ТРАМПОВОЕ СУДОХОДСТВО

Исторически первым сложилось трамповое судоходство (9Tramp Shipping). Оно известно со времен раннего средневековья, получило свое развитие во времена Генуэзской и Венецианской торговли и существует до настоящего времени. Как вид коммерческой деятельности, трамповое судоходство связано с разделением функций купца и судовладельца в XVII-XVIII веках. Колониальные захваты сводились к вывозу из колоний в метрополии сельскохозяйственных и сырьевых товаров, обратного грузопотока не существовало. Коммерческие перевозки сельскохозяйственного и промышленного сырья существуют и в настоящее время и будут осуществляться в будущем. Важнейшими характеристиками таких грузов (товаров), определяющими коммерческие условия и организацию их перевозок являются:

-относительно низкая стоимость товаров, позволяющая продавцу накапливать партию, достаточную для фрахтования (найма) целого судна (судовую партию);

- продажа и покупка товаров осуществляется обычно ограниченными партиями (несколько тысяч тонн), исходя из потребностей перерабатывающей промышленности;

-торговля часто имеет сезонный характер, товары отгружаются в течение определенного календарного периода.

Важнейшим фактором, определяющим коммерческие отношения грузовладельца с морским перевозчиком, является возможность зафрахтовать целое судно для перевозки своего товара.

Трамповыми (от английского слова "Tramp" — бродяга) называются суда, которые совершают нерегулярные рейсы, без четкого расписания и направляются судовладельцами туда, где со стороны фрахтователей имеется спрос на тоннаж. Трамповые суда перевозят в основном массовые грузы: руду, уголь, зерно, нефтепродукты и другие, перевозимые насыпью, навалом или наливом. Однако большинство трамповых судов универсальны и могут в случае необходимости перевозить так называемые генеральные грузы — упакованные и неупакованные товарно-штучные грузы, например: оборудование, химикаты, аппаратуру, металлоизделия, автомобили, тракторы, сельскохозяйственную технику. Следовательно, при перевозке на трамповых судах под груз может быть предоставлено все судно или его часть, или определенные грузовые помещения.

Коммерческие отношения складываются как двухсторонние отношения равноправных партнеров, что позволяет грузовладельцу и перевозчику заключить свободный контракт и согласовать все его условия по своему усмотрению.

Договор между фрахтователем (грузовладельцем или его представителем) и фрахтовщиком (судовладельцем или его представителем) в трамповом судоходстве оформляется в форме чартер - партии (Charter-party; Charter). Перевозки по такой форме договора практиковались еще в средние века в Средиземноморском бассейне. Договор составляли на одном большом листе бумаги, который перегибали и разрывали на две половины. Одна из них оставалась у шкипера, а другая вручалась купцу (отправителю груза). В порту назначения покупатель предъявлял полученную от купца половину документа шкиперу, который прикладывал ее к своей половине, и, если разорванные края совпадали, то это подтверждало, что предъявитель документа имеет законное право получить груз. Отсюда и название — на латыни carta partita означает разорванная бумага. В дальнейшем это название вошло в обиход как термин для договора морской перевозки и фрахтования судна. Поэтому сегодня чартер-партия или кратко чартер — исторически сложившийся документ, содержащий в себе условия договора морской перевозки и фрахтования судна, который после подписания становится договором морской перевозки.

Чартер является характерный образцом свободного контракта ни на международном, ни на национальном уровне он не регламентируется. Международных конвенций о чартере нет. Перевозка груза одного фрахтователя и возможность заключения свободного двухстороннего договора, в котором фрахтователь указывает все основные параметры рейса: вид и количество груза, порты погрузки и выгрузки, время подачи судна под погрузку — определяют статус перевозчика как частного перевозчика (Private Carrier).

Особенностью трампового судоходства является краткосрочность отношений фрахтователя и судовладельца: после перевозки проданной партии товара одним или несколькими рейсами и сдачи груза получателю отношения сторон полностью прекращаются. При организации перевозок это создает судовладельцу неопределенность в планировании работы судна: после выполнения каждой перевозки (рейса) судну необходимо искать новую работу на любом направлении. Эта работа строится на системе договорных отношений со всеми участниками транспортного процесса и показана в виде схемы связей (без сухопутной составляющей перевозки).

С учетом того, что исходной предпосылкой к морской перевозке груза является внешнеторговый контракт купли-продажи товара, заключенный между продавцом и покупателем, который регламентируется в общем виде Венской конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 года и позывается на базисных условиях поставки товаров — Инкотермс, определяющих обязанности, расходы и риски продавца и покупателя по транспортировке товара.

Сторона торгового контракта, на которую возложены обязанности и расходы по транспортировке товара (продавец или покупатель), должна зафрахтовать судно, то есть заключить с судовладельцем договор на перевозку груза морским судном. Эта операция осуществляется через фрахтового брокера (Chartering Broker), в задачи которого входит поиск партнеров друг для друга ("судна для груза" и "груза для судна") и содействие сторонам в соответствии с условиями их фрахтовых ордеров в заключении фрахтовой сделки. Брокер должен найти надежного судовладельца и гарантировать правильность и законность оформления сделки (но не ее исполнение).

Заключенная фрахтовая сделка оформляется договором в форме чертер - партии. Чартер может быть заключен на один рейс или, если проданная партия товара превышает грузоподъемность судна, на несколько рейсов.

Погрузка и выгрузка судна по условиям чартера в большинстве случаев осуществляется за счет продавца или покупателя (грузоотправителя). Массовые сырьевые товары в течение многих лет отгружаются через одни и те же порты, ближайшие к источникам сырья или сельскохозяйственного производства, и сжимаются грузополучателями через определенные порты, блиннике к перерабатывающим предприятиям. Для трампового судовладельца заход в любой порт носит случайный характер, ному грузоотправитель заключает с оператором транспортного терминала стивидорное соглашение, которое носит долгосрочный характер: на сезон вывоза сельскохозяйственной продукции или сырьевых товаров, но на несколько лет.

Раньше поставщики (продавцы) массовых грузов самостоятельно организовывали сухопутную доставку груза до порта, продвижение через порт и отгрузку, а потребители (покупатели) — выгрузку и доставку груза до своих складов. В настоящее время стали чаще прибегать к услугам по содействию экспедитора (Forwarding Agent) — представителя грузовладельца в отношениях с транспортными компаниями. В его задачи входит: организация транспортного процесса; осуществление вспомогательных, по отношению к транспортировке, операций; контроль за движением груза; заключение транспортных и сопутствующих договоров, осуществление платежей от имени и за счет грузовладельца. В процессе своей деятельности некоторые договоры и платежи экспедитор заключает и осуществляет от своего имени, а цельные работы выполняет самостоятельно. Грузоотправитель заключает договор транспортной экспедиции для организации транспортного процесса, документального оформления, выполнения таможенных формальностей при отправлении и приеме груза в портах и осуществления сухопутных перевозок.

Для обслуживания судна в порту необходимо содействие судового агента (Ship's Agent). Агентирование заключается в представительстве судовладельца, защите его законных интересов и оказании ему содействия в вопросах обслуживания судна в определенном порту. В трамповом судоходстве, когда заход судна в порт является эпизодическим, агентское соглашение носит разовый характер — соглашение на обслуживание конкретное судна и заключается путем обращения судовладельца к агентской компании и принятия заявки к исполнению, обычно на стандартных условиях, предложенных агентской компанией. Через агента судовладелец получает от всех фирм (бункеровочных, шипчандлерских, буксирных, ремонтных и прочих) — услуги, необходимые для обслуживания судна.

Помимо непосредственных участников транспортного процесса определенное косвенное влияние на него оказывают:

* банки, через которые осуществляются все платежи и обычно кредитуются внешнеторговые контракты;
* страховые компании, страхующие имущественные риски, и клубы взаимного страхования, страхующие ответственность сторон;
* государственные контролирующие органы (таможня, портовые власти, морской регистр и т.д.).

ЛИНЕЙНОЕ СУДОХОДСТВО

Линейное судоходство возникло в связи с потребностью регулярных океанских перевозках ценных генеральных грузов, промышленного оборудования, предметов широкого потребления и т.д. Необходимость в таких перевозках появилась в начале XIX века на Северной Атлантике в результате быстрого промышленно-экономического развития США и стран Европы США стали крупным рынком сбыта дорогостоящих товаров европейского производства и одновременно поставщиком своих товаров на европейские рынки. Во второй половине XX века аналогичное место в мировой торговле заняли Япония и развитые страны Юго-Восточной Азии (ЮВА).

В настоящее время основными направлениями мировых линейных перевозок являются: Европа — США, США — ЮВА, ЮВА — Европа, где существуют крупные и устойчивые грузопотоки ценных генеральных грузов во встречных направлениях, главной определяющей характеристикой которых является высокая (на 1- 2 порядка выше, чем массовых) стоимость и, как следствие, мелкая партионность поставок. Такие товары как хлопок, шерсть, вино, кофе, электроника, машины и т.п. не могут долго лежать на складах накапливаться для отгрузки целыми судовыми партиями, поэтому они отгружаются немедленно по мере подвоза. Да и продаются ценные грузы обычно партиями в несколько тонн (а иногда меньше тонны). Зафрахтовать целое судно под такую партию невозможно и при существовавших в XIX веке формах организации торгового судоходства продавец дорогих товаров мог отправить их только на грузо-пассажирских судах или почтовых пакетботах, совершавших регулярные рейсы, однако провозная способность этих судов вскоре была исчерпана. Характерной особенностью линейного судоходства является то, что инициатором перевозки является судовладелец. Опираясь только на исследование рынка и убедившись в наличии спроса на перевозки ценных мелкопартионных грузов, он на свой риск организует судоходную линию и предлагает транспортные услуги широкому кругу грузоотправителей. Такое предложение осуществляется в виде публикуемого и рекламируемого расписания и, по существу, является публичной офертой к заключению договора морской перевозки на предложенных условиях. Выполнение объявленных рейсов не связано с заключением предельных контрактов и получением гарантий грузоотправителей относительно предоставления грузов (как это имеет место в трамповом судоходстве: сначала чартер-партия — потом рейс).

Линейный перевозчик становится стороной публичного договора, то есть должен заключить договор морской перевозки с любым и каждым обратившимся к нему грузоотправителем, если у него есть для этого техническая возможность. Загрузка судна формируется из десятков мелких партий грузов различных грузоотправителей, и фактически одним рейсом судна исполняются десятки договоров морской перевозки. Обсудить и взаимно согласовать условия договора с каждым грузоотправителем перевозчик не имеет возможности, поэтому договор морской линейной перевозки предлагается в форме договора присоединения. Первоначально он оформляется акцептованной заявкой грузоотправителя — букинг-нотом (Booking Note), а после фактической приемки груза подтверждается линейным коносаментом. Публичность договора морской перевозки в форме договора присоединения определяет статус морского перевозчика в линейном судоходстве как общественного перевозчика (Common Carrier), который практически по всем признакам отличается от статуса частного перевозчика.

В настоящее время международное линейное судоходство является основной формой организации морских перевозок, позволяющей выполнять быструю доставку грузов морским путем. На его долю приходится около 70% стоимости всех грузов, перевозимых морским транспортом. Роль линейного судоходства еще больше возрастает в условиях глобализации мировой экономики, обусловливающей расширение и углубление межгосударственных торговых связей, когда нередко полуфабрикаты или комплектующие изделия производятся в одном месте, а готовый продукт — по другую сторону океана. То есть морской транспорт становится непременным участником производственного процесса, от надежной и ритмичной работы которого зависят конечные результаты производства. В свою очередь, это требует от линейных компаний высокой степени организации движения судов, использования систем логистического обслуживания.

Линейное судоходство - форма организации перевозок грузов, при которой судовладелец (линейный оператор) обеспечивает выполнение пяти обязательных условий:

1. регулярное движение поименованных судов;
2. по заранее объявленному расписанию;
3. между установленными портами;

4)на основе типового договора морской перевозки — коносамента линии;

5)с оплатой перевозки по стабильным тарифам.

Различают следующие виды линий:

* односторонние, эксплуатируемые одним судовладельцем;
* совместные, обслуживаемые несколькими транспортными компаниями;
* конференциальные, которые организуются и действуют на основе соглашений конференций (объединений) судовладельческих компаний.

Организация Объединенных Наций (ООН) разработала в 1974 году Кодекс поведения линейных конференций, по которому линейной конференцией признается группа, состоящая из или более судоходных компаний, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении и имеют соглашения об общих тарифных ставках, правах и обязанностях членов конференции и других условиях.

Кодекс утвердил концепцию открытых линейных конференций с преимущественным правом участия национальных судоходных компаний стран, торговля которых обслуживается линейной конференцией, а также реализующих принципы распределения объема перевозок и фрахта. Судоходные компании третьих стран имеют право на участие в перевозках в размере не более 20% от общего грузопотока (принцип 40:40:20). Однако

сегодня в мире принципы Кодекса распространяются только на 17-18% линейных перевозок. Основной урон линейные конференции понесли при организации перевозок грузов в смешанных сообщениях, где по варианту «порт-порт» выполняется только одна треть перевозок грузов в контейнерах.

Как правило, в линейном судоходстве принимают участие технически самые совершенные многоцелевые, комбинированные суда, а также суда, специализированные по способу перевозки: контейнеровозы, балкеры, рефрижераторы, суда с горизонтальным способом погрузки и т.д. Контейнеризация перевозок, интенсификация операций по перевалке грузов, рост объема использования специализированных судов привели к тому, что линейное судоходство приобрело две формы обслуживания;

1. регулярную;
2. срочную.

Регулярные судоходные линии (Regular Shipping Lines) предусматривают: определенный маршрут и направление следования, а именно — базовые порты, в которые обязательно заходят суда данной линии, и факультативные порты, в которые возможен заход судов; определенную частоту отходов судов (обычно 2-3 отхода в месяц с распределением по декадам или неделям); категории грузов, включая ограничения по массе партии отправки и габаритам грузовых мест; тарифы на перевозку грузов между парами портов.

Из регулярных судоходных линий выделились контейнерные и ролкерные линии (Container Lines; Ro-Ro Lines). Их назвали срочными, поскольку суда, работающие на этих линиях, выдерживают расписание заходов в порты с точностью до — даты месяца или дня недели.

Для обеспечения перевозок грузов на срочных линиях создаются фидерные транспортно-технологические системы, которые предусматривают использование судоходными компаниями небольших судов — фидеров (Feeder Ship) для транспортировки грузов в дополнение к магистральным судам. При этом большие партии контейнеров или генеральных грузов, доставляемые по основным магистралям скоростными судами, концентрируются в 2-4 базовых крупнейших портах, оснащенных высокомеханизированными терминалами, на которых осуществляется перевалка грузов на транспортные средства других видов транспорта и играющих роль международных центров перевалки — распределительных центров (Distribution Centers). Далее фидерные суда развозят контейнеры и генеральные грузы на малые и средние расстояния небольшими партиями, обслуживая районы, тяготеющие к распределительному центру. Такими центрами являются Гонконг, Сингапур, Гамбург, Нью-Йорк, Роттердам, Иокогама и другие аналогичные порты.

Договорные отношения между продавцами и покупателями строятся обычным образом на основе внешнеторговых контрактов купли-продажи.

Производители или продавцы мелких партий ценных грузов не в состоянии самостоятельно организовывать и контролировать транспортировку каждой отдельной партии, так как товары продаются и отправляются ежедневно многими партиями на различные направления разными видами транспорта. Поэтому участие в транспортном процессе экспедитора в линейном судоходстве обязательно для грузоотправителя, и он является важнейшей фигурой в международных перевозках его товаров. Экспедитор заключает договоры транспортной экспедиции со многими грузоотправителями, концентрирует и контролирует крупные потоки ценных, в том числе контейнерных, грузов на основных мировых направлениях перевозок.

Линейный перевозчик, как было уже сказано выше, организует линию, объявляет расписание и работает независимо от предварительных контрактов с грузовладельцами. Главной задачей линейного перевозчика является привлечение грузов на суда пинии во всех портах захода. Эта задача возлагается на линейного агента (Liner Agent), который в этом аспекте выступает как агент по продажам — он продает транспортные услуги судовладельца в определенном географическом регионе. Агентское соглашение носит долгосрочный характер и возлагает на агента большие обязанности и полномочия, чем агентское соглашение портового обслуживания в трамповом судоходстве. Необходимые для обслуживания судна услуги фирм предоставляются агентом в обычном порядке.

Организация и техника заключения договора морской перевозки в линейном судоходстве следующая:

* обязанностью экспедитора является поиск морского перевозчика и заключение с ним договора от имени и за счет грузоотправителя;
* в обязанности линейного агента входит поиск и привлечение груза на линию и заключение договора морской перевозки от имени перевозчика.

Экспедитор и агент устанавливают деловые контакты и от имени своих принципалов (грузоотправителя и судовладельца) заключают договор морской перевозки, который первоначально оформляется заявкой грузоотправителя — букинг-нотом, а после его акцепта и фактического приема груза подтверждается коносаментом.

Долгосрочные контракты — стивидорные соглашения с операторами терминалов в каждом порту захода линейных судов заключает судовладелец. Крупные линейные компании стремятся контролировать операторов терминалов или иметь собственные причалы и перегрузочные комплексы в портах.

ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ НА ВРЕМЯ

Виды фрахтования судов

Фрахтование (Chartering) — процесс уторговывания условий покупки и продажи услуги судовладельца для перевозки трупами (судовыми) или частичными партиями.

Под фрахтованием судов (Chartering of Vessels) — понимают наем или сдача в аренду судов за плату на рейс или ряд рейсов, или на определенный период времени всей или части их грузовместимости для перевозки грузов. В более широком понимании, фрахтование судов - это работа по их бронированию, которая обычно связана с исследованием рынка и выходом на него, проведением переговоров и, в случае достижения соглашения оформлением и подписанием соответствующего договора морской перевозки, например, в трамповом судоходстве — чартера в линейном судоходстве — букинг-нота. При этом, фрахтование судов в трамповом судоходстве обычно осуществляется через фрахтовых брокеров, в линейном судоходстве — через разменную сеть морских агентов-аквизаторов.

При фрахтовании судна стороны, судовладелец и фрахтователь, определенным образом распределяют между собой право на распоряжение судном, а также каждый из них берет на себя определенную долю эксплуатационных расходов и возможного коммерческого риска по договору на время его действия.

В зависимости от того, в каких долях распределяются между судовладельцем и фрахтователем права, риски и расходы, различают два основных вида фрахтования судов:

1. Фрахтование на условиях рейсового чартера — при котором за судовладельцем практически полностью сохраняется контроль за использованием и работой судна и экипажа, а также связанный с этим коммерческий риск и которое, в свою очередь, подразделяется на:
2. Фрахтование на один рейс (Single Voyage) — при котором отфрахтовывается определенное судно или его часть на один рейс за определенную плату (фрахт) для перевозки конкретного груза между двумя или более портами. Выполнив такую перевозку (после сдачи груза грузополучателю и окончания всех рас четов по данному рейсу), обе стороны (судовладелец и фрахтователь) полностью свободны от своих взаимных обязательств.
3. Фрахтование на круговой рейс (Round Voyage Chartering) — фрахтование судна на рейс между двумя или более портами, при котором фрахтователь обеспечивает загрузку судна в прямом и обратном направлениях с возвращением судна в район первоначального отправления. По существу, это две самостоятельные фрахтовые сделки, но заключаемые одновременно, прел полагая выполнение одним судном двух связанных рейсов;
4. Фрахтование на последовательные рейсы (Affreightment on Consecutive Voyages) — применяется при перевозках значительных количеств однородного груза в одном и том же направлении одним и тем же судном. Обычно такие договоры заключаются с условием, что судно после окончания выгрузки должно немедленно вернуться в первоначальный порт погрузки дли совершения следующего рейса и так до выполнения всего согласованного количества рейсов. В течение всего срока договора нельзя без согласования с фрахтователем перевозить на судне грузы других грузовладельцев, даже в попутном или обратном балластном направлении. Соглашение обычно оформляется одним чартером с указанием количества рейсов, которое должно выполнить судно. Замена судна, обусловленного и договоре, также должна согласовываться с фрахтователем. Фрахтовая ставка устанавливается для каждого рейса отдельно или оговаривается средняя Ставка для всех рейсов — в ней судовладелец старается компенсировать расходы, связанные с балластными переходами судна;
5. Фрахтование судов по контракту. К его числу относятся, так называемые: генеральный контракт, фрахтовый контракт (Contract of Affreightment), грузовой контракт(Cargo Сontract); контракт на количество груза (Quantily Contract); контракт на объем груза (Volume Сontract). В контрактах такого вида — груз, а не судно, занимает нейтральные позиции, что отличает их от других договоров на перевозку. Они представляют собой соглашения, по которым судовладелец обязуется в течение определенного времени (обычно года или нескольких лет) перевезти обусловленное количество Груза. Для выполнения своих обязательств перевозчик имеет право привлекать не только собственные, но и арендованные суда и производить их замену в течение срока договора.

Каждый контракт содержит основные условия: период действия договора с точным указанием даты первой и последней отгрузки; порты (ренджи) погрузки и выгрузки; род и общее количество груза и размер его отдельных партий; тип или грузоподъемность судов, которые перевозчик может использовать для выполнения договора; минимальный интервал подачи судов под Погрузку. Обычно договор предусматривает достаточно гибкую программу перевозок, а более детальная его схема определяется позже, когда на каждый рейс судна, осуществляющего перевозку фрахтовому или иному подобному контракту, выписывается отдельный рейсовый чартер, в котором указываются название судна, конкретные порты погрузки и выгрузки и другие условия, не оговоренные в контракте.

Фрахтование судов по контракту имеет преимущества по сравнению с фрахтованием на последовательные рейсы, так как позволяет судовладельцу более гибко распоряжаться своими судами. Широкое распространение такого вида фрахтования судов поставило вопрос о создании стандартной формы контракта. Такая форма была разработана в 1982 году совместными усилиями BIMCO и INSA — так называемая, проформа «Volkoa» или "Стандартный договор фрахтования тоннажа для перевозки сухих навалочных грузов под кодовым названием "Волкоа" (Standart Volume Contract of Affreightment for Hie Transportation of Bulk Dry Cargoes Code Name "Volkoa"). Volkoa" является проформой договора, на основе которого контракт купли-продажи и договор перевозки находятся в правовой и коммерческой логистической последовательности и состоит из 31 бокса и редакционных пояснений к ним, и по свое\* му строению соответствует структуре чартера.

II. Фрахтование судна на время — при котором судовладелец частично или полностью утрачивает контроль за использованием и работой судна и экипажа, и коммерческий риск перелагается на фрахтователя, и которое, в свою очередь, подразделяется на:

1. Фрахтование на условиях тайм-чартера (Time-charter) — при котором судовладелец сдает свое судно в аренду фрахтователю на определенный период времени (насколько месяцев, лет, или рейс);

2. Фрахтование на условиях димайз-чартера (Demise Charter) — при котором судовладелец передает фрахтователю судно на обусловленный срок в полное владение, включая и право контроля над командой (на время аренды члены экипажа судна, включая его командный состав, становятся служащими фрахтователя). Фрахтователь действует как перевозчик и контролирует работу судна;

3. Фрахтование на условиях бербоут-чартера (Bare-boat Charter) или договор фрахтования судна без экипажа — разновидность димайз-чартера, от которого отличается тем, что судно сдается фрахтователю в аренду (обычно на несколько лет) без экипажа и судовладелец никакого участия в его формировании не принимает, то есть фрахтователь осуществляет не только коммерческую, но и техническую эксплуатацию судна.

Современная коммерческая практика вносит соответствующие коррективы в эти традиционные виды фрахтования, используя новые формы договоров. К ним можно отнести: слот-чартер и договор на управление судном, хотя их нельзя в принципе считать договорами фрахтования в их специальном смысле. Наличие в современном международном торговом судоходстве договоров подобного рода — свидетельство того, что специализация в нем укоренилась довольно глубоко.

4. Слот-чартер (Slot-charter) — соглашение, касающееся распределения контейнеровместимости крупнотоннажных контейнеровозов между участниками соглашения согласно установленных квот загрузки — слотов (Slots). Вызвано необходимостью укомплектования грузами контейнеровозов вместимостью 6-7 тыс. TEU, которые начали пополнять мировой флот с в 70-80-дов XX века;

5. Договор на управление судном— на основании которого судовладелец передает коммерческую эксплуатацию судна другому лицу — менеджеру который осуществляет ее от имени судовладельца за его расходы. Судовладелец компенсирует управляющему (менеджеру) все егорасходы и выплачивает вознаграждение за проделанную работу. В зависимости от выбранного вида фрахтования судна судовладелец и фрахтователь заключают соответствующий договор, в котором должны быть учтены все коммерческие условия таких сделок.

Различные виды договоров фрахтования судов в современной практике международного торгового судоходства нередко сочетаются друг с другом. В качестве иллюстрации приедем смеющую практическую ситуацию.

Судовладельцем является компания А. Поскольку она заадресована только во вложении капитала в торговое судоходство, она заключает договор на управление судном с компанией Б. Посредством этого договора компания Б осуществляет комическую эксплуатацию судна и в этом случае выступает как представитель судовладельца.

В случае заключения между компаниями А и Б бербоут-чартера роль компании Б изменится — она будет выступать в качестве фрахтовщика, то есть судовладельца-арендатора. Если компания Б, в свою очередь, отдаст судно в тайм-чартер компании В, тогда в отношениях компаний Б и В — первая выступает как судовладелец, в то время как вторая — является фрахтователем по тайм-чартеру. В свою очередь, компания В отфрахтовывает судно по рейсовому чартеру компании Г и между ними возникают отношения, в которых компания В — является судовладельцем, а Г — фрахтователем по рейсовому чартеру.

Важно заметить, что новые компании, вовлекаемые в эту чартерную цепочку, базируют свои отношения только с контрактом другой стороны. Это означает, что они не могут даже знать (идентифицировать) все звенья этой цепочки.

Сущность договора и типовые проформы тайм-чартера

Тайм-чартер (Time Charter) представляет собой договор фрахтования судна на время, включающий в себя элементы аренды судна как транспортного средства и услуги экипажа. По условиям тайм-чартера судовладелец обязуется за обусловленную плату предоставить фрахтователю судно (услуги по его управлению и технической эксплуатации) и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания.

Тайм-чартер — это классический образец свободного контракта, позволяющий сторонам свободно согласовывать свои взаимные права и обязанности. Не существует какого-либо регулирования содержания условий тайм-чартера ни на международном уровне и виде конвенций, ни в национальных законодательствах, в которых все нормы относительно тайм-чартера носят диспозитивный характер. Любые условия, взаимно согласованные сторонами и включенные в тайм-чартер, будут являться действительными.

Условия тайм-чартера в общем объеме взаимных обязательств сторон по совместной деятельности относят на фрахтевателя больший по сравнению с рейсовым чартером объем ответственности и соответствующих расходов. Вместе с тем, условия тайм-чартера в отличие от рейсового чартера дают фрахтователю и больше прав — право распоряжаться судном по своему усмотрению, сдавать его в субаренду, отфрахтовывать на условиях рейсового чартера и т.д. В тайм-чартере элементы договора морской перевозки, явственно присутствующие в рейсовом чартере, почти полностью исчезают. Остается лишь ответственность судовладельца за сохранную доставку груза в той мере, в какой судовладелец отвечает за действия членов экипажа как за действия своих служащих.

Основные особенности тайм-чартера:

- судно предоставляется на время, указанное в договоре в виде календарного периода или срока, требуемого для осуществления одного или нескольких рейсов;

- технико-эксплуатащионные характеристики судна приведены более подробно, чем в рейсовом чартере;

- судовладелец обязан в течении всего срока договора поддерживать судно в мореходном состоянии. Соответственно, он оплачивает все, связанные с этим, расходы: техническое обслуживание, снабжение, текущий ремонт, содержание экипажа, страхование судна, проведение очередных освидетельствований

- фрахтователь принимает на себя часть эксплуатационных затрат (оплата бункера, расходы по погрузке и выгрузке, портовые сборы, агентское вознаграждение и прочие расходы, возникающие в связи с каждой конкретной перевозкой);

* судовладелец утрачивает оперативное управление и копт роль за работой судна;
* капитан выполняет распоряжения фрахтователя, относящиеся к вопросам коммерческой эксплуатации судна;
* арендная плата исчисляется по фиксированной ставке за каждые сутки или месяц использования судна и взыскивается вне зависимости от того, осуществляется ли эксплуатация судна или оно непроизводительно простаивает;
* отсутствуют условия о сталийном и контрсталийном времени, демередже, детеншене и диспаче, поскольку судовладелец получает арендную плату за все время использования фрахтователем судна и не несет убытков, связанных с низкими темпами грузовых работ и задержками в выполнении перевозок.

К тайм-чартеру прибегают следующие основные группы фрахтователей:

1)транснациональные корпорации (ТНК), осуществляющие, так называемые, внутрифирменные перевозки сырья, топлива, комплектующих изделий для своих предприятий. При постоянных и значительных по объему грузопотоках перевозки на тайм-чартерных судах обычно дешевле, чем по рейсовому чартеру или фрахтовому контракту. Такие корпорации, как правило, имеют собственные суда, а необходимый дополнительный тоннаж дофрахтовывают по долгосрочному тайм-чартеру;

1. линейные судоходные компании, которые время от времени фрахтуют суда на периоды сезонного увеличения объемов линейных перевозок и для замены собственных судов, выводимых из эксплуатации для ремонта;
2. обычные фрахтователи-грузовладельцы — при устойчивом повышении конъюнктуры фрахтового рынка, фрахтуют суда по тайм-чартеру на продолжительное время вместо отдельных отфрахтовок по рейсовому чартеру;

4) грузовладельцы (продавцы или покупатели), перевозящие собственные грузы, торговля которыми требует быстрого оперативного управления перевозками. Это могут быть, например бананы, цитрусовые, охлажденные мясо и рыба и другие подобные скоропортящиеся грузы.

Типовые проформы тайм-чартера. На основе практики международного торгового мореплавания разработаны типовые проформы тайм-чартеров, но их сравнительно немного, так как в отличие от рейсового чартера, тайм-чартер перекладывает коммерческие риски с судовладельца на фрахтователя и отпадает сходимость детального приспособления типовых проформ к условиям рейса, обычаям портов, транспортным особенностям грузов и т.п. Наиболее универсальной проформой тайм-чартера является "Baltime" ("Балтайм"), разработанная BIMCO в 1909 , и одобренная Палатой судоходства Соединенного Королевства. Она неоднократно подвергалась корректировкам, последняя из которых была выполнена в 1974 году.

К судам, арендуемым на время для эксплуатации на регулярных линиях, предъявляются более повышенные требования, в частности, к погрузочно-разгрузочным устройствам, а при аренде контейнеровозов особые требования предъявляются в отношении обеспечения их контейнеровместимости и размещения контейцнеров на палубе.

Для тайм-чартерного фрахтования таких судов BIMCO разработал проформы:

* "Linertime" — для линейных судов;
* "Boxtime" — для контейнеровозов.

При аренде судов под перевозку особых грузов используются специализированные проформы:

* "Intertanktime"; "Oil Tank"; "Vessel Time"; "Shelltime" — для перевозки наливных грузов;
* "Gaztime" — для перевозки сжиженных газов;
* "Reftime" — для перевозки режимных грузов;
* "Nype" Нью-Йоркской товарной биржи — для перевозки сельхозпродуктов и скота.

Длительный опыт применения проформ "Baltime" и "Nype", многочисленные судебные разбирательства по поводу исполнения этих договоров выявили их существенные недостатки: нечеткость, двойственность и неопределенность формулировок, несоответствие условий договора сложившейся коммерческой практике. Неоднократные корректировки этих проформ не уст ранили их изначально заложенные недостатки. Решением проблемы должна стать, предложенная в результате пятилетней работы BIMCO и принятая в 1999 году, проформа "Centime", приведенная в Приложении 4, призванная заменить в коммерческой практике проформы "Baltime", "Nype", "Liner-time", тан как отличается от них значительно большей детализацией и удобством использования.

Интересы сторон тайм-чартера противоположны. Фрахтователь заинтересован в максимально интенсивном использовании судна и экипажа во всех районах морского судоходства Судовладелец заинтересован в содержании судна в обычном режиме его эксплуатации, избежание серьезных рисков морского плавания с определением географических границ работы судна. Отсюда, содержание каждого условия тайм-чартера согласовывается сторонами и четко фиксируется в договоре.

Сдача судна в тайм-чартер и его возврат. Оплата аренды

В тайм-чартере согласовываются условия, связанные со сдачей и возвратом судна: время, место, процедура и требования к стоянию судна на момент ввода (On-Hire) и вывода (Off-Hire) судна из тайм-чартера, а также распределение расходов, связанных с этими операциями.

Время сдачи и возврата. Время сдачи судна в тайм-чартер согласовывается как период между двумя датами — лейдейс и канцеллинг, как это принято в рейсовом чартере.

Досрочная сдача судна возможна исключительно по дополнительному (письменному) соглашению сторон и не создает конфликтных ситуаций. Опоздание же судна к дате канцеллинга — серьезно осложняет отношения судовладельца и фрахтователя. Дата и время канцеллинга это тот последний момент, когда судно должно быть предоставлено в распоряжение фрахтователя в эксплуатационном состоянии.

Если, несмотря на проявление должной заботливости со стороны судовладельца, судно все-таки опаздывает к дате канцеллинга, судовладелец обязан известить об этом фрахтователя. Такое извещение не ущемляет прав фрахтователя, но он должен в течение двух рабочих дней (48 рабочих часов по "Baltime") сообщить судовладельцу, примет ли он судно в новую дату готовности или намерен расторгнуть чартер. Даже при согласии фрахтователя, канцеллинг может быть отсрочен только один раз, при дальнейшей задержке судна фрахтователь имеет право расторгнуть тайм-чартер.

В практике, особенно при фрахтовании на длительный срок (несколько лет), опоздание судна на несколько дней, как правило, не вызывает претензий со стороны фрахтователя. Но до сдачи судна оно может попасть в аварию, участвовать в столкновении, быть задержанным или арестованным, тогда возможное опоздание может измеряться неделями или месяцами. Именно в этой ситуации фрахтователь реализует свое право отказаться от судна или принять его и отсрочить начало исполнения тайм-чартера.

Проформа "Centime" обязывает фрахтователя принимать судно в любое время суток любого дня, включая выходные и праздники; "Baltime" предполагает возможность передачи судна только в рабочие часы рабочих дней; ""Nype" оставляет этот вопрос на усмотрение сторон.

В устаревших проформах указывалось, что судно считается в тайм-чартере с 8 часов утра рабочего дня, следующего за днем формальной сдачи, или с 24 часов дня сдачи. В современной практике точно фиксируется час сдачи и возврата судна, причем оба эти момента приводятся к Всемирному (Гринвичскому) времени.

Время возврата судна из тайм-чартера определяется проще. Фрахтователь должен заблаговременно известить судовладельца о предполагаемом времени и месте возврата судна в пределах согласованного срока окончания тайм-чартера. К этому моменту он должен полностью освободить судно от обязательств по грузовым перевозкам и подготовить его к сюрвейерному осмотру для возврата. Досрочный возврат судна возможен только с согласия судовладельца, а задержка сверх договорного срока тайм-чартера оплачивается по текущим рыночным арендным ставкам, если они оказались выше согласованных, и по согласованным, если рыночные ставки упали.

Место сдачи и возврата судна. Место сдачи и возврата судна устанавливается как безопасный причал конкретного порта или любой доступный, безопасный, свободный ото льда порт в пределах согласованного ренджа в опционе фрахтователя. В некоторых случаях, когда предполагается большой балластный переход судна к месту сдачи в тайм-чартер, особо отчищается распределение расходов по такому переходу. Возможны два варианта:

1. за время перехода фрахтователь оплачивает «подгонный бонус» в размере 50% арендной ставки. Распределение иных расходов не производится и на время балластного перехода судна не считается в тайм-чартере;
2. судно условно считается переданным в тайм-чартер (до формальной процедуры сдачи) при прохождении определенной координатной точки на половшие пути к порту сдачи. С момента прохождения этой точки судно считается в тайм-чартере с оплатой аренды и соответствующим распределением других расходов и рисков между судовладельцем и фрахтователем. Если к моменту сдачи судна, согласованный порт окажется недоступным по форс-мажорным обстоятельствам или из-за льда, фрахтователь должен немедленно указать другой ближайший, доступный и безопасный порт.

Однако в современной практике все шире применяются упрощенные методы сдачи судна в аренду без захода в порт и даже без сюрвейерского осмотра, в частности, по причине высокой стоимости осмотров, с одной стороны, и широкой унификации и типов судов — с другой. Судно сдается при прохождении определимой географической точки, например: при прохождении Гибралтарского пролива; при прохождении траверса определенного мыса по достижении определенной точки по широте и долготе и т.д. Факт прибытия к согласованной точке фиксируется в судовом журнале, запись в котором и становится основанием для начала счета срока аренды.

Возврат судна осуществляется в любом безопасном и доступном порту согласованное в тайм-чартере ренджа по выбору фрахтователя. Обычно это последний порт выгрузки или, как отмечено выше, определенная географическая точка. Факт и момент возврата судна также фиксируется в судовом журнале.

Процедуры сдачи и возврата и требования к состоянию судна. Наиболее подробно изложены в проформе "Nype". При сдаче и возврате судна в/из тайм-чартера каждая сторона за свой счет назначает сюрвейера, которые совместно проводят освидетельствования судна и составляют акты сюрвейерского осмотра — так называемые, сюрвейерные рапорта (Survey Reports, SR). Если какая-либо сторона не назначает своего сюрвейера, она должна полностью согласиться с заключением сюрвейера другой стороны.

При сдаче судна в тайм-чартер сюрвейер фрахтователя должен определить:

* пригодность судна и, в первую очередь, его грузовых помещений к немедленному началу обычных грузовых перевозок;
* наличие и срок действия всех судовых документов, необходимых для обычной эксплуатации судна и грузовых перевозок;
* численность и квалификацию экипажа согласно международным нормам;
* количество топлива на борту;
* наличие дефектов судна и его оборудования. Если такие дефекты препятствуют эксплуатации судна, они должны быть устранены за счет средств и времени судовладельца; если же это незначительные дефекты, их желательно зафиксировать для того, чтобы при возврате судна они не были отнесены на счет фрахтователя.

В проформе "Nype" содержится условие о том, что осмотр по передаче судна в тайм-чартер проводится за счет времени фрахтователя, а по возврату — за счет времени судовладельца, однако имеется в виду только сама процедура осмотра. Если же при сдаче судна выясняется его неготовность к немедленному исполнению тайм-чартерных рейсов или при возврате обнаружены повреждения, препятствующие дальнейшей эксплуатации судна, устранение таких дефектов производится за счет времени виновной стороны.

Судно должно быть возвращено из тайм-чартера в таком же хорошем состоянии, в каком оно было принято, с учетом его естественного износа. Грузовые помещения судна должны быть очищены от остатков груза, перевозимого в последнем рейсе, дно не должно иметь повреждений, полученных в период тайм-чяртера по вине фрахтователя и препятствующих его дальнейшей эксплуатации. Если такие повреждения имеют место, они должны быть устранены за счет фрахтователя и судно на время ремонта считается в тайм-чартере. Если же полученные в период тайм-чартера незначительные повреждения не препятствуют его дальнейшей эксплуатации, сюрвейеры должны установить их характер и примерную стоимость устранения для возможного последующего предъявления претензий фрахтователю.

Распределение расходов, связанных со сдачей и возвратом судна. При сдаче судна в тайм-чартер и его возврате должны быть урегулированы следующие расходы:

* количество топлива на момент сдачи и возврата должно быть примерно одинаковым. Оплачивается оно при сдаче — фрахтователем, а при возврате — судовладельцем по текущим ценам в портах сдачи и возврата;
* портовые сборы и оплата навигационных услуг за вход и выход из порта распределяются по соглашению сторон с учетом конкретных обстоятельств.

Оплата аренды. Ставка арендной платы, по которой фрахтователь рассчитывается с судовладельцем, согласовывается и может быть установлена: за тонну дедвейта в месяц; за судно в «утки или за судно в месяц. Сумма арендной платы обычно оплачивается авансом за согласованный период. В современных проформах оговаривают оплату аренды судна авансом за каждые 15 суток.

Своевременная оплата аренды имеет исключительно важное значение, так как речь идет о единовременном перечислении сумм в десятки и даже сотни тысяч долларов. Первый платеж должен быть сделан к моменту сдачи судна в тайм-чартер и до получения подтверждения его выполнения судовладелец может не приступать к исполнению рейсов. Капитан судна должен иметь подтверждение об оплате первого взноса до выхода в рейс, простой судна в случае задержки оплаты будет отнесен за счет фрахтователя.

Последующие платежи должны осуществляться в точно указанные в тайм-чартере сроки. При задержке очередной оплаты, судовладелец имеет право изъять судно из тайм-чартера, причем наиболее жесткие для фрахтователя условия изъятия судна сформулированы в проформе "Baltime": " ... судовладелец имеет право изъять судно из тайм-чартера без заявления морского протеста и не прибегая к помощи суда или выполнению каких-либо формальностей, без ущемления своих прав по заявлению любых претензий и требований к фрахтователю по данному тайм-чартеру".

В проформе "Gentime" приводится более льготная для фрахтователя формулировка проформы "Nype", смысл которой состоит в том, что при просрочке очередного платежа судовладелец должен послать фрахтователю соответствующий нотис и предоставить ему определенное, заранее согласованное, число банковских дней для его исполнения. Платеж, осуществленный в этот льготный период, считается своевременным. Меры по изъятию судна из тайм-чартера могут быть применены только после истечения льготного периода.

Тайм-чартер предоставляет только формальную возможность изъятия судна, процедура фактического изъятия очень сложна. Судно может находиться на переходе, под погрузкой или выгрузкой в порту, имея часть груза на борту.

Если судовладелец намерен изъять судно из тайм-чартера, он должен немедленно письменно известить фрахтователя об этом с указанием даты прекращения тайм-чартера. Если достичь соглашения не удается, судовладелец может освободить судно от груза за свой счет и применить залоговое право на груз, оказавшийся в его владении.

Меры против фрахтователя, допустившего просрочку, должны быть применены при первом же нарушении: если судовладелец не реагировал на просрочку очередных платежей, суд может признать это фактическим согласием судовладельца на более позднюю оплату аренды.

Перерывы в счете времени тайм-чартера и оплаты аренды. Это одно из самых сложных условий тайм-чартера. Обычно фрахтователь освобождается от арендной платы за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния. В случае, если судно становится непригодным к эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на арендную плату, предусмотренную тайм-чатером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

Этот общий подход в той или иной степени прослеживается во всех проформах тайм-чартеров, однако стороны могут предусмотреть и другие обстоятельства, прерывающие счет времеми тайм-чартера и оплату аренды. Бремя доказывания факта наступления таких обстоятельств и их соответствия чартерным условиям лежит на фрахтователе.

Наиболее четко периоды "вне аренды" (Off-Hire) и причины, которые могут прервать счет времени тайм-чартера и оплату аренды, сформулированы в проформе "Gentime":

•если судно не пригодно к эксплуатации вследствие любых дефектов, повреждений или поломок, некомпетентности или неукомплектованности экипажа, отсутствия необходимого снабжения и снаряжения, то есть факторов, делающих судно немореходным. Ремонт и докование судна, необходимые для возврата его в эксплуатационное состояние, и время потерянное на это, относятся на счет судовладельца, однако, если повреждения судну нанесены по вине стивидоров (так называемые "стивидорные повреждения" — Stevedore Damage) или в результате распоряжений фрахтователя, потерянное время и стоимость устранения повреждений относятся на счет фрахтователя;

. арест или задержание судна, связанные с долгами или обязательствами судовладельца или претензиями, возникшими в отношении экипажа;

•реквизиция (изъятие) судна властями.

В проформе uBaltime" предусмотрено льготное для судовладельца условие о том, что если судно, вышедшее из эксплуатации по каким-либо причинам, ответственность за которые несет судовладелец, будет возвращено в эксплуатацию в течение 24 последовательных часов, тайм-чартер не прерывается. Обычно это условие судовладелец использует для текущего технического обслуживания судна.

Однако существуют и плановые, необходимые для нормального технического обслуживания судна, периоды вывода его из эксплуатации. К ним относятся: моточистка и докование. Проформа "Baltime" предусматривает 48 часов для моточистки, на которые тайм-чартер не прерывается и оплата аренды не прекращается. В других проформах этот срок является предметом переговоров по его согласованию.

Периодичность докования определяется требованиями классификационных обществ. Время докования обычно не прерывает тайм-чартер и оплачивается, но переход судна к месту докования и возврат в эксплуатацию, а также ожидание очереди в док исключаются из тайм-чартера.

Если судно требует ремонта из-за столкновения или других форс-мажорных (не находящихся под контролем судовладельца) обстоятельств, то действует принцип "каждая сторона должна нести свои убытки". Фрахтователь не оплачивает согласованную арендную ставку и свою долю расходов по эксплуатации судна за период такого ремонта. Весь ремонт выполняется за счет судовладельца. С другой стороны, судовладелец не несет ответственности за ущерб, нанесенный грузу и другим интересам фрахтователя в результате такой аварии. Обычно фрахтователь оговаривает в чартере, что оплата аренды и расходов судна прекращается на весь период, начиная с вывода судна из эксплуатации и до момента, когда судно возвратится после ремонта в прежнюю географическую точку и приступит к продолжению прерванного рейса. Однако фрахтователь не имеет права требовать продления срока тайм-чартера на период вывода судна из эксплуатации.

В случае выхода из строя судовой стрелы (крана) судовладелец (капитан) должен за свой счет нанять береговые грузовые средства, либо соответствующий простой судна исключается из периода тайм-чартера. Продолжительность простоя определяется как увеличение общего времени обработки судна по этой причине.

В проформе "Nype" прямо предусмотрены приостановка тайм-чартера и оплаты аренды в случае посадки судна на мель. Снятие судна с мели может занять много времени и потребовать значительных расходов: осмотр корпуса водолазами, частичная разгрузка на лихтеры, оплата буксиров. Как потеря времени, так и все перечисленные расходы, включая расход топлива при снятии судна с мели, относятся на счет судовладельца.

Необоснованное отклонение судна от обычного пути, заход в попутные порты или возврат судна в порт погрузки вопреки инструкциям фрахтователя прерывают тайм-чартер с момента начала девиации до возврата в исходную или равноудаленную от порта выхода точку. Обоснованной девиацией, не прерывающей тайм-чартера, признается уход в порт-убежище при штормовой погоде мероприятия по спасанию жизни или имущества на море.

Права и обязанности судовладельца

Договор фрахтования судна на время обычно предусматривает следующие права судовладельца:

* изымать в случае необходимости судно из эксплуатации для срочного ремонта, включая докование, для поддержания и подтверждения класса судна на согласованный с фрахтователем период с учетом условий тайм-чартера относительно оплаты аренды и периодов вывода судна из тайм-чартера;
* включать условие о регулировании общей аварии, согласно Йорк-Антверпенским правилам 1994 года, во все коносаменты и морские накладные, выданные от имени фрахтователя в период действия тайм-чартера. Права судовладельца по общей аварии и условия участия фрахтователя в общеаварийных расходах согласовываются в тайм-чартере. Обычно при участии судна в спасательной операции оно остается в аренде, а спасательное вознаграждение за вычетом израсходованных во время операции судовладельцем и фрахтователем сумм, арендной платы и доли, причитающейся экипажу, делится пополам между судовладельцем и фрахтователем;

• иметь полные гарантии, что судно не будет арестовано в связи с обязательствами фрахтователя, действовавшего в качестве перевозчика. На весь период ареста или задержания судно остается в тайм-чартере и фрахтователь обязан принять все необходимые меры по его немедленному освобождению. Если же судно арестовано по долгам или обязательствам судовладельца или в результате противоправных действий капитана или членов экипажа, оно считается вне аренды и все необходимые меры по его освобождению должен принять су/т владелец;

• в случае необходимости выполнять за счет и время фрахтователя фумигацию судна, связанную с перевозками грузов или заходами в определенные порты. Однако, если фумигация оказалась необходимой из-за болезни членом экипажа или неблагоприятного в санитарно-карантинном отношении состояния жилых или служебных помещении судна, судно считается вне аренды и расходы тогда нет судовладелец.

Обязанности судовладельца по тайм-чартеру:

* предоставить в распоряжение фрахтователя полностью снаряженное и укомплектованное экипажем судно в нал лежащем мореходном состоянии в обусловленном догони ром месте и в обусловленный срок. В проформе "Gentime" эта обязанность судовладельца более конкретизирован,! судовладелец должен в начале выполнения каждого рейса в период действия тайм-чартера проявлять необходимую заботливость по приведению судна в мореходное состояние, оплачивать содержание экипажа, все обычное снабжение судна, его страхование и страхование ответственности судовладельца;
* обеспечить действительность всех документов судна, включая подтверждающие его класс и пригодность к плаванию, в течение всего срока действия тайм-чартера;
* экипаж судна должен оказывать обычную помощь фрахтователю в выполнении рейсов в пределах своих служебных обязанностей (открытие и закрытие трюмов и аппарелей, швартовка и перешвартовка судна, приведение грузовых средств в рабочее и походное состояние, контроль грузовых операций, работа матросов на кранах и лебедках и т.д.).

Обязанности и ответственность капитана

Капитан тайм-чартерного судна находится в двойственном положении и в двойном подчинении. Он остается представителем судовладельца перед портовыми властями, фрахтователем, другими лицами и сохраняет трудовые отношения с судовладельцем. Вместе с тем, в коммерческой эксплуатации судна каштан руководствуется указаниями и инструкциями фрахтователя и является его представителем перед грузоотправителем, грузополучателем, стивидорными компаниями и фрахтователем, если судно отфрахтовано в рейсовый чартер, или в субаренду.

Основные обязанности капитана:

* выполнять рейсы в интересах фрахтователя с обычной скоростью и надлежащей добросовестностью в судовождении, привлекая для этого экипаж в пределах обычных функциональных обязанностей каждого члена команды;
* полностью выполнять инструкции фрахтователя, принимая все необходимые меры к сокращению времени рейса, обеспечению сохранности груза, уменьшению стояночных расходов и т.д.;
* всемерно защищать интересы своего судовладельца в части безопасности судна, его технической эксплуатации, а также контроля за выполнением фрахтователем всех условий тайм-чартера, включая своевременное поступление арендной платы;
* заявлять во всех необходимых случаях (предъявление опасного груза, направление судна в небезопасный порт, задержка в оплате очередного взноса арендной платы, нанесение ущерба судну) письменный морской протест фрахтователю, информировать судовладельца и действовать в соответствии с его указаниями;
* действовать на основе международных законов и нормативных документов страны флага судна в части внешних сношений и внутреннего распорядка на судне;
* подчиняясь фрахтователю в вопросах коммерческой эксплуатации судна, при подписании грузовых и платежных документов вносить оговорку — "For the charterer то есть "от имени и по поручению фрахтователя ..." особенно, если используются проформы судовладельца, в то же время являться его консультантом в вопросах технологии морских перевозок и хорошей морской практики при перевозке грузов;

Следует особо отметить, что стандартное условие, содержащееся во всех проформах тайм-чартеров, относит выполнение всего комплекса грузовых операций на судне на риск и за счет фрахтователя, но может содержать и слова, например, в проформе "Nype": "... под наблюдением капитана", которые не следует истолковывать как возложение на капитана ответственности за проведение стивидорных операций — капитан наблюдает за погрузкой, укладкой и креплением груза только в целях безопасности судна и экипажа. Однако, если качестве работы стивидоров не отвечает требованиям сохранной пере возки груза, капитан должен не позже, чем в течение 24 последовательных часов письменно известить об этом фрахтователя. Это исключает возможность претензии фрахтователя на отсутствие должной заботливости со стороны капитана и судовой администрации о грузе или обвинения их в недостаточной квалификации.

В тех случаях, когда неправильные действия стивидоров могут нанести ущерб судну, его помещениям и оборудованию, капитан, как представитель судовладельца, обязан потребовать изменения технологии и организации грузовых работ. В современных проформах тайм-чартеров оговаривается, что капитан обязан до выхода судна из порта вызвать сюрвейера и получить от него акт с описанием характера ущерба и стоимости необходимого ремонта. Однозначно расходы по соответствующему ремонту несет фрахтователь, а время ремонта оплачивается им как период нахождения судна в тайм-чартере.

Права и обязанности фрахтователя

Тайм-чартер наделяет фрахтователя следующими правами:

* требовать от судовладельца предоставления ему любых документов, необходимых для коммерческой эксплуатации судна (все эти документы должны быть возвращены судовладельцу по окончании тайм-чартера);
* за свой счет заменять марку на трубе, перекрасить судно и поднять свой фирменный флаг;

•бесплатно пользоваться судовыми средствами связи и всем судовым оборудованием, снаряжением и снабжением, необходимым для грузовых перевозок;

* назначать на судно своего представителя (Supercargo), в функции которого входит выполнение всех коммерческих операций, связанных с перевозкой грузов: документальное оформление приема и сдачи груза; первичное оформление претензий по грузу; взаимоотношения со стивидорными компаниями, грузоотправителями и грузополучателями и т.д. Капитан обязан оказывать суперкарго всю необходимую помощь и содействие, обеспечить ему каюту и за счет фрахтователя питание в кают-компании. Суперкарго не вправе вмешиваться в действия судовой администрации в области судовождения и управления судном;
* в любое время инспектировать техническое состояние судна, в чем капитан должен оказывать содействие;
* заключать от своего имени рейсовый чартер или субтайм-чартер (Subtime Charter), при этом в любом случае нести полную ответственность перед судовладельцем по основному тайм-чартеру;
* за отдельную плату привлекать членов судового экипажа к чистке и мойке трюмов между перевозками, а в конце тайм-чартера перед возвратом судна либо организовать зачистку трюмов за свой счет и время, либо оплатить судовладельцу стоимость ее выполнения;
* требовать от капитана отчетности по установленной фрахтователем форме, а также выписки из судового и машинного журналов на английском языке, например, о расходе топлива, соблюдении скорости, расходах на оплату лоцманов, буксиров и т.д;
* потребовать замены любого члена экипажа, включая капитана судна, по причине недостаточной квалификации или невыполнения обоснованных инструкций. Это требование обычно выполняется судовладельцем без возражений.

Права и обязанности фрахтователя и судовладельца в целом перенесены в проформу "Gentime" из проформы "Nype", но изложены в гораздо более четких формулировках и последовательности.

Обязанности фрахтователя по тайм-чартеру:

- планировать и организовывать коммерческую работу судна; нести ответственность за сохранность груза, организацию стивидорных операций и своевременную доставку груза в порт назначения;

- предоставлять капитану своевременные, четкие и полные инструкции по выполнению рейсов;

- оплачивать переменные расходы, непосредственно связанные с выполнением рейса. Эта группа включает: расходы на топливо; портовые сборы; лоцманскую и буксирную помощь; швартовные операции; агентскую комиссию; стивидорные расходы; счет груза; сепарацию; крепление и т.п.;

- оплачивать представительские капитану по ставке, указанной в договоре. В тех случаях, когда это оговорено в чартере, по согласованной ставке возмещать судовладельцу расходы по оплате работы экипажа во внеурочное время (Overtime). Расчет производится в виде надбавки к базисной арендной ставке за судно в месяц (сутки) либо по определенной ставке за фактически отработанное время. Кроме того, могут быть согласованы специальные ставки за выполнение экипажем некоторых вспомогательных операций по указанию фрахтователя: зачистка трюмов и др. Однако, если в чартере указано, что капитан обязан выполнять рейсы "с обычной помощью команды", то может быть признано, что зачистка трюмов должна производиться судном без дополнительной оплаты; нести ответственность по всем штрафам, вызванным случаями контрабанды, обнаруженной в грузах или контейнерах, при этом судно остается в аренде на все время, потерянное судном в таких обстоятельствах. Штрафы и потеря времени, связанные с контрабандой или нарушением таможенных правил капитаном или членами команды, относятся на счет судовладельца.

Ответственность фрахтователя и судовладельца по договорам морской перевозки

Вопрос об ответственности сторон тайм-чартера за потери и повреждения груза при выполнении договора морской перетеки (например, рейсового чартера) является наиболее сложной правовой проблемой тайм-чартера по следующим причинам:

1. сам по себе тайм-чартер определяет условия аренды судна, а не договора морской перевозки;
2. тайм-чартер разделяетт два основных обязательства судовладельца-перевозчика, связанные с сохранной перевозкой груза: приведение судна в мореходное состояние и проявление должной заботливости о грузе на всех этапах перевозки. Первая обязанность лежит на судовладельцев, вторая — на фрахтователе;
3. если фрахтователь действует в качестве перевозчика и выдает коносамент, то держатель коносамента не может и не должен знать о тайм-чартернных отношениях и, опираясь на данные коносамента, может предъявить иск перевозчику (фрахтователю) или, если из данных коносамента идентификация перевозчика затруднена, — судовладельцу;
4. капитан подписываете коносамент от имени фрахтователя, но без соответствующей оговорки, сопровождающей подпись капитана, этот факт может оказаться неясным.

При тайм-чартерных перевозках могут складываться две системы отношений:

1. Фрахтователь перевозит на тайм-чартерном судне свои собственные грузы, в этом случае система взаимоотношений и ответственности очень проекта — при повреждении или потере груза фрахтователь должен доказать факт ущерба, нарушение судовладельцем своих обязательств по тайм-чартеру и причинно-следственную связь этих к событий (обычно речь идет о немореходности судна).

Фрахтователь действует в качестве перевозчика и заключает от своего имени договор морской перевозки с грузовладельцем, используя для выполнения этого договора тайм-чартерное судно. В этом случае всю ответственность по договору морской перевозки несет сам фрахтователь и, удовлетворив претензии грузовладельца, он может обратиться с иском к судовладельцу, если ущерб возник в результате невыполнения последним своих обязательств по тайм-чартеру. При этом, как уже было отмечено выше, и держатель коносамента, опираясь только на его реквизиты: наименование судна, флаг, наименование судовладельца и подпись капитана, может предъявить иск непосредственно судовладельцу.

Законодательство зарубежных стран далеко не всегда освобождает судовладельца от ответственности, а в некоторых случаях ответственность судовладельца и фрахтователя перед грузовладельцем признается солидарной.

Полностью исключить возможность предъявления иска о несохранной перевозке груза непосредственно судовладельцу невозможно, тем более, что такой иск может быть предъявлен в течение года после возникновения ущерба, когда тайм-чартер уже закончен, расчеты и отношения с фрахтователем завершены и контакт с ним потерян. Однако судовладелец должен стремиться свести к минимуму возможность предъявления ему иска из-за несохранной перевозки.

По условиям тайм-чартера капитан должен подписывать коносаменты в том виде, в котором они представлены фрахтователем, но в полном соответствии со штурманскими расписками. По доверенности, полученной от капитана, агенты фрахтователя могут подписывать коносаменты от имени капитана самостоятельно, но также в соответствии со штурманскими расписками.

Очень важно, чтобы подпись капитана сопровождалась оговоркой "от имени фрахтователя (наименование фирмы) капи-тан". В реквизитах коносамента должны содержаться данные, позволяющие идентифицировать фрахтователя как перевозчика. На всех коносаментах должна быть оговорка, что они подписаны капитаном "без ущерба для данного тайм-чартера". Сам тайм-чартер содержит условие о том, что фрахтователь освобождает судовладельца от ответственности по искам, связанным с подписанием капитаном коносаментов или других документов.

Прочие статьи проформы тайм-чартера содержат стандартные, в основном, правовые условия договора: военную оговорку, условия об арбитраже, общей аварии, о выплате судовладельцем брокерской комиссии и т.п. При заключении конкретных сделок, стороны, как правило, не только вносят изменения в типографский текст проформы, но и согласовывают дополнения к ней (Addendum), которые содержат уточнение и детализацию основных коммерческих статей договора: подробное описание судна, порядок его приема и возврата из тайм-чартера, расчеты по бункеру, оплате фрахта, сверхурочным работам и др.

Подписывают тайм-чартер непосредственно представители судовладельца и фрахтователя или "за и от их имени" с оговор кой "только как агент" представители брокерских фирм.

БЕРБОУТ-ЧАРТЕР

Сущность и основные интересы сторон

Бербоут-чартер (Bare-boat) является договором, по которому судовладелец за вознаграждение сдает судно фрахтователю в аренду на определенный срок без экипажа и судовых запасов. В этой сделке фрахтователь принимает на себя более шире, чем при тайм-чартере, права на использование судна. Он полностью контролирует его работу, и судовладелец не вмешивается вопросы эксплуатации. Судно может плавать под флагом страны фрахтователя, который вправе и переименовать его. Таким образом, по условиям бербоут-чартера фрахтователь становится владельцем судна на время действия договора и может пользовать его по своему усмотрению, при этом, на него ложится практически весь коммерческий риск по эксплуатации судна. Собственник же судна за использование его фрахтователем обычно ежемесячно получает фиксированную арендную плату, указанную в договоре, независимо от коммерческого результата работы судна.

В практике, бербоут-чартер наряду с выполнением функции мажора фрахтования судна, используется как вариант приобретения судна в кредит. Отсюда, бербоут-чартер предполагает варианта окончания договора:

1) возврат судна собственнику;

2) выкуп судна фрахтователем.

В обоих вариантах договорные отношения остаются двусторонними.

В любом варианте фрахтователь судна по бербоут-чартеру становится судовладельцем, так как такой договор дает законный титул владельца судна, независимо от того, является ли он собственником судна или использует его на ином законном основании. Бербоут-чартер как раз является «законным основанием» эксплуатации судна от своего имени, и только в рамках этого договора — сторона, принимающая судно (являющаяся по нему фрахтователем в отношениях с любыми третьими лицами, включая государственные власти) — становится судовладельцем.

В зависимости от соглашения сторон, по-разному определяются их интересы: в любом случае — фрахтователь стремится получить полную свободу в использовании судна; собственник же судна, в первую очередь, заинтересован в сохранении и защите своего права собственности на судно, в частности, недопустимости обременения судна залогом или другими правами, которые могут преобладать над правом собственности. Кроме того, он заинтересован также и в надежном страховом покрытии своего имущественного интереса.

Если предполагается возврат судна собственнику по истечении срока договора, то он заинтересован в физическом сохранении и сбережении судна, в его нормальной технической эксплуатации, и имеет право контролировать техническое состояние судна, порядок и условия его эксплуатации во время аренды.

Если предполагается выкуп судна фрахтователем, собственник не имеет интереса в физическом сохранении судна и не контролирует его техническую эксплуатацию.

Бербоут-чартер, в отличие от рейсового чартера или тайм-чартера, не предполагает подробного распределения обязательств и расходов сторон по содержанию и коммерческой эксплуатации судна, а также по исполнению рейсов. Его коммерческие условия очень просты и сводятся к защите прав собственника судна, страхованию имущественных и других рисков и финансовым расчетам сторон.

Бум фрахтования судов по системе бербоут-чартер пришелся на семидесятые-восьмидесятые годы, когда и возникла необходимость в разработке специальных проформ чартеров для оформления этих сделок.

Типовые проформы и коммерческие условия бербоут-чартера

К наиболее используемым типовым проформам бербоут-чартера относятся:

* "Barecon-А" — применяемая для взятия в бербоут-чартер судов, находящихся в эксплуатации. Издана BIMCO в 1974 году.
* иВагесоп-В" — применяемая для взятия по бербоут-чартеру строящихся судов. Издана BIMCO в том же году.
* "Вагесоп-89", в которой BIMCO в 1989 году объединила две вышеназванные проформы в единую. В настоящее время является наиболее используемый проформой в практике.

Проформа "Вагесоп-89" состоит из пяти частей:

I — обычная боксовая форма переменных условий договора;

II — стандартный текст договора, состоящий из 26 статей коммерческого и правового характера;

III— положения, применяемые только для вновь строящихся судов;

IV— условия соглашения по договору "аренды с переходом в собственность";

V— положения для судов, внесенных в реестр бербоутного флота.

Часть I проформы имеет боксовую форму и состоит из 42 ячеек, в которые при заключении договора вносятся основные реквизиты сделки: место и дата заключения сделки; юридические имена и адреса судовладельца и фрахтователя; название судна, его радиопозывные, флаг, тип, GT/NT, дата и место постройки, дедвейт по летнюю грузовую марку, класс Регистра, дата последнего классификационного освидетельствования Регистром и прочие данные о судне; порт или место сдачи в бербоут-чартер; даты сдачи и канцеллинга; порт или место возврата судна после завершения бербоут-чартера; условия подачи предварительных нотисов; частота постановки судна в док в период действия бербоут-чартера; ограничения по району плавания и роду груза; продолжительность бербоут-чартера; арендная ставка; валюта, способ и место оплаты арендных платежей; брокерская комиссия; юридическое имя брокера.

Специальные ячейки предусмотрены для условий договора о банковской гарантии, закладных, страховании, арбитраже. В случае, если в бербоут-чартер судно сдается сразу после постройки, в особых ячейках указывается наименование и местонахождение верфи, заводской номер судна, дата судостроительного контракта. Особо отмечается — переходит ли судно после окончания срока действия бербоут-чартера в собственность фрахтователя или нет.

Основные коммерческие условия проформы "Вагесоп-89":

Условие о судне. Судно должно быть сдано судовладельцем в мореходном состоянии и с действующими документами Регистра. Прием судна фрахтователем является доказательством полного выполнения судовладельцем своих обязательств. После подписания акта приемки судна фрахтователь не имеет права предъявлять какие-либо претензии по результатам осмотра суд на. Однако, судовладелец обязан устранить за свой счет скрытые дефекты судна при условии, что они были выявлены на позже, чем в течение 18 месяцев после приемки судна фрахтователем (в договоре стороны могут оговорить иной срок; который вносится в соответствующую ячейку части I чартера).

Сдача судна. В этом условии оговаривается: время, место, процедура и взаимные расчеты, связанные с передачей судна.

Согласовывается наиболее ранняя дата, когда судно может быть передано в распоряжение фрахтователя и предельная дата, в которую судно должно быть передано фрахтователю (Laydays-Cancelling). Судовладелец должен подать фрахтователю нотис о предполагаемом времени и месте сдачи судна за 30 последовательных дней и уточняющий нотис за 14 дней.

Предложение судна ранее первой согласованной даты не вызывает конфликтных ситуаций: если фрахтователь готов принять судно досрочно, он сделает это по соглашению с судовладельцем, либо судно будет ожидать в порту наступления согласованной даты. Если судно опаздывает к дате канцеллинга, фрахтователь имеет право расторгнуть договор, хотя расторжение бербоут-чартера редко соответствует интересам фрахтователя (предложить судовладельцу снижение ставки арендной платы, как это практикуется в тайм-чартере, фрахтователь не может).

Если становится очевидным опоздание судна к дате канцеллинга, судовладелец должен немедленно известить об этом фрахтователя и сообщить ему новую дату предполагаемой готовности судна к сдаче. Фрахтователь в течение 168 часов после получения нотиса должен сообщить судовладельцу свое решение: намерен ли он канцеллировать чартер или согласен принять нудно в новую дату готовности. Если фрахтователь не использовал своего права на расторжение договора или вообще не сообщил судовладельцу о своем решении — договор сохраняет силу. 11ри этом дата, указанная судовладельцем, принимается как начальная дата готовности судна, а канцеллинг устанавливается па 7-й день после этой даты.

В течение всего срока договора судно находится в абсолютном распоряжении фрахтователя и под его полным контролем. Фрахтователь обязан содержать судно, его механизмы, устройства и запасные части в хорошем рабочем состоянии в соответствии с обычной морской практикой и обеспечивать наличие на борту судна действующих документов на класс Регистра, указанный в договоре, а также других документов, подтверждающих соответствие судового оборудования и снаряжения международным нормам.

При сдаче судна судовладелец и фрахтователь назначают своих сюрвейеров для инспекции состояния судна и совместного подписания соответствующего акта. Все расходы и потери времени по передаче судна в бербоут-чартер, включая оплату необходимых документов, относятся на счет судовладельца, а все расходы по возврату судна из бербоут-чартера — на счет фрахтователя. Время, потраченное на оформление возврата судна, оплачивается фрахтователем по арендной ставке, оговоренной в договоре с пересчетом за сутки (часть суток).

При сдаче судна в аренду фрахтователь совместно с судовладельцем производят полную инвентаризацию всего судового оборудования, грузовых устройств, снабжения и расходных материалов на борту судна. Фрахтователь при приеме судна в бербоут-чартер должен принять и оплатить все топливо, смазочные масла, воду, невскрытую провизию и краски, канаты и иные расходные материалы по существующим на данное время рыночным ценам в порту приема судна.

Возврат судна. Условия возврата судна во многом аналогичны его сдаче. Судно должно быть возвращено в конкретном безопасном и свободном ото льда порту или безопасном порту в пределах согласованного ренджа, в сроки, примерно установленные для окончания бербоут-чартера. Фрахтователь должен направить судовладельцу 30-дневный предварительный и 14-дневный окончательный нотис о предполагаемом времени и месте возврата судна.

Судно должно быть возвращено в таком же хорошем состоянии, в котором оно было взято в бербоут-чартер, с учетом естественного износа. При возврате судна производится совместный сюрвейерный осмотр, результаты которого оформляются письменным заключением аналогично вышеизложенной процедуре сдачи судна в бербоут-чартер. Потери времени и необходимые дополнительные расходы, связанные с возвратом судна, относятся на счет фрахтователя.

Судовладелец оплачивает топливо и машинное масло на борту, а также все не распакованные места и предметы судового снабжения.

Права фрахтователя по использованию судна. Определены очень широко, так как судно передается в его владение и под полный его контроль, однако некоторые ограничения, связанные с сохранением юридического и физического права собственности судовладельца, все же существуют:

* фрахтователь не может использовать судно для незаконных перевозок, могущих привести к конфискации судна;
* судно не должно эксплуатироваться в районах высоких широт и других районах, не покрываемых обычным страхованием КАСКО;
* на судне не могут перевозиться радиоактивные материалы и отходы, исключая особо согласованные "легкие" радиоактивные изотопы, применяемые в целях науки, техники, медицины или сельского хозяйства.

Содержание и эксплуатация судна. Выполняется за счет фрахтователя в полном соответствии с требованиями международных конвенций, классификационных обществ и правил технической эксплуатации.

Судовладелец имеет право контролировать состояние судна, условия его эксплуатации и технического обслуживания, соблюдение классификационных требований по периодичности докования, очистке и покраске корпуса. Такой контроль судовладелец осуществляет посредством сюрвейерских инспекций судна, которые могут производиться в любое время и в любом порту захода судна. Если выясняется, что фрахтователь эксплуатирует судно с нарушением технических правил или классификационных требований, не осуществляет своевременный ремонт, докование и мероприятия по поддержанию класса судна, судовладелец имеет право после соответствующего предупреждения изъять судно из эксплуатации без ущерба для других своих требований по бербоут-чартеру (за исключением варианта с последующим выкупом судна фрахтователем).

Если в период бербоут-чартера международные или национальные нормы потребуют модернизации судна или оснащения его каким-либо дополнительным оборудованием, фрахтователь должен осуществить это за свой счет, однако, если сумма расходов фрахтователя на эти мероприятия превышает 5% действительной стоимости судна, это может служить основанием к пересмотру арендной платы или иному регулированию расходов, понесенных фрахтователем.

Арендная плата. Оплата аренды судна в бербоут-чартере аналогична оплате в тайм-чартере, то есть производится авансом за согласованный период предстоящей работы судна. В проформе иВагесоп-89" использован неудачный термин — "за календарный месяц", который предусматривает одинаковую оплату за 28, 30 или 31 календарный день работы судна, производимую в первое число каждого месяца, при этом неполные первый и последний месяцы аренды оплачиваются пропорционально.

При неуплате арендной платы в течение 7-ми последовательных дней, судовладелец после соответствующего извещения фрахтователя имеет право вывести судно из бербоут-чартера без ущерба для иных своих требовании по нему, за исключением варианта договора с последующим выкупом судна.

Страхование. Условие о страховании является одним из важнейших в бербоут-чартере (в проформе "Вагесоп-89" двум вариантам этого условия в статьях 12 и 13 уделено 123 строки).

Обычно, когда собственник судна заключает договоры морской перевозки от своего имени в качестве перевозчика, страхование его имущественных интересов и рисков ответственности является его добровольным решением. В бербоут-чартере страхование рисков становится договорным условием, но чаще эта обязанность возлагается на фрахтователя, который должен застраховать: имущественные риски собственника судна на максимально широких условиях страхового покрытия КАСКО; риски ответственности судовладельца перед третьими лицами и риски ответственности перевозчика (фрахтователя), так как возникновение ответственности фрахтователя как бербоутного судовладельца или перевозчика, может привести к аресту судна, что, в свою очередь, создаст угрозу сохранению права собственности.

По условиям проформы "Вагесоп-89", имущественное страхование судна от морских и военных рисков может быть осуществлено как за счет фрахтователя (ст. 13), так и за счет собственника судна (ст. 12), что соответственно отражается на величине арендной платы.

Банковская гарантия. Хотя это условие не носит обязательный характер и применяется только по специальному соглашению сторон, оно очень важно при сдаче судна в долгосрочный бербоут-чартер. Его значение состоит в том, что фрахтователь обязуется до согласованной даты сдачи судна в аренду предоставить судовладельцу гарантию первоклассного банка полного исполнения его обязательств по бербоут-чартеру.

Другие условия бербоут-чартера:

* фрахтователь не может осуществлять залога судна или допускать его задержания или ареста в результате своих действий. В любом случае задержанное или арестованное судно должно быть немедленно освобождено за счет фрахтователя. Относительно невозможности залога судна — фрахтователь должен поместить на переборке ходовой рубки предупреждение: "Данное судно является собственностью судно находится в аренде у и по условиям бербоут-чартера ни фрахтователь, ни капитан не имеют права и не уполномочены осуществлять или позволять осуществлять какое бы то ни было залоговое право на судно";
* вознаграждение за спасение, полученное судном в результате успешной спасательной операции, принадлежит фрахтователю; расходы на устранение повреждений судна, полученных в ходе спасательной операции, как и другие расходы, относятся также на его счет;
* любые коносаменты или другие транспортные документы, подписанные от имени фрахтователя, должны полностью освобождать собственника судна от любой ответственности;
* в случае реквизиции (временного изъятия) судна государственными органами за вознаграждение, такое вознаграждение принадлежит фрахтователю, и он должен оплатить судовладельцу полную арендную плату за весь срок реквизиции. В случае конфискации судна компетентными властями с потерей права собственности на судно, бербоут-чартер считается законченным;

Военная оговорка и оговорка об арбитраже носят характер, обычный для договоров фрахтования.

Соглашение о выкупе судна фрахтователем по окончании срока аренды. Это довольно простое условие, изложенное в части IV проформы uBarecon-89". Его содержание сводится к следующим позициям:

* соглашение о предстоящей покупке судна должно быть достигнуто в момент заключения бербоут-чартера;
* фрахтователь имеет право на выкуп арендованного судна, если он полностью исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру;
* судовладелец-продавец гарантирует, что судно свободно от залогов и других долгов;
* все расходы, связанные со снятием судна с учета в реестре порта приписки, несет судовладелец;
* все расходы, связанные с регистрацией судна после его покупки, несет фрахтователь-покупатель;
* фрахтователь должен урегулировать все трудовые отношения с экипажем и иные правовые вопросы, связанные с изменением права собственности.

СЛОТ-ЧАРТЕР

Сущность договора и основные группы фрахтователей

Слот-чартер (Slot-charter) представляет собой договор о распределении ячеистой контейнеровместимости крупнотоннажных контейнеровозов между участниками соглашения (судоходными компаниями), согласно установленных квот загрузки — слотов (Slots), а также прав и обязанностей по отношению к портовым терминалам, клиентуре с целью координации деятельности портовых агентов и т.п. Слот-чартер применяется в линейном судоходстве и его использование связано с необходимостью обеспечения загрузки контейнеровозов вместимостью более б тыс. TEU, которые начали пополнять мировой торговый флот с 70—80-х годов XX века.

В настоящее время партнеры по слот-чартерному соглашению проводят общую политику, организуя, например, единую линию и совместно используя терминалы в портах захода. Во всем остальном они полностью независимы друг от друга. Каждая компания имеет собственный контейнерный парк, выпускает свой коносамент, самостоятельно бронирует грузы через сеть своих представительств и договорных агентов-аквизаторов. Обычно слот-чартер заключается на 6-12 месяцев и в дальнейшем продлевается. Именно долгосрочный характер отношений отвечает коммерческим интересам сторон. Заключение такого договора на один рейс не имело бы смысла.

Арендодатель слотов (судовладелец) получает твердую согласованную арендную плату за часть контейнеровместимости судна независимо от того, использована она фактически или нет, а арендатор слотов получает право выступать перед грузоотправителем в качестве перевозчика, несмотря на то, что он не является собственником судна и его фрахтователем по бербоут или тайм-чартеру. Так возникло правовое понятие NVOCC — оператор, не владеющий судном (Non Vessel Owning Common Carrier), то есть оператор-перевозчик линейной судоходной компании, лишенный права контроля над эксплуатацией судна, и определяет сущность и содержание договора слот-чартера.

Слот-чартер представляет интерес для трех групп фрахтователей (хотя, безусловно, могут быть и другие варианты его использования):

1. Океанские (магистральные) линейные перевозчики. Если океанский линейный перевозчик не обладает собственными малотоннажными контейнеровозами для обслуживания аут-портов линии или объем перевозок делает экономически нецелесообразным постановку собственного судна для таких перевозок, то океанский перевозчик заключает слот-чартерное соглашение с местными линейными операторами на необходимое ему количество контейнеровместимости малотоннажных линейных судов.
2. Судоходные компании, обслуживающие одно и то же направление перевозок грузов. Эффективным вариантом организации линейного судоходства на океанских линиях является "обмен слотами", при котором две или несколько линейных судоходных компаний, обслуживающих одно и то же направление, заключают соглашение о взаимном представлении контейнеровместимости друг другу на условиях слот-чартера. Известно, что, чем больше тоннаж судна, тем ниже себестоимость перевозки на нем. Однако сравнительно небольшое количество крупнотоннажных контейнеровозов не позволяет обеспечить конкурентоспособную частоту отхода судов (обычно необходимо 1 раз в неделю). Кроме того, поставка на линию большого числа крупнотоннажных контейнеровозов при высокой частоте отходов требует слишком больших капиталовложений и эксплуатационных расходов, а также привлечения дополнительно большого количества контейнеров, необходимых для эффективной загрузки таких судов. Взаимное представление контейнеровместимости контейнеровозов на основе слот-чартера позволяет каждому линейному оператору многократно увеличить частоту отправок грузов в контейнерах без привлечения дополнительного количества как судов, так и контейнеров и использовать экономические выгоды от эксплуатации крупнотоннажных контейнеровозов.

3. Крупные экспедиторские компании, концентрирующие значительный контейнеропоток на определенном океанском или морском направлениях, так как перевозка контейнеров в арендованной по слот-чартеру контейнеровместимости значительно дешевле, чем перевозка по обычным линейным тарифам.

Основные интересы сторон слот-чартера сводятся к следующему:

* фрахтователь заинтересован в регулярной отправке своих грузов по обычному пути следования, объявленному в расписании, с обычной скоростью доставки; в обеспечении сохранности грузов, в том числе рефрижераторных, в период морской перевозки с момента погрузки до момента окончания выгрузки, и для него нежелательно принятие на себя рисков морского плавания или ответственности судовладельца, связанной с эксплуатацией судна;
* судовладелец, помимо получения арендной платы, заинтересован в том, чтобы грузы фрахтователя не осложняли обычных условий плавания, не повышали его рисков, не ограничивали его свобод, предусмотренных обычным договором морской линейной перевозки. Он стремится освободиться от любой ответственности, связанной с перевозкой слот-чартерных грузов (контейнеров) как по штрафным санкциям официальных властей, так и по требованиям грузовладельцев как к фактическому перевозчику.

В целом, фрахтователь не должен нести обязательств и рисков судовладельца, а судовладелец не должен нести обязательств и рисков перевозчика слот-чартерных грузов.

Существует также понятие спейс-чартер (Space-charter), применяемое как договор аренды грузовместимости конвенциальных (традиционных грузовых) судов. Так, если судовладелец не может найти фрахтователя для загрузки всего судна, то он может разделить грузовые помещения судна (трюмы, твиндеки) между несколькими фрахтователями используя спейс-чартер. Однако сущность его не является такой же как при фрахтовании судна несколькими фрахтователями. В данном случае каждый фрахтователь не имеет отдельного права контроля, а будет действовать совместно с другими фрахтователями или от имени всех, если на то будет ими уполномочен. Сущность спейс-чартера и содержание его коммерческих условий во многом аналогичны слот-чартеру.

Коммерческие условия

BIMCO в 1993 году разработал проформу стандартного слот-чартера под кодовым названием "Слотхае" (Standart Slot-charter Party BIMCO Code Name "Slothire"), в которой нашли отражения основные интересы сторон (приведена в Приложении 5).

Первая страница проформы имеет боксовую форму и состоит из 24 ячеек, в которые после заключения сделки вносятся согласованные условия договора (часть I), а именно:

* реквизиты сторон, место и дата заключения договора и реквизиты брокера, участвующего в заключении сделки;
* характеристики судна, причем оговаривается, что суда линии обязательно должны иметь КАСКО и P&I страховые покрытия;
* количество TEU's, которые судовладелец передает в распоряжение фрахтователя; общую максимальную массу этих контейнеров; максимальное количество рефрижераторных контейнеров, которые фрахтователь имеет право отправлять за рейс;

схема кругового рейса и его примерная продолжительность при благоприятных погодных условиях; место и время начала и окончания действия соглашения, а также его продолжительность;

слот-чартерная ставка (за единицу контейнеровместимос-ти судна (TEU) на условии FIOS); место, время и условия оплаты; порядок и место разрешения споров, а также размер брокерской комиссии;

дополнительные условия, согласованные сторонами и являющиеся неотъемлемой частью договора.

В части II "Slothire" приводятся следующие основные стандартные условия:

Порядок предоставления судовладельцем фрахтователю части контейнеровместимости судна. Оговаривается, что в случае неполного использования фрахтователем своего слота судовладелец имеет право распоряжаться остатком слота по своему усмотрению, но так, чтобы в следующем рейсе (порту захода) фрахтователь, при необходимости, мог использовать весь свой слот.

Период действия соглашения и условия его расторжения. Как правило, соглашение заключается сроком не менее, чем на 6 месяцев, досрочное расторжение соглашения возможно при взаимном согласии сторон, когда одна из сторон подает заранее соответствующее уведомление.

Перечень грузов, допустимых к перевозке. Установлено, что фрахтователь имеет право использовать свой слот для перевозки грузов, должным образом упакованных, уложенных и закрепленных в контейнере в соответствии с Конвенцией о безопасной перевозке грузов в контейнерах. Далее указывается перечень грузов, допустимых к перевозке только при предварительном одобрении судовладельца.

Обязанности судовладельца. Судовладелец организует и контролирует погрузку и выгрузку контейнеров фрахтователя от его имени и за его счет. По поручению фрахтователя судовладелец обязан подписывать тальманскую расписку в приеме груза фрахтователя в каждом порту погрузки. При этом стороны договариваются считать их достаточным доказательством погрузки груза на борт судна.

•Обязанности фрахтователя. Фрахтователь обязан по первому требованию судовладельца предоставить полную документацию на отправляемый груз, причем до момента погрузки груза на судно. Фрахтователь обязуется доставить весь груз, планируемый к погрузке на очередное судно, не позднее, чем за 24 часа до прихода судна в порт.

•Передача части вместимости фрахтователем в субаренду допускается только по согласованию с судовладельцем.

Кроме того, приводятся стандартные правовые условия: ответственность судовладельца и фрахтователя; форс-мажор; залоговое право судовладельца на груз, перевозимый фрахтователем; общая авария; порядок и место рассмотрения споров и другие.

Одним из самых сложных условий слот-чартера является распределение ответственности между судовладельцем и фрахтователем при предъявлении претензий грузовладельцем по несохранной перевозке груза (из 361 строки проформы "Slothire" 146 строк уделены регулированию этой ответственности). Сложность данной проблемы обусловлена тем, что наиболее распространенные международные конвенции, регулирующие ответственность морского перевозчика, выдавшего коносамент (Гаагские или Гаагско-Висбийские правила), не предусматривают возможность существования морского перевозчика, не контролирующего судно.

В проформе "Slothire" проблемы, связанные с распределением ответственности сторон перед третьими лицами за утрату и повреждения груза, решаются, исходя из следующих предпосылок:

выдаваемые фрахтователем коносаменты, не должны идентифицировать судовладельца в качестве перевозчика;

ответственность по несохранной перевозке груза несет Перевозчик, выдавший коносамент. В слот-чартерных отношениях перевозчиком является фрахтователь слот-чартерной контейнеровместимости, а судовладелец выступает как агент фрахтователя;

•ни грузовладелец, ни какое-либо другое лицо, кроме фрахтователя не могут предъявлять судовладельцу, его служащим и агентам претензии по несохранной перевозке груза, даже, если такая несохранность вызвана ошибками или упущениями судовладельца, его служащих и агентов;

* судовладелец несет ответственность перед фрахтователем по вверенным ему по слот-чартеру грузам только в рамках Гаагских и Гаагско-Висбийских правил;
* фрахтователь несет ответственность перед судовладельцем по всем претензиям, связанным с перевозкой слот-чартерных грузов и возникшим из-за упущений или ошибок фрахтователя, его служащих и агентов.

В аддендуме к слот-чартерному соглашению приводятся дополнительные коммерческие условия договора либо новая, более детальная формулировка условий, кратко сформулированных в типовой проформе. Наиболее часто в аддендум включаются:

схема движения судов линии; порты погрузки и выгрузки; продолжительность кругового рейса; возможные отклонения от расписания и изменения ротации;

минимальное общее количество груженых и порожних контейнеров, которые фрахтователь обязуется предоставить к перевозке на каждый рейс, раздельно в прямом и обратном направлении, либо в каждом порту погрузки;

* в случае, если в каком-либо направлении рейса фрахтователь предъявляет меньшее количество контейнеров, чем оговорено договором, то он оплачивает фрахт за все выделенное ему по договору количество слотов;
* погрузка, разгрузка судна производится по обычаям порта и слот-чартерное соглашение не предусматривает расчетов между сторонами по демереджу/диспачу. Однако судовладелец имеет право в любом порту погрузки не принимать к перевозке поздно прибывшие контейнеры, если он, его агент или капитан судна считают, что их погрузка может привести к нарушению расписания;
* оплата фрахта производится раздельно в прямом и обратном направлении в течение трех банковских дней после выхода судна из последнего порта погрузки. В случае более поздней оплаты, за весь период задержки начисляется штраф в размере 1,5% в месяц (18% годовых). Оплата штрафа не освобождает фрахтователя от ответственности за нарушение условий договора. При любом подобном нарушении в будущем судовладелец имеет право, после соответствующего уведомления фрахтователю, расторгнуть слот-чартерное соглашение;
* если судовая администрация имеет основания полагать, что масса груза, заявленная в грузовых документах, расходится с фактической, то она вправе провести взвешивание контейнера. В том случае, если выяснится, что масса не совпадает с грузовыми документами, фрахтователь обязан оплатить все расходы по взвешиванию, а также компенсировать доказанные убытки судовладельца.

Оговорка об арбитражном разбирательстве в проформе 'Slothire" предусмотрена по усмотрению сторон: в арбитраже Лондона, Нью-Йорка или по месту заключения слот-чартера.