Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер).

Согласно ст. 198 КТМ РФ и ст. …..МК Латвии, по договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную сумму (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов.

 Данный договор фрахтования судна на время представляет собой один из видов договора имущественного найма (аренды) – аренды транспортного средства с экипажем. Поэтому отношения, вытекающие из данного договора регулируются правилами Гражданского Кодекса.

В определении данного договора названы прежде всего его сороны – носители правомочий и субъективных обязанностей. Сторонами данного договора являются судовладелец и фрахтователь. Согласно ст. 8 КТМ РФ судовладельцем признается собственник судна или другое лицо, эксплуатпрующее его на ином законном основании, в частности, судовладельцем, помимо собственника, является любое лицо, эксплуатирующее судно на праве аренды, хозяйственного ведения, оперативного управления, доверительного управления и т.д.

 Судовладелец от своего имени отфрахтовывает судно на срок другому лицу – фрахтователю, а тка как последний нуждается в судне, поэтому он от своего имени фрахтует его на определенный срок для осуществления целей торгового мореплавания.

 Употребление таких характерных для морского права понятий, как «судовладелец» и «фрахтователь», в отличие от общегражданских терминов «наймодатель» и «наниматель» свидетельствует, на мой взгляд, о том, что договор фрахтования судна на время не может быть приравнен к общегражданскому договору имущественному найма.

 Первая обязанность судовладельца заклбчается в предоставлении судна фрахтователю, при этом предоставление понимается прежде всего как передача фрахтователю правомочия пользования, права коммерческой эксплуатации судна от своего имени.

 Судно предоставлляется фрахтователю временно, то есть на обусловленный в договоре срок, по истечении которго фрахтователь обязан возвратить его судовладельцу. Данный срок может выражаться как в календарном периоде от нескольких месяцев до нескольких лет (иногда до 10-15 лет), так и во времени, необходимом для выполнения одного или нескольких рейсов.

 Застрахованные на время суда, также могут использоваться для перевозки грузов, поэтому стандартные проформы тайм-чартеров построены с учетом того, что на судне будет перевозиться определенный груз.

 Эксплуатация зафрахтованного на время судна может осуществляться только в целях торгового мореплавания. Судно по этому договору не может использоваться например как гостиница, ресторан или склад. И именно этот аспект отличает договор фрахтования судна на время от договора имущественного найма.

Говоря о предоставлении судна в пользование фрахтователя, отмечу, что к последнему на время переходит также правомочие владения судном. в вопросах коммерческой эксплуатации ему подчинен экипаж судна, но судно в этом случае не выходит и из обладания судовладельца. Члены экипажа остаются его работниками, а его распоряжения, относящиеся к управлению судном, обязательны для всех членов экипажа. Именно поэтому есть все основания говорить о временном двойном владении (или совладении) судном.

 Вторая обязанность судовладельца состоит в оказании им фрахтователю услуг по управлению судном и его технической эксплуатации. Строго формально оказание таких услуг выходит за пределы предмета аренды и сближает тайм-чартер с договорами об оказании услуг, результаты которых не имеют вещественной формы. Однако отмечу, что в Гражданском Кодексе как Российской Федерации, так и Латвийской Республики договоры об аренде транспортных средств с предоставлением услуг по кправлению и технической эксплуатации отнесены к одному из видов договора аренды. Тем самым в национальных законодательсьвах окончательно решен вопрос о правовой природе тайм-чартера, бывший ранее дискуссионным.

 В определении тайм-чартера закреплена обязанность фрахтователя уплатить фрахт, поскольку судно предоставляется ему за обусловленную плату. Таким образом договор носит возмездный характер. Размер фрахта не зависит от количества перевозимого груза или эффективности эксплуатации судна в какой-либо иной форме.

 Данный анализ определения тайм-чартера показывает, что каждая из сторон данного договора имеет правомочия и несет юридические обязанности. Тайм-чартер признается заклбченным с момента достижения контрагентами соглашения по всем его существенным условиям. И, наконец, тайм-чартер – это возмездное обязательство. Следовательно, тайм-чартер – это двусторонне обязывающий, консенсуальный и возмездный договор.

 Условия иайм-чартера определяются прежде всего соглашением сорон. Следовательно положения договора имеют приоритет над нормами внитригосударственных законодательств относительно перевозки грузов по тайм-чартеру. Таким образом, правила, содержащиеся, в национальных законодательствах (за исключением определений) носят диспозитивный характер. Это означает, что они подлежат прменению, если не противоречат договору между сторонами, или регулируют отношения, не решенные либо не до конца решенные в таком договоре.

 Тайм-чартер заключается в письменной форме. На практике тайм-чартер заключается на основании отпечатанных типографским способом проформ (стандартных форм) тайм-чартеров, в которых изложены наиболее часто применяемые условия этих договоров. Использование данных проформ ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования содержания договора и дает возможность сконцентрировать внимание на согласовании условий, которые индивидуализируют данный договор. Кроме того, отмечу, что применение проформ в определенной степени способствует унифицированному регулированию отношений, возникающих на основании договора.

 ģри заключении тайм-чартера широкое применение получила универсальная проформа тайм-чартера «Балтайм». Данная прформа была разработанна БИМКО в 1939 году, а в 1950 году – изменена и дополнена Советом по документации Палаты судоходства Великобритании. Судовладельцы и фрахтователи ФРГ широко применяют проформу тайм-чартера «Дойтцайт», французские судовладельцы и грузовладельцы – проформу «Франкотайм». Для перевозки грузов из портов американского континента часто используется проформа «нью-Йорк Продьюс», разработанная в 1913 году и в последний раз пересмотренная в 1946 году.

 Как отмечено в Гражданском Кодексе Латвии несоблюдение требуемой законом формы влечет за собой недействительность сделки лишь в случаях, прямо указанных в законе или в соглашении сторон. Нарушение требований закона относительно простой письменной формы договора связывается с процессуально-правовыми последствиями: факт заключения договора и его содержание в случае спора могут доказываться другими письменными доказательствами (к примеру письмами, телеграммами, радиограммами, факсами и т.д.) и любыми другими доказательствами, кроме свидетельских показаний.

 Соответственно ст. 200 КТМ РФ и ст. …. МК Латвии тайм-чартер должен содержать следующие данные: наименование сорон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера. Данный перечень не является исчерпывающим; в проформах договора содержится более широкий круг данных, включаемых в договор.

 Отсутсвие в договоре каких-либо данных, указанных выше, не влечет за собой недействительности договора, но может снизить доказательственную ценность документа, оформляющего обязательство.

 Вдоговоре указываются наименования сорон – судовладельца и фрахтователя, и их адреса. Данное точное наименование требуется для их последующего уведомления во всех необходимых случаях, а также для граничения их от агентов (поверенных), подписывающих договор от имени их доверителей, но не вступающих в каие-либо правоотношения по договору.

Название судна служит способом его индивидуализации. То есть, если судно названо, судовладелец может заменить его лишь при наличии в договоре соответствующей оговорки о замене (субституции) или согласия фрахтователя на такую замену. В случае, когда в договоре нет соответствующей оговорки и фрахтователь не согласен на замену судна, гибель последнего до предоставления фрахтователю его или в период пользования им судном означает прекращение договора. От фрахтователя нельзя требовать принятия другого судна, хотя бы и совпадающего с прежним по своим показателям и параметрам.

Поскольку по тайм-чартеру коммерческая эксплуатация судна осуществляется фрахтователем, его интересует по сравнению с перевозчиком по договору морской перевозки груза более широкий круг показателей, характеризующих судно и влияющих на уровень эксплуатациооных расходов. Таким образом, для определения правозной способности судна и калькуляции эксплуатационных расходов в договоре указываются: дедвейд судна, включая запасы бункера,иных материало и воды для котлов, вместимость его грузовых и бункерных помещений, регистровая вместимомть, скорость при хорошей погоде и спокойном море, класс, год постройки, мощность двигателей, расход и род топлива. При фрахтовании судна в целях его использования для перевозки груза немаловажное значение приобретают данные о числе трюмов, танков, палуб, размере люков, наличии кранов, стрел и других грузовых механизмов. č политической и коммерческой точек зрения для фрахтователя важно также, какой флаг несет судно, така как от этого в определенное время (к примеру во время войны, что немаловажно в свете последних событий в Ираке) зависит безопасность судна или возможность осуществления фрахтователем торговых операций.

Несоответствие между данными о судне, зафиксированными в договоре, и фактическим состоянием его может иметь отрицательные последствия для судовладельца.

В международной практике фрахтования судов на время фрахтователь может аннулировать договор и взыскать понесенные им убытки вследствии неправильного описания судна при наличии одного из трех условий:

неправильное описание судназатрагивает существо договора и ведет к лишению фрахтователя прибыли в значительной части;

судовладелец не может выполнить требование о пригодности или готовности судна к дате концелинга и тем самым устранить несоответствие между описанием судна и его фактическим состоянием;

судовладелец не может привести судно в сосотояние, отвечающее его описанию по договору, или отказывается сделать это.

При отсутствии оснований аннулировать договор фрахтователь может взыскать убытки, понесенные им вследствие неправильного описания судна в договоре.

обычно в договоре указывают географический район, в котором фрахтователь может эксплуатировать судно. При определении границ этого района учитываются как технико-эксплуатационные параметры и характеристики судна, так и коммерческо-политические интересы сторон. Район мирового океана, в котором допускается плавание судна обычно определяется путем запрета эксплуатировать судно в высоких широтах либо зонах, опасных для мореплавания, или заходить в порты определенной береговой полосы либо того или иного государства (государств). Данное условие договора означает, что судно может быть направлено в любой географический район за изъятиями, согласованными сторонами и установленными в договоре.

Цель фрахтования в тайм-чартере может быть обозначена с разной степенью определенности и детализации. В договоре, например, может быть указан лишь вид деятельности: «для перевозки законных грузов», «для добычи полезных ископаемых». При использовании судна для перевозки груза в договоре может быть назван род груза, не принимаемого на судно в связи с его свойствами, представляющими опасность с технологической или коммерческой точки зрения (например, вредные воспламеняющиеся или опасные грузы, оружие и военное снаряжение, контрабанда и т.д.) Стороны могут договориться и о перевозке определенного вида груза, к примеру, зерна, руды, леса.

В тайм-чартере указывается время прердачи зафрахтованного судна судовладельцем фрахтователю и время его возврата (выдачи из аренды). Это время часто обозначается указанием периода, в который судно должно быть передано или возвращено («от… и до…»). Иногда наряду с датами в договоре указываются часы, в которые следует произвести передачу или возврат («в период между 9 часами утра и 6 часами дня…»). Обычно возврат судна должен хотя бы примерно совпадать с окончанием срока, на который был заключен тайм-чартер.

В договоре обычно указывается не определенный порт, в которм судно должно быть передано фрахтователю, а отрезок береговой полосы, в пределах которого фрахтователю принадлежит право выбрать порт приемки-возврата судна, то есть рейндж.

Судовладелец обязан передать судно в пользование фрахтователя у доступного причала или дока. В договор, как правило, включается условие о том, чтобы у причала или в доке судно было в безопасном состоянии и находилось всегда на плаву. Иногда условия договора требуют, чтобы порт сдачи был свободен ото льда.

Фрахтователь обязан наминировать порт и причал, дав судовладельцу об этом уведомление за несколько дней до сдачи судна. В случае, когда причал не был номинирован или оказался недоступен длч судна, например вследствие скопления судов, судовладелец впаве получить обусловленный фрахт за все время ожидания.

Размер фрахта по тайм-чартеру определяется на основании суточной ставки за судно в целом или месячной ставки за каждую тонну дедвейда. Уровень ставки фрахта определяется с учетом конъюктуры на мировом фрахтовом рынке. На ставку фрахта влияют данные о судне, районе его эксплуатации и другие условия договора.

Срок, на который заключается договор, может быть указан в виде периода (обычно от 2 до 10 лет) или времени, необходимого для выполнения одного либо нескольких рейсов по перевозке груза. Исчесление срока начинается с момента предоставления судна в пользование фрахтователя.

В период действия тайм-чартера фрахтователь вправе от своего имени фрахтовать судно на срок третьему лицу, то есть вступить в договор субфрахтования на время (субтайм-чартер). Фрахтователь может заключить такой договор во всех случаях, когда иное не предусмотрено соглашением сорон. Однако во многих проформах тайм-чартера особо оговаривается это право фрахтователя.

По общему правилу, относящемуся ко всем иным видам аренды, заключение арендатором договора субаренды возможно лишь с согласия арендодателяНо призаключении тайм-чартера на морском транспорте, арендатор (фрахтователь), если договорм не предусмотрено иное, вправе без согласия судовладельца сдать судно в субтайм-чартер, то есть в субаренду.

В данном случае речь идет о договоре, который по своей правовой природе совпадает с основным договорм фрахтования судна на время.

В связи с отфрахтованием судна третьему лицу фрахтователь по оновному договору становится судовладельцем по договору субфрахтования. в этом субдоговоре третье лицо выступает в качестве фрахтователяю Судовладелец по основному договору не является сороной по договору субфрахтования, а фрахтователь по договору субфрахтования (третье лицо) – стороной по основному договору. Поэтому судовладелец по оновному договору и фрахтователь по договору субфрахтования не связаны какими-либо правовыми отношениями, возникающими из договора фрахтования судна на время. Следовательно, не имеют правомочий и не несут обязанностей друг перед другом ни по основному договору, ни по договору субфрахтования.

Фрахтователь вправе заключить договор субфрахтования с третьим лицом в течении срока действия основного договора. Однако основной договор и договор субфрахтования могут не совпадать по сроку действия. Фрахтователь вправе заключить договор субфрахтования в любой момент действия основного договора: сразуже после его заключения или по истечении опредеоенного времени. Это означает, что договор субфрахтования может быть заключен на весь срок действия основного договора или часть его.

Фрахтователь, заключая договор субфрахтования с третьим лицом, обязан действовать в пределах прав, предоставленных ему по тайм-чартеру. Это не означает, что договор субфрахтования должен дублировать условия основного договора, так как фрахтователь имеет право отфрахтовать судно на более благоприятных для себя условиях, чем те, на которых оно было зафрахтовано им по основному договору. Таким образом, если размер фрахта зависит от соглашения сторон, ставка фрахта по договору субфрахтования может быть более высокой и, следовательно, более выгодной для фрахтования, чем по основному договору. Фрахтователь, также, вправе перенести на третье лицо часть расходов по содержанию судна, возложенную на него по условиям основного договора. Однако фрахтователь не должен выходить за пределы своих правомочий по основному договору: он может предоставить третьему лицу правомочия лишь в том же объеме, что и по основному договору, или в меньшем.Установленные основным договором пределы правомочий фрахтователя становятся обязательными для него при заключении договора субфрахтования.

Пределы передачи фрахтователем правомочий третьему лицу относятся прежде всего к целям фрахтования судна. Судно переходит к фрахтователю для использования в целях торгового мореплавания. Поэтому фрахтователь не вправе передавать его третьему лицу для иных целей (под склад, отель, ресторан и др.). В случае, когда в основном договоре устанавливается ограничение в отношении вида деятельности (например, перевозка груза, рыболовство и т.д.) или вида перевозимого груза, эти ограничения существуют и для третьего лица при заключении договора субфрахтования.

Район, в которм субстрахователю разрешена эксплуатация судна, может соответствовать району, указанному в основном договоре, либо быть ограниченным по сравнению с ним. Расширить или указать иной район, чем тот, который определен в основном договоре, фпвхтователь не вправе.

Включение в тайм-чартер условий о том, что эксплуатация судна допустима только между безопасными портами и о том, что при этом судно должно оставаться в безопасности и всегда на плаву, обязывает фрахтователя по основному договору перенести их в договор субфрахтования.

Поскольку по условиям тайм-чартера фрахтователю передаются в пользование лишь помещения судна предназначенные для целей фрахтования,фрахтователь не вправе разрешить третьему лицу пользоваться какими-либо иными помещениями.

Отмечу, заключение субтайм-чартера не освабождает фрахтователя от выполнения обязанностей перед судовладельцем по тайм-чартеру. Фрахтователь обязан оплачивать фрахт в установленные сроки, эксплуатировать судно в соответствии с условиями договора. Он несет ответственность за убытки, вызванные спасанием, повреждением или гибелью зафрахтованного судна, если доказанно, что убытки произошли по его вине. По истечении срока договора фрахтователь должен возвратить судно судовладельцу с определенным запасом топлива и в таком же надлежащем состоянии, в каком оно было сдано, но с учетом естественного износа.

Одной из обязанностей судовладельца по тайм-чартеру является приведение судна в мореходное состояние. Понятие мореходности судна, зафрахтованного на время (в тайм-чартер), определяется прежде всего как годность судна (его корпуса, двигателя, оборудования) для целей, предусмотренных договором. Поэтому содержание понятия мореходного состояния конкретного судна в каждом отдельном случае зависит от цели его использования, определенной в договоре. Но для киких бы целей торгового мореплавания судно ни было зафрахтовано, оно должно быть прежде всего приготовлено к плаванию.

По своему содержанию требования о годности судна к плаванию, приему, размещению и безопасной перевозке груза по тайм-чартеру во многом совпадают с соответствующими тредованиями, предъявляемыми к мореходности судна по договору морской перевозки груза, вместе с тем, между этими требованиями имеются различия.

Так, при заключении договора морской перевозки груза годность судна к плаванию должна обеспечиваться в соответствии с особенностями конкретного рейса в районе эксплуатации судна. При фрахтовании судна на время фрахтователь вправе впределах, установленных в договоре, определять направление рейсов. Поэтому судовладелец обязан обеспечить годность судна к плаванию в географических границах, в которых допустима эксплуатация судна. Не требуется, чтобы судовладелец обеспечил годность судна к плаванию в районах, изъятых из допустимой сферы его использования.

Что касается пригодности судна для приема, размещения и безопасной перевозки груза, то в соответствии с международной практикой торгового мореплавания зафрахтованное в тайм-чартер судно должно быть пригодно к обычным для судов такого типа грузовым операциям. Не требуется, чтобы судовладелец приводил судно в состояние, отвечающее особенностям любого конкретного груза, который фрахтователь вправе погрузить на судно.

В случае, когда в договоре прямо предусмотрено, что зафрахтованное на время судно должно быть использовано для перевозки необычного груза, судовладелец обязан специально оборудовать судно. Положение, в силу которого эта обязанность может быть перенесена с судовладельца на фрахтователя, применяется в договоре только при отсутствии в договоре прямо выраженного условия о перевозке необычного груза и, следовательно, когда такая перевозка предпринята по инициативе фрахтователя.

 По условиям тайм-чартера судно должно быть надлежаще снаряжено, то есть оснащено всем необходимым оборудованием, инструментами и инвентарем для палубы и машинного отделения (кранами, стрелами, лебедками, грузовыми насосами, цепями, канатами, сменными и запасными частями и т.д.). Снаряжая судно судовладелец обязан оборудовать и оснастить его предметами, годными к употреблению для целей договора.

 Исходя из определения, что тайм-чартер есть фрахтование судна на время с экипажем, судовладелец обязан также полностью укомлектовать судно достаточным по численности и квалифицированным экипажем. В международной практике торгового мореплавания, как правило, признается, что болезнь или повреждения одним или несколькими членами экипажа во время эксплуатации судна фрахтователем по тайм-чартеру не свидетельствует о нарушении судовладельцем обязанности укомплектования судна экипажем. Данная обязанность судовладельца не может быть признана выполненной, если член экипажа фактически не мог приступить к исполнению своих обязанностей, так как не был допущен на судно, к примеру, вследствие карантина.

Если в результате немореходности судна приченен ущерб грузу, судовладелец обязан возместить ущерб, понесенный фрахтователем (обычно его возмещение производится по регрессному иску фрахтователя, несущего ответственность за груз перед третьим лицом – грузовладельцем). И, в свою очередь, по общим правилам ответственности должника за ненадлежащее исполнение обязательства судовладелец обязан возместить фрахтователю убытки, причиненные временным выводом из эксплуатации немореходного судна.

Обнаружение немореходности судна в процессе его эксплуатации по договору может повлечь за собой также прекращение договора ввиду невозможности его исполнения. При таком положении обязательство прекращается без каких-либо правовых последствий, если немореходность судна вызвана обстоятельствами, за которые судовладелец не отвечает, к примеру из-за скрытых недостатков судна.

В соответствии с условиями тайм-чартера судовладелец обязан поддерживать судно в мореходном состоянии в течение действия срока договора. в проформах тайм-чартеров эта обязанность изложена в более развернутом виде. обязанность поддерживать мореходное состояние судна предполагает обеспечение судовладельуем в течении всего договора технической годности судна к плаванию, предоставления ему нужных материалов и запасов. Условие о том, что судовладелец должен поддерживать класс судна, часто включаемое в тайм-чартер, следует понимать как его обязанность обеспечить сохранение судном присвоенного ему класса и не допустить его утраты или его снижения. Если судно зафрахтовано для перевозки груза, судовладелец обязан принимать меры по обеспечении его пригодности к обычным грузовым операциям. Обязанность поддержания мореходного состояния судна в течении всего периода фрахтования не противоречит тому, что судно должно быть мореходно к началу срока фрахтования и что в дальнейшем на судовладельце не лежит обязанность приспособить судно к особенностям каждого нового рейса.

При предоставлении судна в пользование фрахтователя на основании тайм-чартера судовладелец, как работодатель по отношению к членам экипажа, обязан оплачивать содержание экипажа. расходы, связанные с содержанием экипажа, включают в себя заработную плату экипажа, оплату провианта и питьевой воды, консульских сборов в той части, в какой они относятся к экипажу, и расходов, связанных с выходом экипажа на берег. Судовладелец также обязан уплачивать за членов экипажа взносы по государственному социальному страхованию.

 Если зафрахтованное судно используется фрахтователем для перевозки своих собственныхгрузов, отношения между содовладельцем и фрахтователем риегулируются тайм-чартером. По его условиям наступает ответственность судовладельца за груз.

 Фрахтовательнередко использует зафрахтованное на время судно для перевозки грузов третьих лиц. При этом он заключает договор морской перевозки груза не от имени первоначального судовладельца, а от своего имени, выступая по отношению к третьим лицам – грузовладельцам в качестве перевозчика. Отсюда следует, что в этом случае наряду с отношениями между судовладельцем и фрахтователем из тайм-чартера возникают отношения между перевозчиком, действующим в качестве фрахтователя по первому договору, и грузовладельцем, являющимся третьим лицом по отношению к сторонам первого договора.

 Договор перевозки груза оформляется с помощью чартера на рейс, коносамента и других различных документов. Подписывая данные документы, фрахтователь принимает на себя ответственность перевозчика. Это может означать, во-первых, что к нему, а не к первоначальному судовладельцу, должны быть предъявлены требования, связанные с несохранностью груза, во-вторых, ответственность по этим требованиям определяется на основании правил об ответственности перевозчика за несохранность груза.

 Во всех случаях фрахтовательпо тайм-чартеру несет ответственность перед грузовладельцем – третьим лицом идентичную ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза. Возместив ущерб грузовладельцу, фрахтователь приобретает право обратного требования к своему контрагенту по тайм-чартеру – судовладельцу. ответственность последнего по регрессному иску определяется условиями тайм-чартера. Следовательно, реальность возмещения по регрессному иску зависит от того, как сформулированы соответсвующие условия об ответсвенности судовладельца перед фрахтователем в тайм-чартере.