержание товаров и каких-либо документов относится, в соответствии с условиями Коносамента, лишь к суммам, подлежащим уплате Перевозчику «Торговцем», как по Коносаменту, так и по какому-либо иному договору.

Однако, как мы уже указывали, Экспедитор №1 не является «Торговцем» в контексте Коносамента, не является субъектом ответственности по данному договору перевозки и, соответственно, обязанности, связанные с оплатой по Коносаменту нести не может.

Вышеуказанные выводы, сформированные в виде меморандума юридической компании, были направлены Линии, после чего претензии в отношении нашего Клиента были сняты в полном объеме, что позволило контрагентам продолжить дальнейшее взаимовыгодное сотрудничество, не омрачая его дальнейшими судебными разбирательствами.

[www.interlegal.com.ua](http://www.interlegal.com.ua)

**Украинские суды крайне критично относятся к таким доказательствам, как переписка по электронной почте. Это не удивительно, в силу несложности ее корректирования и откровенного подделывания. А наличие либо отсутствие того, или иного письма-уведомления зачастую является решающим в исходе судебного процесса**

Не обнаружив какой-либо материальной связи между Экспедитором №1 и лицами, подпадающими под вышеуказанный термин, мы обратились к праву Англии, указанному в Коносаменте в качестве права, используемого для толкования содержащихся в нем норм. Исходя из норм Закона Великобритании о морских грузовых перевоз-

TING OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE ON ISSUES OF TRANSPORT LAW OF COMMITTEE MARITIME INTERNATIONAL» (смотри «Report of the First meeting of the international sub-committee on issues of transport law, London, 27th and 28th January 2000»), то в случае, когда получатель груза не является стороной договора перевозки, ответствен-

не затруднительно), указание в Коносаменте наименования Принципала – Экспедитора №2, и предъявление последним перевозчику оригиналов Коносамента дает достаточные основания утверждать, что заплатить за перевозку должен Экспедитор №2, который, без сомнения, подпадает под определение «Торговец».

**Цю вкладку підготовлено у відповідь на численні запити наших читачів, діяльність яких пов'язана із контейнерними перевезеннями. У подальшому редакція планує створити окремий додаток з урахуванням ваших відгуків і побажань**

# Міжнародні контейнерні перевезення по всьому світі



**ASKO**

03148, м. Київ, вул.Картвелішвілі, 7/2  
Тел.: (044) 207-02-46; Факс: (044) 207-02-43  
Web: [www.asko.kiev.ua](http://www.asko.kiev.ua)  
E-mail: [info@asko.kiev.ua](mailto:info@asko.kiev.ua)