

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
профессионального образования
"Санкт-Петербургский государственный торгово-экономический университет"
(ФГБОУ ВПО "СПбГТЭУ")

Кафедра финансов, денежного обращения и кредита

КУРСОВАЯ РАБОТА

по дисциплине "Рынок ценных бумаг"

Коносамент

направление "Экономика" 080100

Работу выполнил

студент Щербакова О.А.

курс, группа IV курс, 2242 группа

№ зачетной книжки 11316-Э

Научный руководитель Боровкова В.А.,

к. э. н., доцент

Санкт-Петербург 2014 г

Содержание

Введение

Глава 1. Общая характеристика коносамента

1.1 Понятие и особенности коносамента

1.2 Классификация коносамента

1.3 Нормативно-правовая база

Глава 2. Операции с коносаментом на рынке ценных бумаг

2.1 Выдача коносамента

2.2 Индоссирование коносамента

Глава 3. Электронный коносамент

3.1 Функции коносамента, воспроизведенные в электронном виде

3.2 Преимущества электронных коносаментов

Заключение

Список литературы

Приложения

Введение

Как в хозяйственной деятельности, так и в частной жизни интенсивно функционируют различные транспортные средства, перевозящие разнообразные грузы, пассажиров и их багаж. В связи с этим субъекты гражданских прав заключают и различные договоры перевозки, в которых участвуют с одной стороны перевозчики, с другой - грузоотправители или пассажиры. Сам термин "перевозка" в гражданском праве означает перемещение кого-либо или чего-либо в пространстве (с одного места в другое) с помощью определенных транспортных средств. Современное российское законодательство знает несколько видов перевозок:

железнодорожные, автомобильные, морские, речные, воздушные.

Общие же условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемые в соответствии с ними правилами.

Морской транспорт - вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров морскими судами на международных и внутренних линиях. Территория нашей страны омывается более чем десятью морями и имеет непосредственный выход в три океана. Морской транспорт используется, в основном, как межконтинентальный для международных перевозок массовых навалочных и наливных грузов и контейнеров.

Коносамент - документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента. Коносамент является одним из основных документов, применяемых при таможенном оформлении и таможенном контроле товаров, перемещаемых морским транспортом.

В данной работе объектом исследования является рассмотрение процесса морской перевозки, а предметом выступает коносамент - как транспортный документ.

коносамент индоссирование выдача электронный

Степень разработанности темы исследования в научной литературе. Достаточно хорошо изучено и отражено в литературе историческое развитие нормативной базы, регулирующей институт морской перевозки груза.

Освещаются актуальные проблемы использования коносамента.

Некоторые другие проблемы, ставшие лишь относительно недавно предметом внимания, требуют более глубокого изучения. Это, в частности, внедрение электронного коносамента.

Целью данной работы является изучение и раскрытие проблемы правового статуса коносамента.

В работе особое внимание было уделено решению следующих задач:

- рассмотреть коносамент как ценную бумагу
- охарактеризовать виды и функции коносамента;
- изучить применение коносамента при договоре морской перевозки груза;
- выявить использования коносамента.

В ходе раскрытия данной проблемы основой являются Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, а также анализ учебной литературы.

Основными методами, с помощью которых будет освещаться данная проблема, выступают анализ используемых источников и литературы.

Данная тема актуальна так, как коносамент является одним из основных документов, применяемых при таможенном оформлении и таможенном контроле товаров, перемещаемых морским транспортом.

Глава 1. Общая характеристика коносамента

1.1 Понятие и особенности коносамента

Для начала дадим определение, что же такое Коносамент.

Коносаментом является товарораспорядительный документ, удостоверяющий право его держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом и получить груз после завершения перевозки. Значит наличие этого документа доказывает что груз был доставлен на транспорт, на данную операцию имеется составленный договор (т.е. тот же коносамент) и права на переправляемый товар были переданы лицу, посредством передачи данного документа. Это и является тремя главными функциями коносамента.

Так же в соответствии со 143 статьей ГК РФ коносамент является ценной бумагой. А в свою очередь ценной бумагой называется документ: удостоверяющий с соблюдением установленной формы и обязательных реквизитов имущественные права ее владельца; и приносящий доход ее владельцу.

По форме коносамент является документарным, так как это необходимое условие для получения товара, одна из главных проблем замены его на бездокументарную форму ценных бумаг.

Также коносамент является не эмиссионной, составляемой частными лицами, товарораспорядительной ценной бумагой. К обязательным реквизитам (признакам), отличающим коносамент от других ценных бумаг, относят:

- 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.

Данные реквизиты регламентированы в статье 144 КТМ РФ "содержание коносамента". Без этих признаков коносамент будет считаться недействительным. Также в статье написано, что: " По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки. Без таковых коносамент считается чистым. А если у капитана судна, перевозящего груз, возникает сомнение о сохранности груза, он вписывает оговорку, относительно пункта семь, например: "Бочки текут", "Упаковка мягая". Такие надписи делают коносамент нечистым, снижает его доказательную силу и его значение как товарораспорядительного документа. Банк может не принять такой коносамент к обращению. Поэтому, чтобы такого не

случилось, по соглашению сторон, отправитель дает перевозчику гарантийное письмо, по которому все убытки которые могут возникнуть при передаче груза получателю, обязуется покрыть отправитель самостоятельно.

1.2 Классификация коносамента

Существует множество разновидностей коносамента. По следующим классификационным признакам (табл.1), коносамент как ценная бумага имеет следующие виды:

Таблица 1. Общая классификация коносамента

Классификационный признак

Вид ценной бумаги

1) Форма выпуска

Неэмиссионные

2) Происхождение

Основные

3) Форма существования

Документарные

4) Порядок владения

Именные

Ордерные

На предъявителя

5) Срок существования

Срочные

6) Цель выпуска

Коммерческие

7) Форма вложения

Долевые

Классические виды коносаментов в зависимости, от того, кто именно, будет получателем груза, делятся на:

Ордерный коносамент (to-order bill of lading) - коносамент, по которому груз передается либо "приказу" грузоотправителя, либо "приказу" грузополучателя, либо "приказу" банка, либо по передаточной надписи того, чьему "приказу" он составлен. Если в ордерном коносаменте не указано, что он составлен "приказу" получателя, то считается, что он составлен "приказу" отправителя.

Именной (straight bill of lading) - коносамент, составленный на имя определенного грузополучателя. По именованному коносаменту груз передается в порту назначения тому получателю, который указан в коносаменте. Выдать груз другому лицу можно лишь на основании сделки, оформленной с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования.

Предъявительский (bearer bill of lading) - предполагает, что товар в порту назначения передается любому лицу - предъявителю коносамента. Такой коносамент передается путем простого вручения.

Анализируя изложенные мною виды коносаментов выше, я считаю, что они раскрыты не должным образом и как оказалось позже, при изучении материала, были найдены дополнительные виды коносаментов, которые не были озвучены ранее. Они делятся на виды представленные в таблице 2.

Таблица 2. Частная классификация коносаментов

Классификационный признак

Вид ценной бумаги

Месторасположения груза

Бортовой.

Береговой

Наличие страхового полиса

Застрахованный

Незастрахованный

Особенность перевозки

Линейный

Чартерный

Наличие оговорок о повреждении груза

Коносамент с оговорками

Чистый коносамент

Возможность распоряжаться товарами

Оборотные

Необоротные

Рассмотрим данные виды коносаментов подробнее:

- Бортовой коносамент (on board B/L) - документ, который выдается, когда товар погружен на судно;
- Береговой коносамент (custody B/L) - документ, который выдается в

- подтверждение приема груза от отправителя на берегу, как правило, на складе перевозчика. При приеме на борт судна груза, для которого был выдан береговой коносамент, в нем делается отметка о погрузке товара на судно и указываются дата погрузки и другие отметки. Иногда береговой коносамент заменяется на бортовой;
- Застрахованный коносамент - вид коносамента, включающий в себя страховой полис. Он одновременно подтверждает прием груза к перевозке и его страхование;
 - Незастрахованный коносамент-вид коносамента, соответственно не имеющий страхового полиса;
 - Линейный (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.
 - Коносамент с оговорками (claused) - оформляется в случае обнаружения каких либо дефектов в упаковке, таре груза, и других замечаниях к качеству груза.
 - Чистый коносамент (clean bill of lading) коносамент - повреждения тары, упаковки груза не обнаружены. Общее количественное и качественное состояние груза, соответствует указанному в коносаменте.
 - Обратные (negotiable bill of lading) - владелец коносамента может распоряжаться грузом, который еще не прибыл в порт, а находится в пути. Обратный коносамент может быть продан, куплен, заложен в банке и т.д. К обратным коносаментам относятся ордерные и предъявительские коносаменты.
 - Необоротный коносамент (non-negotiable bill of lading) - коносамент в котором грузополучатель точно определен, и получает груз сам.

1.3 Нормативно-правовая база

В настоящее время правовое регулирование обращения коносамента на мировом уровне осуществляется:

- Международной конвенцией по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов 1921 г. (Гаагские правила);
- Брюссельским протоколом 1968 г. по пересмотру Гаагских правил о коносаментах 1921 г. (Правила Гаага-Висби);
- Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая поглощает Гаагские правила и правила Гаага-Висби;
- Конвенции ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов (2009 г.), которая была названа "Роттердамскими правилами"

В Гаагских правилах определяется ответственность владельцев судов при перевозке грузов по коносаментам. Они были разработаны Международной ассоциацией юристов и рассмотрены на конференции 1921 г. в Гааге, а затем вошли в

Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаментах, подписанную в 1924 г. в Брюсселе (Брюссельская конвенция 1924 г.). Гаагские правила определяют условия коносамента при международных перевозках с соблюдением интересов судовладельцев, грузоотправителей, грузополучателей, страховщиков. По Гаагским правилам перевозчик обязан проявлять должную заботу о судне, грузе и экипаже. Перевозчик освобождается от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом действия непреодолимой силы, карантинных ограничений, военных действий, восстания, гражданских волнений, скрытых пороков груза, небрежности и упущений капитана, лоцмана и членов экипажа судна в судовождении или управлении судном, а также иных причин, если последние не вызваны недостатком должной заботы со стороны перевозчика.

Поправки в Гаагские правила были внесены Висбскими правилами 1968 г. и Гамбургскими правилами 1978 г. и вошли в законодательства большинства морских держав. Результатом стал консолидированный текст Конвенции которая сегодня наравне с Гаагскими правилами и Гамбургскими правилами остается одним из основных (по числу стран-участниц) нормативных актов международного частного морского права. Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам и обоим протоколам Висби 1968 и 1979 гг. в 1998 г.

Текст Гаагско-Висбийских правил был получен в результате исключений, изменений и дополнений определенных пунктов и статей Гаагских правил. Поэтому структура Гаагско-Висбийских правил практически полностью повторяет структуру Гаагских правил. Следует напомнить, что сами Гаагские правила не имеют строгой структуры, присущей другим международным договорам в сфере транспорта и, в частности, морского права. Гаагско-Висбийские правила состоят в итоге из 17 статей. Поэтому формально можно утверждать, что Гаагско-Висбийские правила на одну статью больше своего предшественника - Гаагских правил.

Третьим по счету международным соглашением частного морского права стали Гамбургские правила. Вслед за Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами Гамбургские правила пополнили правовое поле в отношении регулирования международной морской перевозки грузов.

Современное международное частное морское право не предусматривает возможности одновременного участия того или иного государства в различных нормативных актах, касающихся регламентации и регулирования условий договора международной морской перевозки груза. Тому причиной вступление в законную силу 1 ноября 1992 г. Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г., именуемой также "Гамбургскими правилами". И до этого события параллельное существование Гаагских и Гаагско-Висбийских правил означало две группы стран - участниц соответствующего соглашения. Другое дело, что "плавное перетекание" государств путем ратификации протоколов 1968 и 1979 гг. из одной конвенции в другую не приводило к существенным изменениям: и Гаагские, и Гаагско-Висбийские правила не только построены по одним и тем же принципам, но и имеют более половины одинаковых статей.

Теперь же статья 31 Гамбургских правил четко предписывает любому государству,

уведомить Правительство Бельгии, как депозитария Международной конвенции для унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и/или Протокола (протоколов) о поправках к этой Международной конвенции 1968 и 1979 гг. о денонсации указанных документов в связи со вступлением в законную силу в отношении данного государства Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. Таким образом, мы можем констатировать, что Гамбургские правила являются третьим альтернативным нормативным актом международного частного морского права по отношению как к Гаагским правилам, так и к Гаагско-Висбийским правилам.

Около 40 стран мира присоединились к Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г., но Россия не является её участницей.

Подписание следующего договора регулирующего морские перевозки состоялось 23 сентября 2009 года в г. Роттердам, Нидерланды. Им стала Конвенция ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов, которая была названа "Роттердамскими правилами". В "Роттердамские Правила" (формально, Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной дорожной перевозки грузов полностью или частично моря) является договором, включающий международные правила, которые пересматривает правовую и политическую основу для морской перевозки грузов. Конвенция устанавливает современную, всеобъемлющую, единый правовой режим, регулирующий права и обязанности грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей по договору от двери до двери поставок, которые включают международные морские перевозки. Целью конвенции является расширение и модернизировать международные правила уже существуют и обеспечения единообразия морское право в области морской перевозки, обновление и замены многие положения в Гаагских правил, Гаагские правила и Гамбургские правила.

Точкой отсчета появления коносамента на законодательном уровне в Советской России по праву можно считать Положение о морской перевозке от 28 мая 1926 г. Именно в этом Положении появились нормы, касающиеся правового регулирования коносамента, воспринятые Кодексом торгового мореплавания СССР от 14 июня 1929 г. который с течением времени был заменен Кодексом торгового мореплавания Союза ССР от 17 сентября 1968 г.

В данный момент времени правовое регулирование коносаментских перевозок в России, помимо Гаагских правил, регулируется:

- Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 03.02.2014)

- Гражданским кодексом Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 21.07.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2014)

В кодексе торгового мореплавания РФ регулирование коносамента отражается в следующих статьях:

- Статья 142. Выдача коносамента
- Статья 144. Содержание коносамента
- Статья 146. Виды коносамента

- Статья 147. Множественность экземпляров коносамента
- Статья 148. Передача коносамента
- Статья 149. Право распоряжения грузом

Конкретные нормативно-правовые акты применяют в зависимости оттого, что представляет собой Коносамент: товарораспорядительный документ на груз, на основании которого владельцу предоставляется возможность распоряжаться этим документом так же, как и самим грузом (залог, купля-продажа и др.), расписку о принятии груза перевозчиком на борт судна, доказательство заключения договора морской перевозки отражается в статье Статье 143 Гражданского Кодекса РФ. Также, так как коносамент отнесен к ценным бумагам, на него распространяется действие Главы 7 Гражданского кодекса РФ, регламентирующей требования к ценной бумаге, субъекты прав, ею удостоверяемых, передачу прав и исполнение по ценной бумаге, ее восстановление.

Глава 2. Операции с коносаментом на рынке ценных бумаг

2.1 Выдача коносамента

Содержание понятия "выдача" коносамента раскрывается в ч.1 ст.123 КТМ указанием на две главных обязанности перевозчика: выдать коносамент после приема груза и выдать его правомочному лицу - отправителю. Выполнить свойственные ему функции может лишь коносамент, обеспеченный грузом.

По российскому праву выдача коносамента допустима после того, как весь груз будет "вверен перевозчику" (ст.118 КТМ), "после приема груза перевозчиком" (ст.123 КТМ). В иностранном праве также указывается, что для выдачи коносамента требуется прежде всего фактическое вручение груза перевозчику, передача ему физического владения грузом и контроля над ним. До получения груза выдача коносамента рассматривается как необычное и неправомерное действие перевозчика. Следует критически относиться к утверждению о том, что грузоотправитель правомочен получить коносамент даже в том случае, если груз оказался уничтоженным до того, как был выдан коносамент. В силу закона и существа обязательства перевозчик не может воспользоваться правилом о досрочном исполнении своей обязанности и выдать коносамент до фактического приема груза. Факт приема груза нельзя заменить соглашением сторон о таком приеме. Выдача коносамента после частичного приема груза может привести к расхождению между сведениями о грузе и коносаменте и фактическими данными, установленными к моменту приема последней части коносаментной партии груза или при его выдаче в порту назначения. Полагаться на одно лишь обещание отправителя позднее доставить груз или оставшуюся часть груза рискованно. Отправитель независимо от своего желания может оказаться не в состоянии выполнить обещание (банкротство) или намеренно не будет его выполнять по экономическим соображениям.

Пример. До шторма судно успело принять часть из обусловленного договором количества груза. На эту часть был выдан "промежуточный" коносамент. На время шторма судно покинули причал и находилось на рейде. После шторма судно вернулось к причалу для погрузки оставшейся части груза. Выяснилось, что отправитель груза успел распорядиться полученным коносаментом. По российскому

праву отправитель груза должен составить за своей подписью и вручить перевозчику документ.

Во взаимоотношениях между российскими организациями этот документ известен как погрузочный ордер, в котором обычно содержатся данные о назначении груза, его характеристика, сведения о роде упаковки, названии отправителя и получателя, просьба выдать коносамент с указанием его вида, количества оригиналов и копий коносамента, условия фрахта, перечень прилагаемых документов о выполнении административных правил страны порта назначения и отправления груза.

Ожидаемый результат, к достижению которого стремится отправитель, ясен: ему нужен коносамент, одной из функций которого является доказательство заключенного договора перевозки груза.

Таким образом, вручая перевозчику свой документ, отправитель груза выражает свое намерение - заключить договор и получить от перевозчика письменное доказательство его заключения в форме коносамента. Анализ содержания документа отправителя позволяет установить три важных в правовом отношении обстоятельства: желание отправителя заключить договор перевозки груза, подачу отправителем предложения конкретному перевозчику, сообщение ему условий перевозки, которые отправитель хотел бы видеть в договоре. В гражданском праве указанные обстоятельства признаются главными и определяющими элементами предложения о заключении договора - оферты. Это дает основание признать врученный перевозчику документ как оферту отправителя. Изложенные в оферте условия являются наиболее важными с точки зрения закона и отправителя. Оферта такого содержания несомненно будет означать, что отправитель выразил желание заключить договор на императивных условиях закона и одновременно на общих условиях, изложенных в типографском бланке коносамента, который перевозчик использует в своей повседневной работе. Вручая перевозчику оферту, отправитель просит его согласиться заключить договор на условиях, изложенных в ней. Письменная оферта требует ознакомления с ее текстом, составления ответного текста и вручения его отправителю. По установившемуся в торговом мореплавании обычаю выполнение действий перевозчик совершает в форме штурманской расписки. Под этим названием в практике торгового мореплавания понимается подписанный грузовым помощником капитана документ, удостоверяющий фактический прием груза на борт конкретного судна. "Прием" означает, что на борту судна вся коносаментная партия груза, а не какая-либо единица или часть груза из этой партии. Нельзя поэтому выдавать штурманскую расписку на груз, еще находящийся в лихтере или на берегу. При отправлении груза помощник капитана вносит свою расписку на поля погрузочного ордера. В необходимых случаях она может служить для констатации времени, количества и состояния груза, принятого на борт судна. В случае спора для оценки количества и состояния груза можно привлечь экспертов. О привлечении эксперта и времени осмотра им груза следует своевременно уведомить отправителя. Осмотр груза надо начинать в начале погрузки, когда груз еще не принят судном.

Правильный перенос сведений штурманской расписки в коносамент составляет

предмет заботы перевозчика. Оговорки, содержащиеся в расписке штурмана, делают коносамент чистым или нечистым. Расписка предшествует выдаче коносамента и, находясь в руках отправителя, создает у него уверенность в получении коносамента. Штурманская расписка имеет временный и вспомогательный характер при составлении коносамента. Расписка не предназначена для торгового оборота и не относится к числу товарораспорядительных документов. Однако она дает указанному в ней от - правителю право требовать получения коносамента. Последний выдается после того, как отправитель возвратит перевозчику свой экземпляр штурманской расписки. При отказе отправителя вернуть штурманскую расписку или отметить в расписке невозможность ее возвращения, перевозчик вправе задержать выдачу коносамента. Выдачей штурманской расписки оформляется переход права владения грузом от отправителя к перевозчику - администрации судна. Принятие этого груза перевозчиком, удостоверенное распиской администрации судна на полях погрузочного ордера, есть ничто иное, как согласие перевозчика с предложением отправителя. На юридическом языке такое согласие именуется акцептом.

Передача отправителем груза вместе с заполненным бланком погрузочного ордера и принятие этого груза перевозчиком, удостоверенное распиской администрации судна на полях погрузочного ордера, представляют собой обмен офертой и акцептом между заинтересованными лицами. Оферта и акцепт сделаны в письменной форме. По советскому гражданскому праву такой взаимный обмен двумя одновременно выданными документами считается одним из способов заключения договора в письменной форме. Для подачи оферты может быть использован типографский бланк коносамента перевозчика, заполняемый грузоотправителем для последующего вручения перевозчику. Общий принцип заключения договора от этого не меняется. В конечном счете лишь от перевозчика зависит совершение двух завершающих действий - подписание коносамента и его выдача отправителю груза. Заключенный таким образом договор предопределяет будущий текст коносамента и устанавливает программу поведения участников договора: перевозчик обязан выдать коносамент, а отправитель груза - принять коносамент. Таким образом, последующее перенесение согласованных данных оферты и акцепта в типографский бланк коносамента рассматривается как приведение заключенного договора перевозки груза морем в состояние и форму товарораспорядительного документа, пригодного для переноса права собственности на груз и для применения к договору морской перевозки груза правил действующих международных конвенций, а в сфере банковских сделок - для получения банковского кредита. До завершения приема груза капитан не обязан подписывать коносамент.

Подписание и выдача коносамента - это различные факты. Они не всегда совпадают во времени. Первый из них есть одностороннее действие перевозчика по скреплению текста уже составленного коносамента, второй - требует участия двух сторон. В "выдаче" отражены действия сторон, претворяющие в жизнь достигнутую договоренность. Закон закрепляет общий способ приобретения права владения коносаментом - по договору. Это означает: понятие "выдача коносамента" связано с

добровольной, сознательной передачей перевозчиком документа и добросовестным приобретением документа отправителем груза. Коносамент может оказаться в обороте не по воле перевозчика и даже вопреки ей.

Когда же подготовленный к выдаче коносамент выходит из владения перевозчика помимо его воли, то перевозчик вправе принять юридические меры к защите своих нарушенных прав. Понятие "выдача" предполагает деятельность, носящую однократный характер. При обычном ходе дела коносамент выдается один раз. Выданный по отношению к отправителю коносамент будет считаться выданным и по отношению к третьим лицам. Особо следует остановиться на просьбах отправителя изменить отдельные данные коносамента. Например, из-за ошибки в документе отправителя, на основании которого составлялся и был выдан коносамент. Свою просьбу отправитель представляет не более как простую корректировку коносамента. Однако это не так. Во-первых, документ отправителя есть его оферта. Риск искажения ее сведений лежит на оференте. Во-вторых, следует знать, какие данные коносамента отправитель намерен изменить: те, что доказывают содержание договора перевозки груза или сведения, нужные отправителю с иными лицами, чем перевозчик (в рамках договора купли-продажи товара, банковских сделок). Ясно, что изменение первых затронет интерес перевозчика, т.к. этими данными определяется содержание договора перевозки и возникшее из него обязательство перевозчика. Решение отправителя изменить их дает перевозчику право поставить вопрос об изменении обязательства или отказаться от исполнения взятого обязательства и получить возмещение убытка. Изменение вторых данных приведет к повторной выдаче коносамента. Их изменение возможно в относительно короткий промежуток времени до ухода судна из порта погрузки. Подчас отправитель уклоняется от своевременного выполнения обязанности принять коносамент. Мотивы тому разные. В частности, несогласие с оценкой количества и состояния груза, внесенной в коносамент перевозчиком в форме оговорки, подысканием в порту выгрузки склада, в котором могло бы храниться имущество отправителя, падением цен на рынке.

2.2 Индоссирование коносамента

Выписка коносаментов "TO ORDER" - нормальная и часто используемая практика в международном и российском бизнесе. Указывая в коносаменте в качестве грузополучателя не конкретное лицо ("Toorder"), продавец желает контролировать груз до момента получения оплаты от покупателя. Такой коносамент называется ордерным. Получив от покупателя деньги за груз, продавец (отправитель) должен позаботиться о передаче прав на это груз покупателю. Передача прав может быть выполнена двумя способами - посредством индоссамента или манифест-корректором. В результате этих операций, коносамент становится именовым, т.е. выписанным на конкретного получателя. Рассмотрим оба этих способа. Индоссаментом называется передаточная надпись на оборотной стороне коносамента, в которой законный владелец груза (продавец или назначенный им отправитель) указывает получателя груза по коносаменту. На одном коносаменте может быть несколько передаточных надписей, в которых каждый новый

получатель может передавать коносамент и соответственно, право на груз, новому получателю.

Индоссамент выглядит следующим образом - продавец (отправитель) на обратной стороне коносамента наносит от руки или штампом надпись "ENDORSED TO" и указывает название и адрес компании, которой передается право на груз, и заверяет печатью. Получателю высылаются три оригинала индоссированного коносамента. Если выслать меньшее количество оригиналов, то линия в порту выгрузки может не выдать груз, пока не будет предъявлен полный комплект, либо пока отправитель официально не подтвердит выдачу груза именно этому получателю. На выяснение этих моментов уходят время и деньги покупателя.

Манифест-корректор - это специальная процедура, в результате которой вносятся изменения в первоначальный текст коносамента. Манифест-корректором можно изменить практически все данные коносамента - сведения об отправителе, получателе, сведения о грузе. Линия выполнит такую процедуру, если отправитель груза даст соответствующую инструкцию. Такая инструкция, выполненная перевозчиком (линией) и называется "манифест-корректором". Это платная услуга, в среднем стоит 100 долларов. Линии все равно, кто оплатит эти расходы (отправитель или получатель), главное для перевозчика, чтобы кто-то гарантировал их оплату.

Из практики изменения в коносамент лучше вносить до прибытия груза в порт выгрузки. Это связано с тем, что по прибытии груза в порт агент линии подает сведения по коносаменту в таможенную службу. После того, как сведения были заявлены в таможенную службу, изменение этих сведений может вызвать контрольные меры со стороны таможенной службы - проведение незапланированных досмотров.

Так же в практике ордерных коносаментов существует понятие телекс-релиз. Телекс-релизом называется формализованное сообщение перевозчика - агента морской линии агенту этой же линии в порту прибытия, в котором сообщается, что оригиналы коносамента получены и груз может быть выдан грузополучателю, указанному в коносаменте, без предъявления оригиналов коносамента.

Главное правило выдачи груза по коносаменту гласит - груз выдается лицу, указанному в коносаменте получателем, по предъявлении перевозчику оригиналов коносамента.

Телекс-релиз используется в морских контейнерных перевозках в тех случаях, когда коносаменты в силу различных причин не передаются непосредственному получателю, а сдаются представителю перевозчика в порту отправления или в любом другом месте, если это разрешено внутренним регламентом перевозчика.

Таким образом, получатель груза имеет возможность получить груз без предъявления перевозчику оригиналов коносаментов в порту прибытия.

На практике это осуществляется так. Покупатель (грузополучатель) согласовывает с продавцом (грузоотправителем) оформление телекс-релиза. После этого отправитель сдает три оригинала коносамента агенту линии в порту отправки и просит оформить телекс-релиз. Агент линии в порту отправки направляет телекс-релиз в порт погрузки. В порту выгрузки агент линии выдает груз получателю,

указанному в коносаменте.

Необходимость оформления телекс-релиза возникает по разным причинам. Иногда это нужно в силу объективных причин, например, если переход между портом погрузки и портом выгрузки очень короткий и почта не успевает доставить коносаменты получателю до прибытия груза. В этом случае целесообразно не оформлять оригиналы коносамента, а сразу выпускать телекс-релиз. Другой причиной может быть задержка в оплате за товар. Создается ситуация, когда оплата поступает продавцу практически за день или два до прибытия груза в порт выгрузки и отправка оригиналов коносаментов покупателю может повлечь простой груза в порту выгрузки. В этом случае также целесообразно оформить телекс-релиз.

Глава 3. Электронный коносамент

3.1 Функции коносамента, воспроизведенные в электронном виде

Коносамент выполняет три основные функции:

- товарораспорядительного документа (в том числе документа, используемого для таможенных целей),
- расписки в получении груза на борт
- и доказательства заключения договора перевозки.

Чтобы электронный коносамент мог приниматься вместо бумажного, все эти функции должны быть воспроизведены в электронном формате. Могут ли юридические функции коносамента быть воспроизведены электронно или нет, зависит от законодательства страны, в которой коносамент выписан, поскольку применимым правом по этой сделке является законодательство этой страны. К примеру, электронные погрузочные документы в США находятся вне сферы применения признанных форм COGSA (Carriage of Goods by Sea Act - Закон о морской перевозке грузов (Великобритания)).

Функции расписки в получении груза на борт и доказательства заключения договора перевозки могут быть выполнены электронными средствами достаточно легко, поскольку представляют собой главным образом передачу информации. COGSA предписывает, чтобы перевозчик по просьбе грузоотправителя представил коносамент, в котором должны быть указаны количество мест или штук либо вес в определенных случаях. Вся эта информация может появиться и в электронном коносаменте, чтобы он мог выполнить функцию расписки в получении груза на борт. Товарораспорядительная функция коносамента, которая должна быть воспроизведена в электронном виде, предполагает три направления использования коносамента. Первое - владение коносаментом подразумевает владение и контроль над товаром, который он представляет. Второе - коносамент может быть использован для перевода права собственности на товар. И наконец, коносамент используется для передачи в залог товара, который он представляет. Этому последнему элементу коносамента уделяется мало внимания, хотя именно он представляет собой самое существенное препятствие для перевода коносамента полностью в электронный формат. Транспортное законодательство может регулировать первые две функции, но последняя попадает в сферу залогового

законодательства. И если залоговое законодательство не даст достаточных инструктивных правил, которые позволят банкам четко выполнить процесс создания и исполнения обеспечительного интереса с использованием электронного товарораспорядительного документа, электронное воспроизведение бумажных коносаментов невозможно. Если целью является воспроизведение роли, которую сейчас играет бумажный коносамент, важно, чтобы электронные транспортные документы выполняли юридические требования, существующие для традиционных транспортных документов, в частности требование создания дополнительного обеспечения для банков. Как только станет понятно, что традиционные функции бумажного документа могут быть выполнены путем электронной передачи информации, тогда можно будет говорить, что гарантирована и последняя бизнес-функция коносамента - оборотность.

3.2 Преимущества электронных коносаментов

Скорость и гибкость - вот два основных очевидных преимущества электронной торговли. Традиционные бумажные коносаменты выписываются в трех идентичных оригиналах. Эта практика разработана, чтобы была возможность предложить к продаже товар, покрываемый коносаментом, более чем в одном порту назначения, обычно их количество ограничивается тремя. С электронным коносаментом теоретически возможно выставить груз на продажу и перевести право собственности бесконечное количество раз. Когда право собственности на груз несколько раз меняется за то время, пока сам груз находится в пути, бумажному коносаменту могут понадобиться месяцы, чтобы, пройдя через все финансовые процедуры, добраться до места стоянки судна в порту разгрузки. Вот почему судовладельцы стали осуществлять разгрузку против гарантийного письма с целью не допустить застопоривания торговли и трафика, то есть не держать свои суда неделями и даже месяцами в ожидании прибытия этого безмерно важного листка бумаги. С приходом электронных коносаментов индоссирование будет занимать ровно столько времени, сколько необходимо для нажатия клавиши компьютера или клика мыши. Это также может принести определенную экономию в торговых расходах.

Еще одно преимущество - безопасность. Подписи могут быть подделаны, и, как указано в решении суда в случае *Motis Exports Ltd. v. Dampskibsselskabet Af 1912 AS*, "судовладелец, осуществляющий поставку против поддельного коносамента, несет такую же ответственность перед законным держателем, как и судовладелец, осуществляющий поставку вообще без представления коносамента". В сравнении с этим меры безопасности при электронной коммерции, такие как шифрование ключом, являются комплексными и виртуально не взламываемыми.

В качестве еще одного преимущества электронных коносаментов можно назвать то, что торговая история товара, представляемого коносаментом, лучше прослеживается, поскольку записана на электронном товарораспорядительном документе, включая точное время перевода права собственности. Это может быть важно, когда риск переходит через многих индоссатов, были реальные потери и необходимо знать, какой получатель груза несет фактическую ответственность.

3.3 Проблемы внедрения электронных коносаментов

Надо отметить, что развитие электронного документооборота в международной торговле происходит довольно медленно. И хотя технологические барьеры реформирования этого оплота традиционной бумажной бюрократии уже сняты, движение вперед нельзя назвать повсеместным. Почему?

Первая причина произрастает из консерватизма международной торговли. Процессы в международной торговле со временем эволюционировали. Но, несмотря на изменения в законодательстве, заключающиеся в том, что компьютерные данные могут теперь рассматриваться в качестве полноценного коносамента, игроки рынка не спешат обращаться к провайдерам соответствующих услуг.

Это, в свою очередь, происходит из-за комплексности международной торговли. И это вторая причина. Сферы, которые должны взаимодействовать между собой, а именно производство, перевозки, торговля, финансирование, страхование и таможенное оформление, на самом деле вообще не пересекаются, и каждое из основных направлений международной торговли привлекает специалистов, чья роль заключается в гармонизации процесса с учетом требований других звеньев цепочки. Так, грузовые экспедиторы существуют для того, чтобы облегчить своим клиентам жизнь в комплексных процессах международной торговли. В банках для той же цели работают специалисты по документарным операциям. Трейдеры нанимают экспертов по перевозкам для организации передвижений товара. Но ни один из современных подходов к электронному документообороту не ликвидирует до конца эту разрозненность.

Третья причина, скорее всего, заключается в конструкции этих подходов. Все они предполагают наличие некоей централизованной третьей стороны. Игроки же рынка международной торговли вряд ли хотят выплачивать хоть и небольшую, но все-таки комиссию этой третьей стороне каждый раз, когда взаимодействуют со своими партнерами или клиентами.

Четвертая причина - это, как водится, цена. Пока технологии электронного документооборота - достаточно дорогое удовольствие. Безопасная передача коносаментов и других документов, конечно, ценится сторонами, но вопрос в том, как много они готовы заплатить за эффективное шифрование своих сообщений. И пятая причина заключается в необходимости стандартов, которые позволят одним компьютерным системам свободно "разговаривать" с другими.

Конечно, революция в документообороте международной торговли неизбежна. Но случится это, как полагают многие эксперты, когда рынок заполнится специалистами-практиками нового поколения, людьми, для которых использование компьютера так же естественно, как использование бумаги для нынешних практиков.

Заключение

Отношения, возникающие в связи с транспортировкой и хранением товара, могут быть удостоверены ценными бумагами - коносаментами. Коносамент выдается перевозчиком отправителю при принятии груза к перевозке. Коносамент - это универсальный документ многоцелевого назначения. С юридической точки зрения, коносамент представляет собой:

расписку перевозчика в приеме груза указанного рода, в указанном количестве и состоянии.

Коносамент является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза; доказательство наличия и содержания договора морской перевозки грузов. Сам по себе коносамент не является договором морской перевозки, как это часто полагают на практике. Договор - всегда двусторонняя или многосторонняя сделка, тогда как коносамент - односторонний акт, подписываемый капитаном или иным уполномоченным представителем перевозчика.

Вместе с тем в коносаменте излагаются основные условия договора морской перевозки грузов;

товарораспорядительный документ (ценную бумагу), позволяющий его владельцу распоряжаться грузом. Эта функция выражается в том, что сделки купли-продажи, а также другие операции с товарами осуществляются с помощью коносамента без физической передачи самих товаров, т.е. коносамент, представляющий поименованные в нем товары, может быть куплен, продан, передан на определенных условиях. Это возможно в силу того, что коносамент, являясь ценной бумагой, имеющей хождение на рынке, выражает право собственности на конкретный указанный в коносаменте груз.

Коносамент - это документ, подтверждающий заключение договора морской перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется передать груз против вручения документа. Положение в документе о том, что груз должен быть передан приказу поименованного лица, либо "приказу", либо "на предъявителя", содержит такое же обязательство.

В России правовое регулирование коносаментных перевозок осуществляется Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.99 и Гражданским кодексом Российской Федерации.

Список литературы

- 1) Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 03.02.2014)
- 2) Гражданским кодексом Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 21.07.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2014)
- 3) Аршавский, А.Ю. Рынок ценных бумаг: Учебник для бакалавров / Н.И. Берзон, Д.М. Касаткин, А.Ю. Аршавский. - М.: Юрайт, 2013. - 537 с.
- 4) Боровкова, В.А. Рынок ценных бумаг: Учебное пособие. Стандарт третьего поколения / В.А. Боровкова, В.А. Боровкова. - СПб.: Питер, 2012. - 352 с.
- 5) Галанов, В.А. Рынок ценных бумаг: Учебное пособие / В.А. Галанов. - М.: ИЦ РИОР, ИНФРА-М, 2011. - 223 с.
- 6) Селищев, А.С. Рынок ценных бумаг: Учебник для бакалавров / А.С. Селищев, Г.А. Маховикова. - М.: Юрайт, 2013. - 431 с.
- 7) Колмыкова Л.И. Фундаментальный анализ финансовых рынков. - СПб.: Питер, 2008. - 288с.
- 8) Косаренко Н.Н., Маренков Н.Л. Рынок ценных бумаг в России: учебное пособие. Издательство: Флинта; Наука, 2011 г.

9) Рынок ценных бумаг: учеб. / под ред. Е.Ф. Жукова. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ, 2009. - 567 с.

10) <http://www.brokert.ru/>

11) <https://ru.wikipedia.org/>

12) <http://sinolink.ru/>

13) <http://seaspirit.ru/>

14) allbest.ru/bank/

15) <http://dic.academic.ru/dic>

Приложения

Приложение 1. Образец коносамента

Приложение 2. Образец коносамента