**Задания для УНИВЕРСИАДЫ**

**кафедра коммерческого права и основ правоведения**

**Программа «Коммерческое и договорное право» (дневная)**

**Программа «Договорное право и техника договорной работы» (вечерняя)**

* 1. учебный год

***Участникам Универсиады предлагается выполнить одно из приведенных ниже заданий (на выбор – одно эссе, один кейс или один проект закона):***

1. Темы эссе:
2. **Обычай в торговой купле-продаже**
3. **Цифровые права в торговом обороте: революция или реновация**

II.**Кейс**

Между торговым домом-экспортером минеральных удобрений и речным пароходством, осуществляющим доставку удобрения внутренним водным транспортом от места их производства в морской порт для отправки иностранным покупателям, возник спор о правовой природе и последствиях заключенного между ними договора. Он был оформлен на типовом бланке, обычно применяемом на морском транспорте, и имел наименование «Договор фрахтования»; среди прочих условий он предусматривал, что торговый дом «гарантирует предъявление к перевозке груза минеральных удобрений в количестве не менее 1 млн. тонн в год», а пароходство обязуется по направляемым им заявкам подавать под погрузку суда необходимой грузовой вместимости и осуществлять перевозку за определенную плату (фрахт), рассчитанную исходя из презумпции полной коммерческой загрузки поданного судна. Плата за перевозку судном, загруженным не полностью, взимается в том же размере, как и за судно, загруженное полностью, т. е. подлежит уплате т. н. «мертвый фрахт».

В течение длительного времени торговый дом никаких заявок на перевозку вообще не направлял; в результате объем груза, предъявленного к перевозке и реально перевезенного пароходством в течение очередного календарного года действия договора составил чуть более 300 тыс. тонн. Пароходство обратилось в суд с иском о взыскании с Торгового дома «мертвого фрахта» за несостоявшиеся перевозки.

В отзыве на иск Торговый дом указал, что о «мертвом фрахте» можно было бы говорить лишь в отношении договоров фрахтования конкретных судов, действительно осуществляющих хотя бы какую-нибудь перевозку. Таких судов не было; заявки на фрахтование им не подавались, договоров фрахтования не заключалось, перевозки не осуществлялись, платить было не за что. Заключенный же между ними договор договором фрахтования (несмотря на его наименование) на самом деле не является. Он представляет собой договор об организации будущих перевозок – генеральный договор, который сам по себе никаких конкретных судов, являющихся объектами фрахтования, не определяет и никаких обязательств для него, Торгового дома, не устанавливает – он лишь определяет условия возникновения обязательств в будущем. Наоборот, этот договор предусматривает для Торгового дома право предъявить к перевозке определенное количество груза в течение года; такое предъявление осуществляется путем подачи заявок на фрахтование конкретного судна или судов – вот именно из этих заявок и фактов подачи судов и будут складываться договоры фрахтования, устанавливающие конкретные обязательства (в частности, по «мертвому фрахту»); таких заявок же он, Торговый дом, просто не подавал. Рассматривать подачу заявок на перевозку как обязанность невозможно, поскольку пароходство не имеет особого интереса в осуществлении перевозок. Конечно, оно заинтересовано в получении денег за перевозки, но в таком случае оно должно было бы предъявлять иск о взыскании убытков в виде упущенной выгоды, а не об уплате «мертвого фрахта».

Пароходство возразило в том смысле, что заключенный ими договор ясно говорит о том, что он – договор именно фрахтования, а не какой-либо иной; что даже если он генеральный договор, то это дела не меняет, ибо он определяет условия *обязательств*; что «мертвый фрахт» - это всего лишь термин, которым в договоре обозначена такая плата, которую Торговый дом должен уплатить в любом случае, независимо от того, сколько груза перевезено и состоялась ли хоть какая-нибудь перевозка вообще; что несмотря на отсутствие заявок со стороны Торгового дома пароходство само, по своей инициативе, подавало необходимые суда под погрузку, которые, простояв на рейде положенное (сталийное) время, уходили обратно без погруженного на них груза и что, следовательно, основания к уплате «мертвого фрахта» налицо.

**III.** **Проект закона по коммерческому и договорному праву**

Самостоятельно определив наличие пробела, либо актуальной правовой проблемы, либо внутриотраслевой коллизии в следующих сферах: коммерческое право, договорное регулирование коммерческой деятельности или иной теме, относящейся к теме отрасли:

1. разработать соответствующий проект нормативно-правового акта (федеральный закон; указ Президента РФ; постановление Правительства), устраняющий пробел или коллизию либо содержащий решение определенной проблемы и устанавливающий надлежащее регулирование рассматриваемого вопроса;
2. составить пояснительную записку к законопроекту, в котором привести свое обоснование проекта.

В ходе выполнения задания участникам разрешается пользоваться необходимыми нормативно-правовыми актами, доступными для изучения материалами судебной практики и статистики, научными трудами. Запрещается использовать проекты ранее изданных или действующих законов, законопроекты, внесенные на рассмотрение палат Федерального Собрания Российской Федерации, а также законопроекты, ранее опубликованные в справочных правовых системах и сети Интернет.

**Общий объем работы, выполненной участником Универсиады, не должен превышать 20 000 знаков с пробелами (0,5 авторских листа).**

При оценке задания будут учитываться:

* новизна и актуальность проблематики;
* качество и объем правового исследования, обоснованность выводов и предложений;
* самостоятельность выполнения работы
* четкость и последовательности изложения материала в работе;
* сравнительно-правовой метод в аргументации;
* соответствие проекта основам законодательной техники и правилам русского языка.