Фрахт

Фрахт (Freight) — это плата судовладельцу за перевозку морем, выраженная в определенных денежных единицах. Условие о фрахте в чартере представлено в двух реквизитах:

1) фрахтовая ставка;

2) порядок и время оплаты фрахта.

фрахтовая ставка (Rate of Freight) — цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза, которая устанавливается мнением сторон в каждом отдельном случае при заключении чартера обычно на один порт погрузки и выгрузки, а остальные условия — регулируются надбавками.

Фрахтовая единица (Freight Unit) — это единица массы (тонн), объема (куб.м, куб.футов и других объемных мер) или мест (кип, бочек, ящиков и т.п.), принимаемая для расчета прочих платежей.

Фрахтовые ставки используются в трамповом судоходстве, они подвержены значительным колебаниям и могут изменяться в течение весьма короткого периода времени. Поэтому рок действия фрахтовой ставки ограничен сроком действия чартера и она действительна только для того фрахтователя, с котом заключен чартер.

Величина фрахтовой ставки, при прочих равных условиях зависит:

* от рода и транспортных характеристик груза;
* расстояния и направления перевозки;
* условий рейса и, связанных с ним расходов, которые несет судно (портовые сборы, стоимость погрузки/выгрузки и т.п.);
* сезона перевозки;
* конъюнктуры фрахтового рынка.

Сумма фрахта в большинстве случаев определяется произведением, полученным от умножения фрахтовой ставки на количество груза, и указывается в счете за фрахт (Freigh Invoice).Причем, поскольку по ряду причин количество груза, принятого в порту погрузки, не всегда соответствует количеству груза, доставленного и сданного в порту выгрузки, в чартере оговаривается, за какое количество груза оплачивается фрахт:

* Intaken — за погруженное количество груза, то есть качество груза, указанное в составленном в порту погрузки коносаменте. Применяется при перевозках навалочных грузов: руды, угля, минеральных удобрений и других гигроскопических грузов, вес которых подвержен изменен в процессе перевозки. Во избежание расходов на их перевеску и связанными с ней потерями времени этот методрасчета фрахта часто применяется с предоставлением фрахтователю скидки с фрахтовой ставки в размере 1-5 за прием груза без проверки массы. За грузополучателем сохраняется право не воспользоваться скидкой и произвести взвешивание за свой счет;
* Delivered — за доставленное количество груза в порт назначения, когда при выгрузке груз пересчитывается (перевешивается), и фрахт оплачивается за фактически доставленное количество груза (обычно используется, когда количество груза определяется в единицах грузовых мест).

Основные коммерческие условия рейсового чартера

Правильное понимание условий чартера и практики их применения способствует повышению эффективности эксплуатации судна, сокращению числа споров, возникающих в связи с морской перевозкой груза, их справедливому разрешению.

Наряду с определенными различиями, связанными со спецификой грузов, направлениями перевозок и другими обстоятельствами, проформы рейсовых чартеров включают в себя ряд общих основных статей (условий), содержащихся с теми или иными вариациями практически во всех чартерах. Функционально их можно объединить в четыре группы условий, регулирующих права и обязанности судовладельца и фрахтователя относительно:

1) судна (тип, флаг, класс Регистра, тоннаж, возраст, линейные размерения, грузовые характеристики и т.п.);

2) груза (название, характеристика, количество и т.п.);

1. рейса (порты погрузки/выгрузки, порядок организации и оплаты грузовых работ, сталийное время, оплата фрахта и т.п.);
2. особых обстоятельств (так называемые оговорки: военная, ледовая и т.п.).

Кроме того, с точки зрения значимости — условия рейсового чартера можно разделить на две группы:

1. Условия, нарушение которых одной из сторон дает право другой расторгнуть договор;
2. Условия, нарушение которых дает право потерпевшей стороне лишь требовать возмещения нанесенного ущерба.

Рассмотрение основных условий, содержащихся в чартере, начнем с положений, обычно закрепляемых в его преамбуле.

Преамбула (Preamble) — вводная часть договора, которая предшествует тексту чартера и содержит следующие обязательные реквизиты:

* название договора, отражающее его сущность;
* место и дату заключения;
* функциональное определение сторон, совершающих сделку ("перевозчик", "фрахтователь");

•юридические имена и адреса сторон. Стороны, заключающие чартер, не обязательно должны быть

собственниками груза или судна. Для заключения чартера вполне достаточно, чтобы сторона обладала правом распоряжаться грузом или судном.

Условия чартера, относящиеся к грузу

Описание груза. Подробное описание груза является важнейшим условием чартера по многим причинам. Судовладелец, который согласился принять определенный груз, берет на себя обязательство осуществить перевозку этого груза. Следовательно, он должен еще на стадии ведения переговоров о заключении чартера получить от другой стороны все необходимые сведения о грузе для того, чтобы вынести обоснованное суждение о его пригодности для перевозки на данном судне и правильно оценить предстоящие расходы по перевозке и грузовой обработке.

Груз (Cargo) — это объект договора морской перевозки, которым является товар, находящийся в. процессе транспортировки. Как правило, чартер заключается на перевозку конкретного груза и судовладелец заинтересован, чтобы в нем были указаны не только полное и точное наименование груза, но и все его транспортные характеристики, так как в зависимости от них определяются условия и техника его перевозки, погрузки/выгрузки и хранения, а также представляется соответствующее судно (балкер, лесовоз, рефрижератор, контейнеровоз, танкер, газовоз и т.п.).

Кроме этого, судовладелец заинтересован в точном указании наименования груза для определения: количества груза, принимаемого на судно, исчисления фрахта и калькуляции расходов при грузовых операциях, для реализации необходимых мер по приведению судна в мореходное состояние.

Ответственность фрахтователя и судовладельца по договорам морской перевозки

Вопрос об ответственности сторон тайм-чартера за потери и повреждения груза при выполнении договора морской перевозке и (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 разделяет два основных обязательства судовладельца-перевозчика, связанные с сохранной перевозкой груза:

Приведение судна в мореходное состояние и проявление должной Потливости о грузе на всех этапах перевозки. Первая обязанность лежит на судовладельце, вторая — на фрахтователе;

3) если фрахтователь действует в качестве перевозчика и выдает коносамент, то держатель коносамента не может и не должен знать о тайм-чартерных отношениях и, опираясь на данные коносамента, может предъявить иск перевозчику (фрахтователю) или, если из данных коносамента идентификация перевозчик) затруднена, — судовладельцу;

4) капитан подписывает коносамент от имени фрахтователю, но без соответствующей оговорки, сопровождающей подпись капитана, этот факт может оказаться неясным.

При тайм-чартерных перевозках могут складываться две системы отношений:

Фрахтователь перевозит на тайм-чартерном судне свои собственные грузы, в этом случае система взаимоотношений и ответственности очень проста — при повреждении или потере груза фрахтователь должен доказать факт ущерба, нарушение судовладельцем своих обязательств по тайм-чартеру и причинно-следственную связь этих 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) капитан". 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.