отношении осужденных из отряда по хозяйственному обслуживанию не представляется возможным.

1. Закон РФ от 12 июля 1993 года «Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы» [в ред. от 19.07.2018] // СПС «Гарант».
2. Баранов Ю.В., Нечаева Е.В. Проблемы организации труда осужденных в следственном изоляторе // Актуальные проблемы экономики и права. – Казань: Познание, 2008. – № 1 (5).
3. Шмаров И.В. О критериях оценки деятельности исправительно-трудовых учреждений по исправлению и перевоспитанию осужденных // Советское государство и право. – 1965. – № 3.

Молчанова Е.Р.

Чартер и коносамент: проформы, виды, особенности

*Санкт-Петербургский филиал РТА
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi:10.18411/lj-08-2018-43

idsp: 000001:lj-08-2018-43

Аннотация

В статье рассматриваются типовые проформы чартера и виды коносамента

Ключевые слова проформы чартера, коносамент, оговорка в коносаменте

Договор морской перевозки груза, именуемый в зарубежной правовой литературе «contract of carriage of goods by sea» [1], это соглашение между отправителем и перевозчиком, определяющее условия перевозки груза из одного пункта моря в другой [2]. «Итогом длительных наработок стало создание типовых проформ чартеров всех типов. В настоящее время известно более 400 проформ чартеров. Они разработаны под эгидой старейших и авторитетнейших организаций – Английской палаты судоходства, основанной в 1877 году, и БИМКО (Балтийский международный морской совет)» [3], основанного в 1905 году.

Существуют проформы чартеров, предназначенные для перевозки угля, кокса, зерна, риса, арахиса, соли, фруктов, удобрений. «Для некоторых грузов разработано несколько проформ чартеров в зависимости от направления грузопотока» [4].

Перевозки грузов, для которых нет специальных проформ, как правило, осуществляются на базе чартера «Дженкон» («Gencon») [1].

Преимущество проформ чартеров заключается в том, что они учитывают интересы фрахтователей и фрахтовщиков. Большинство из таких чартеров представляют собой своего рода компромиссы, выработанные в результате длительных переговоров.

Применение проформ чартеров в значительной степени облегчает технику фрахтования судов. На практике условия чартера можно согласовать по телефону, факсу, телексу и через Интернет.

Чаще всего проформы чартеров состоят из двух частей – части первой, так называемой «боксовой» и части второй, содержащей собственно текст. «В боксовой части указываются условия, согласованные сторонами в ходе переговоров (количество груза, сроки перевозки, тип судна, порт погрузки-отгрузки). Во второй части указываются права и обязанности сторон, ответственность, а также иные условия, ставшие типовыми (например, субститут, диспач, реверсибл, канцелинг и прочие). Чтобы исключить или изменить условия, предусмотренные второй частью проформы, стороны составляют аддендум (addendum)» [5]. Для удобства использования во всех рекомендованных проформах имеется нумерация строк, которая сохраняется неизменной независимо от издания проформы и языка, на котором она опубликована.

«Хотя фразеология некоторых статей чартеров кажется архаичной и не совсем ясной, в судебной практике не встречается затруднений в их толковании, а сам факт наличия именно таких формулировок свидетельствует об их жизненности» [4].

«Коносамент (bill of lading) в большинстве случаев выдается в подтверждение приема груза к перевозке как тогда, когда груз перевозится на линейном судне, так и тогда, когда перевозка осуществляется на зафрахтованном в соответствии с чартером трамповом судне (в последнем случае коносамент может быть назван чартерным)» [2].

Линейный коносамент выполняет следующие основные функции: служит одним из документов, оформляющих договор перевозки груза в линейном судоходстве; служит распиской судовладельца в приеме груза к перевозке; является товарно-распорядительным документом, то есть таким документом, владение которым дает право его держателю распоряжаться грузом и требовать его выдачи в порту назначения.

Чартерный коносамент нельзя признать документом, оформляющим договор фрахтования, так как условия такого договора содержатся в другом документе – чартере. Две же другие указанные выше функции коносамента присущи ему и тогда, когда он является чартерным.

Помимо чартерного и линейного коносамента выделяют береговой и бортовой коносамент. Береговой коносамент выдается в подтверждение приема груза на берегу (как, правило на складе перевозчика). Если же груз погружен на судно, то подтверждением этого факта служит бортовой коносамент. Иногда береговой коносамент после погрузки заменяется на бортовой.

Выданный фрахтовщиком «коносамент свидетельствует о количестве принятого к перевозке груза, его внешнем виде и состоянии упаковки. Коносамент, в котором нет оговорок, ставящих под сомнение количество принятого к перевозке груза или указывающего на его ненадлежащее состояние или дефекты его упаковки, называется чистым коносаментом (clean bill of lading).

Однако, если внешнее состояние груза ли его упаковка вызывают сомнение в отношении сохранности груза, капитан вправе сделать соответствующую оговорку в коносаменте. Наличие такой оговорки, делающей коносамент «нечистым» (foul bill of lading), снижает доказательственную силу и значение коносамента как товарораспорядительного документа. Например, банк может не принять такой коносамент к обращению» [4].

1. Koppenol-Laforce M. «International contracts». London, 1996. С. 127, С.130.
2. Дмитриев В.Н., Дмитриева Е.Н., Латухов С.В. Правовое обеспечение профессиональной деятельности моряков. М.: ИКЦ Академкнига, 2006. С.158, 168.
3. Морозов С.Ю. Транспортное право: Учебное пособие. М.: ВолтерсКлувер, 2009. С.221.
4. Гуцуляк В.Н. Морское право: учебное пособие. М.: РосКонсульт, 2003. С.325, С.326.
5. Борисенко И.И., Саенко В.В. Современный русско-английский юридический словарь. М.: РУССО, 2006. С. 12.

Токарева К.Г.

О некоторых аспектах качества сферы бытового обслуживания

*Набережночелнинский филиал ЧОУ ВО «Казанский инновационный университет им. В.Г. Тимирязева (ИЭУП)»
(Россия, Набережные Челны)*

doi:10.18411/lj-08-2018-44

idsp: 000001:lj-08-2018-44

Основополагающим принципом работы организаций службы быта является создание удобств для населения. Организация бытового обслуживания (размещение пунктов бытового обслуживания, предлагаемые виды услуг, формы обслуживания населения) должна строиться применительно к условиям и распорядку жизни людей.

Сфера бытового обслуживания представляет собой совокупность определенных видов деятельности, функциональное значение которых выражается в оказании и реализации бытовых услуг для населения. Бытовое обслуживание населения призвано