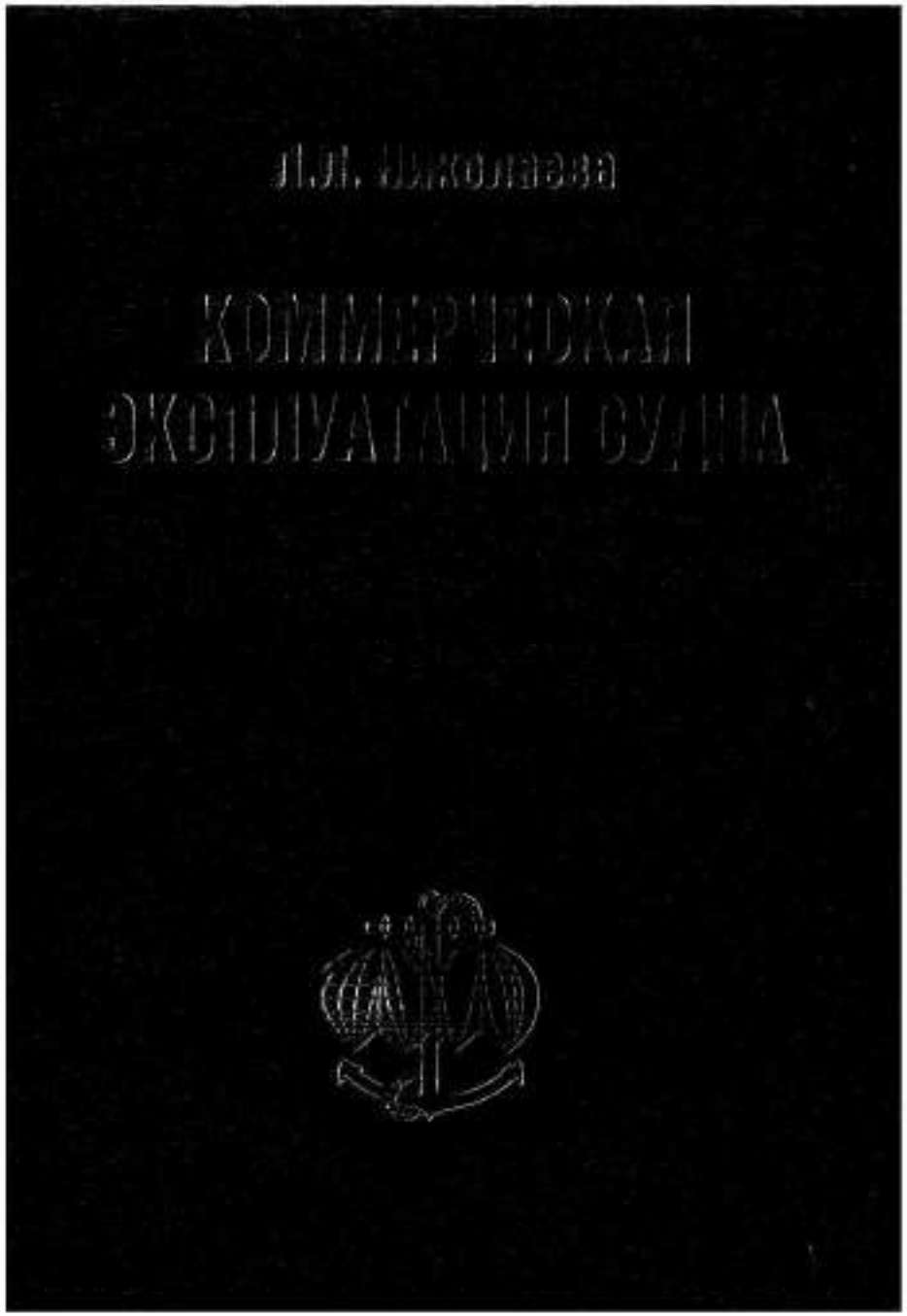


Л. Л. Николаева

КОММЕРЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДНА

Учебник

Рекомендован
Министерством образования и науки Украины

Одесса
"Фенікс"
2006

УДК 656.61.022
ББК 39.484
Н 63

Утверждено Министерством образования и науки Украины в качестве учебника для студентов высших учебных заведений. (Письмо № 14/18.2-964 от 19.04.06)

Рецензенты:

А.Г. Шибаев — зав. кафедрой морских перевозок, д.т.н., профессор Одесского национального морского университета;

В.Н. Степанов — д.э.н., профессор Института проблем рынка и экономико-экологичных исследований НАНУ;

Б.Н. Валуев — д.э.н., профессор Одесского государственного экономического университета.

Н 63 **Николаева Л.Л.**

Коммерческая эксплуатация судна: Учебник. — О.: Фенікс, 2006. — 754 с.

ISBN 978-966-438-101-4

Учебник раскрывает весь комплекс вопросов теории и практики коммерческой эксплуатации судна, связанных с выполнением перевозок грузов и пассажиров в системе международного торгового судоходства. Большое внимание уделено всестороннему раскрытию содержания коммерческих условий рейсового чартера, коносамента, договоров фрахтования судов на время, современных проформ специализированных чартеров. Приведены международные транспортные конвенции, регулирующие морскую перевозку грузов. Дана характеристика мирового фрахтового рынка и его брокерского обслуживания.

Изложены аспекты коммерческой подготовки судна к рейсу, осуществления различных видов контроля в порту, выполнения портовых формальностей, надлежащего оформления грузовых документов и писем-протестов, обеспечения качества морской перевозки грузов, страхования рисков и ответственности перевозчика.

Учебник предназначен для курсантов высших морских учебных заведений специальности "Судовождение".

ISBN 978-966-438-101-4

© Оформление ЧП "Фенікс", 2006
© Николаева Л.Л., 2006

Введение

В последнее время в мировой экономической системе произошли фундаментальные изменения, обусловленные процессом глобализации. Это означает, что для торговых и финансовых потоков сейчас уже нет национальных границ, новые достижения в технике, технологии, информационных системах и средствах связи позволяют сейчас размещать производственные предприятия по всему земному шару, исходя из экономической выгоды, наличия сырьевых баз и рынков сбыта. При этом в условиях интенсивно развивающейся интернационализации производства — стабильное, бесперебойное транспортное обслуживание международного товарообмена становится непременным условием нормального функционирования и развития как отдельных национальных хозяйств и регионов, так и мировой экономики в целом.

Международный товарообмен имеет ясно выраженный морской характер, поскольку товары доставляются в страны назначения преимущественно морским транспортом. Однако, глобальный рынок требует, чтобы они (сырье, комплектующие изделия, готовая продукция) доставлялись морем не только в определенные географические пункты, но и в точных временных пределах, заданных объемах и в сохранном виде. Любые аварии, технические, технологические сбои, ошибки и промахи в документальном оформлении операций и процессов при транспортировке грузов негативно отражаются на глобальной экономике. Отсюда, все возрастающая роль людей, работающих на судах, в особенности судоводителей, которые за счет знаний, опыта, личных качеств призваны обеспечить безаварийную и эффективную работу судов, своевременную и качественную доставку грузов по назначению. Как показывает практика, успешное решение этой задачи во многом зависит от уровня коммерческого обеспечения процесса транспортировки грузов морем, то есть условий и правил взаимоотношений его участников. Все они исту-

пают между собой в определенные коммерческо-правовые отношения на разных этапах перевозки для принятия решения отдельных частных задач, которые в целом способствуют достижению единой цели — обеспечению своевременной и сохранной доставки грузов по назначению. Отношения участников транспортного процесса строятся на основе заключенных договоров о правах и обязанностях сторон, которые должны устанавливаться исходя из действующих международных нормативно-правовых документов, национальных законодательных актов, существующих правил и обычаев.

В процессе выполнения должностных обязанностей, связанных с перевозкой грузов, судоводители отвечают за прием на судно различных грузов, их размещение, обеспечение сохранности в период перевозки, сдачу грузополучателям в портах назначения, должны иметь надлежащие знания современных принципов и методов коммерческого обеспечения перевозного процесса. То есть хорошо разбираться в вопросах документального оформления приема/сдачи грузов, знать условия договора морской перевозки, по которому работает судно, международные соглашения и национальные законы, регламентирующие взаимоотношения сторон в системе "грузоотправитель — порт погрузки — судно — порт выгрузки — грузополучатель", уметь защищать интересы судовладельца при возникновении спорных ситуаций и конфликтов в процессе осуществления перевозки.

Помочь будущим судоводителям в овладении этими знаниями призван настоящий учебник. Он составлен в соответствии с действующей типовой программой одноименной учебной дисциплины, входящей в цикл профессионально-ориентированных дисциплин специальности "Судовождение", и основан на текстах лекций, которые читаются автором в Одесской национальной морской академии. Учебников по этой дисциплине крайне мало, все они были изданы в советское время, поэтому не отвечают современным требованиям коммерческой практики судна.

Безусловно, не все многочисленные вопросы коммерческой эксплуатации судна имеют равное значение в практической работе судоводителя, поэтому в учебнике более детально изложен материал тех вопросов, которые он должен решать, выполнять и контролировать самостоятельно в своей повседневной практической работе на судне. Это — выполнение ряда коммерческих условий чартера, оформление портовых формальностей, грузовых документов, морского протеста, осуществление контроля за приемом/выдачей груза, работой агентов, стивидоров и др. В ознакомительном плане рассмотрены вопросы, с которыми судоводитель сталкивается косвенно, но их понимание необходимо для правильной оценки сложившейся ситуации и принятия решения, позволяющего обеспечить высокий коммерческий результат рейса. Например, транспортные условия внешнеторгового контракта, конъюнктура фрахтового рынка, калькуляция фрахтовой ставки и т.д.

С целью иллюстрации теоретических положений и закрепления материала, изложенного в учебнике, в Приложениях приведены: сокращенная коммерческо-транспортная терминология, используемая при составлении и выполнении различных договоров и документов; положения международных конвенций, регулирующих в настоящее время морскую перевозку грузов; всевозможная документация (чартеры, коносаменты, таймшиты, сертификаты, нотисы и т.д.), применяемая в коммерческой практике международного торгового судоходства.

Учебный курс дисциплины "Коммерческая эксплуатация судна" взаимосвязан по содержанию с такими дисциплинами, как "Морские перевозки", "Технология перевозки грузов", "Экономика предприятия морского транспорта", "Морское право", "Основы менеджмента" и базируется на владении английским языком.

Глава 1

ПОНЯТИЕ О ВНЕШНЕТОРГОВЫХ КОНТРАКТАХ. ИХ ВЛИЯНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЮ И КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ, ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ОПЕРАЦИИ И СДЕЛКИ

Одним из факторов, который влияет на уровень развития экономики всех стран, является международная торговля, а важнейшим средством ее осуществления — мировой торговый флот. Достаточно сказать, что более 80 % всех внешнеторговых перевозок в мире выполняется на морских судах. И именно экипаж судна, возглавляемый капитаном, берет на себя ответственность за товар стоимостью миллионы долларов.

Существует немало определений понятия ***международная торговля*** (International Trade). Приведем лишь наиболее распространенные.

Международная торговля — это коммерческая деятельность, которая пересекает национальные границы. Она включает перемещение товаров, услуг, капитала или персонала.

Международная торговля — сфера международных товарно-денежных отношений, представляющая совокупность внешней торговли разных стран мира.

Международная торговля — совокупность внешнеэкономических связей всех стран мира, торгующих друг с другом.

Внешнеэкономические связи возникли и осуществляются на основе международного разделения труда, то есть специализации отдельных стран на производстве определенных видов товаров для удовлетворения потребностей мирового рынка.

Внешнеэкономические связи разнообразны (рис. 1.1.), но среди них можно выделить две главные формы, в которых транспортные операции являются неотъемлемой их частью:

1) *обмен товарами* (производство — внешняя торговля — транспорт — потребление);
2) *обмен услугами* (предоставление тоннажа под перевозки грузов иностранных фрахтователей).

Основную роль в международной торговле занимают, конечно, товарные операции, но в последние годы значительно расширилась торговля услугами. Объем экспорта услуг приблизился к четверти стоимости мирового экспорта товаров.

Внешнеэкономические связи между различными странами мира осуществляются посредством внешней торговли.

Внешняя торговля — торговля с другими странами, включая вывоз (экспорт) товаров и услуг из страны и ввоз (импорт) товаров и услуг в страну.

Страны торгуют между собой, чтобы получать товары лучшего качества, дешевле или просто отличные от национального производства.

В обслуживании торговли между странами морской транспорт по праву считается наиболее предпочтительным, так как является:

- самым удобным и дешевым, несмотря на сильную конкуренцию со стороны других видов транспорта;
- единственным средством перевозки грузов для стран, отделенных друг от друга морями и океанами;
- мобильным, так как в зависимости от спроса и предложения на тоннаж, суда могут легко переключаться с одного маршрута на другой;
- вне конкуренции при транспортировке значительных партий массовых грузов на дальние расстояния.

Международная торговля с точки зрения доставки товаров имеет ясно выраженный морской характер, поскольку грузы доставляются в страны назначения преимущественно морским транспортом. Отсюда в международной практике существует понятие ***международная морская торговля***. Поэтому вполне закономерна и обоснована тесная связь международной торговли с деятельностью морского транспорта. А это вызывает не-

обходимость для судовых офицеров хорошо знать и разбираться в условиях организации международной торговли и осуществления внешнеторговых сделок, особенно связанных с морской перевозкой.

Под *торговой (коммерческой) сделкой* понимаются зафиксированные обычно в письменном виде действия физических или юридических лиц на основе установления между ними определенных коммерческо-правовых взаимоотношений, относящихся к обращению товаров (услуг) и денег.

Дву- и многосторонние сделки называются *договорами (контрактами)*.

Сделка, одним из участников которой является иностранное физическое или юридическое лицо (контрагент), носит название *внешнеторговой*. Внешнеторговыми считаются сделки не только по экспорту и импорту товаров, но и относящиеся к транспортным, страховым, банковским и другим внешнеэкономическим действиям.

Внешнеторговые сделки немыслимы без комплекса коммерческих ***внешнеторговых операций*** — целенаправленных действий контрагентов разных стран на совершение торгового обмена и обеспечивающих такой обмен.

Внешнеторговые операции, осуществляемые с использованием морского транспорта, можно условно разделить на три группы:

1) основные операции: экспортные, импортные, реэкспортные, реимпортные;

2) операции во встречной торговле (товарообменные): бартерные, компенсационные, консигнационные и др.;

3) прочие операции: подрядные, арендные (лизинг) и др.

Экспортная операция — это коммерческая деятельность, направленная на продажу товаров (услуг, ценных бумаг и т.п.) иностранному партнеру (покупателю) с вывозом их из страны продавца.

Реэкспортная операция — продажа и вывоз за границу ранее ввезенного товара иностранного происхождения, не подвергшегося какой-либо переработке. К реэкспортным операциям относят приобретение товаров за границей и без завоза в страну покупателя направление их в третьи страны. Транзит (провоз товаров через страну) не относится к реэкспорту.

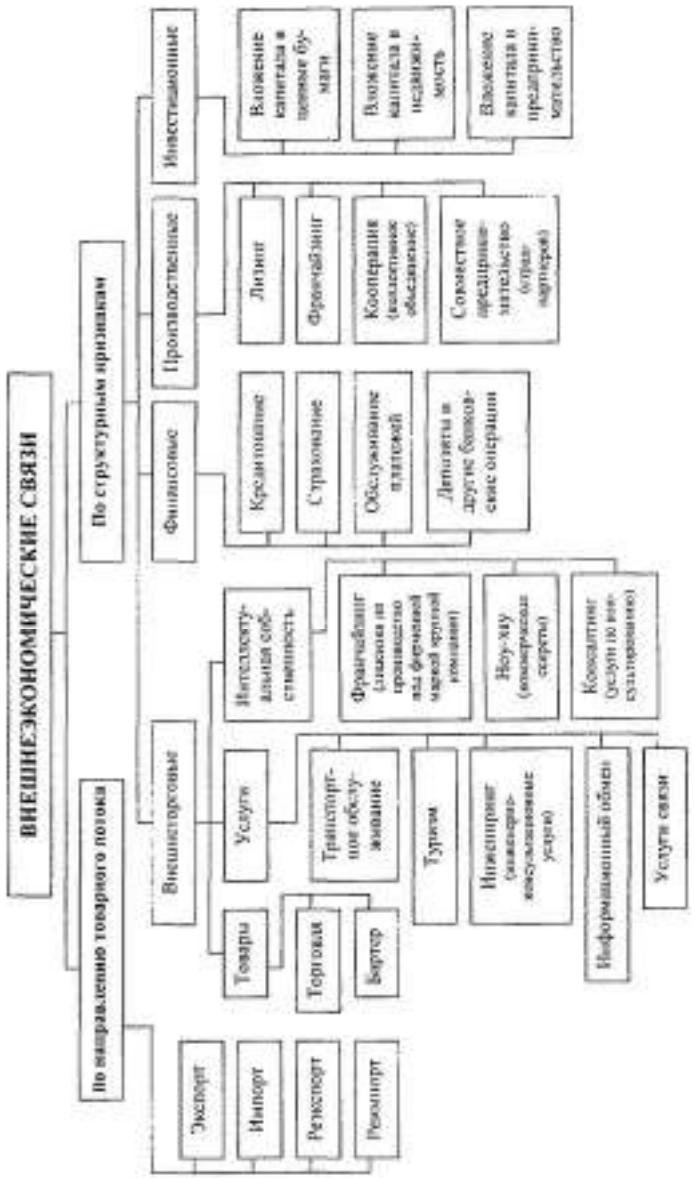


Рис. 1.1. Формы внешнеэкономических связей

Импортная операция — это коммерческая деятельность, связанная с покупкой у иностранного продавца и ввозом в страну покупателя иностранных товаров (услуг, технологий и т.п.).

Реимпортная операция — приобретение и ввоз из-за границы ранее вывезенных национальных товаров, не подвергшихся там переработке. Ими могут быть товары, не проданные на аукционах, выставках, возвращенные с консигнационных складов, забракованные покупателем и другие, предназначавшиеся к продаже. Если же такие товары к продаже не предназначались, то они не относятся к реимпортным операциям.

Бартерная операция — это операция по обмену определенного количества товаров одного или разных видов на эквивалентное по стоимости количество другого товара или товаров. Таким образом, бартерная операция не предполагает никаких денежных расчетов между контрагентами. В бартерном соглашении устанавливаются либо количества взаимопоставляемых товаров, либо ограничивается сумма, на которую стороны обязуются поставить товары. Другие условия бартерных соглашений подобны условиям контрактов купли-продажи товаров. Преимущество бартерной операции перед экспортно-импортной состоит в том, что для ее осуществления не нужна валюта, и стороны не прибегают к посредничеству банков.

Суть *компенсационных операций* состоит в том, что одна страна (сторона) поставляет оборудование и технологию другой стране, которая, например, строит на своей территории промышленный объект, продукцией которого и будет рассчитываться за поставленное оборудование и технологию. Отличительной особенностью таких операций является то, что поставка товаров и компенсация происходят не одновременно, то есть страна-экспортер как бы дает кредит под будущую продукцию. В последнее время они получили широкое развитие и охватывают объекты металлургической, химической, нефтяной, легкой, пищевой промышленности.

Консигнационные операции — продажа товаров за границу через консигнационные склады посредников, когда право собственности на товар, поступивший на склад посредника, остается за экспортером до продажи его покупателю. Хранение товара на складе посредника обычно происходит до 1,5 лет. Если за это время товар не будет продан, он возвращается собственнику (экспортеру) за его счет.

Консигнационные сделки применяются при экспорте машин, оборудования, запасных частей и комплектующих узлов, товаров широкого потребления, когда важно не упустить время продажи, оптимальное с точки зрения эффективности сделки, или когда фактор немедленной поставки товара имеет решающее значение. Например, это может быть срочная поставка запасных частей и узлов для судна, находящегося в эксплуатации и подлежащего немедленному ремонту.

Лизинговые операции осуществляются на основе долгосрочного договора между лизинговой компанией, приобретающей оборудование, транспортные средства за свой счет и сдающей их в аренду на время, и фирмой-арендатором, которая постепенно вносит арендную плату за использование лизингового имущества. После истечения срока действия договора арендатор либо возвращает имущество лизинговой компании, либо продлевает срок действия договора (заключает новый договор), либо выкупает имущество по остаточной стоимости.

Объемы лизинговых операций в мире непрерывно возрастают. В международном торговом судоходстве широкое распространение получил лизинг судов, складов, причалов, перегрузочного оборудования и контейнеров.

Лизингом контейнеров занимаются специализированные компании, иногда они создают международные объединения. Контейнеры у них арендуют судовладельцы, грузовладельцы и экспедиторы. Расходы по арендной плате учитываются при калькуляции размера ставки контейнерного тарифа.

Существует *две формы лизинга контейнеров*:

1. *Краткосрочная аренда* (Master Lease Agreement) — осуществляется обычно на один или несколько рейсов. При этом контейнер, принятый на одном складе, после перевозки, разгрузки и зачистки сдается на другом складе лизинговой компании, а арендная плата взимается за каждые сутки аренды.

2. *Длительная аренда* (Long Lease Agreement) — осуществляется на срок до 5 лет, по которой арендатор равными долями и в сроки, предусмотренные соглашением, выплачивает стоимость контейнера и ставку за кредит, после чего контейнер переходит в его собственность.

1.1.1. Торговые и транспортные посредники

Для внешнеторговых операций характерно наличие *посредников*, оказывающих содействие в установлении контактов и заключении сделок, договоров между производителями, продавцами и покупателями товаров и услуг за определенное вознаграждение.

Их *классификация* чаще всего основывается на *двух признаках*:

1) от чьего имени работает посредник;

2) за чей счет посредник ведет свои операции.

Торговыми посредниками могут быть:

- *агенты* — действуют от имени и за счет экспортера или импортера обычно на основе заключенных долгосрочных агентских соглашений, получая за свои услуги агентское вознаграждение в виде процента от стоимости проданных по заключенной ими сделке товаров;
- *брокеры* — действуют по поручению и за счет нанявших их фирм, помогая установить контакт между продавцом и покупателем, получая за свою работу определенную плату, так называемую брокерскую комиссию. Величина ее, как правило, составляет 3-5% от суммы сделки;
- *дилеры* — действуют от своего имени и за свой счет, закупая продукцию оптом и торгуя ею в розницу или малыми партиями. Прибыль дилера обеспечивается так называемой дилерской скидкой, размер которой зависит от вида товара и объема посреднических услуг и может достигать 30 %;
- *дистрибьюторы* — осуществляют продажу товаров, приобретаемых по договору с определенным производителем на долгосрочной основе. Дистрибьюторы закупают и реализуют товары от своего имени и за свой счет и находятся, как правило, в стране-импортере. Они сами несут все риски, связанные с порчей или утратой товаров, а также с неплатежеспособностью покупателей. Выступая посредником в перепродаже, дистрибьютор способствует продвижению товара на рынке, а его вознаграждение равно величине скидки с цены товара.

- *консигнаторы* — осуществляют продажу товаров за обусловленное вознаграждение от своего имени и со своего склада (консигнационного), но за счет владельца (консигнанта) товаров. Эти товары остаются собственностью консигнанта до момента их продажи третьим лицам.

Посредством внешнеторговой сделки товар попадает в сферу международного коммерческого оборота. Транспортными средствами товар перемещается от пункта производства или складирования к пункту потребления. Условно транспорт продолжает процесс производства товара в пределах сферы коммерческого оборота и увеличивает стоимость товара за счет транспортных услуг в процессе его перемещения.

Транспортные услуги продаются и покупаются на международных транспортных рынках обычно при помощи *транспортных посредников*. Транспортные посредники опосредованно связывают рынки товарных и транспортных услуг, профессионально владея опытом работы на тех и других.

В международных транспортных операциях ***транспортные посредники*** оказывают посреднические услуги при:

- экспедировании грузов — *экспедиторы*, действующие в интересах грузовладельцев или лиц, имеющих заинтересованность в грузе;
- агентировании — *агенты*, действующие в интересах перевозчиков;
- брокерской деятельности — *брокеры*, которые осуществляют свою деятельность на открытом фрахтовом рынке в интересах судовладельцев;
- хранении грузов — *хранители*, то есть владельцы складов и терминалов, действующие в интересах грузовладельцев, перевозчиков, таможенных органов и др., передавшим им груз на временное хранение;
- погрузочно-разгрузочных и стивидорных работах — *стивидорные компании*, которые действуют в интересах грузовладельцев и перевозчиков;
- операциях по лизингу (аренде) — *лизинговые компании*, действующие в интересах производителей и пользователей транспортных средств (в основном, контейнеров).

Чаще всего транспортные посредники не занимаются каким-либо одним видом деятельности. Они обычно совмещают экспедирование с агентированием, хранение — с погрузочно-разгрузочными и стивидорными работами, брокерскую деятельность — с лизинговыми операциями и т.п. Свои отношения с грузовладельцами, перевозчиками, предприятиями транспортной инфраструктуры транспортные посредники строят на основе договоров поручения и комиссии.

Договор поручения (Contractor's Agreement) — договор, по которому одна сторона (*поверенный*) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (*доверителя*) определенные юридические действия. Например, если в виде договора поручения заключается агентский договор, то агенту (поверенному) поручается на конкретных условиях выполнение от имени, в интересах и за счет нанимателя (доверителя) определенного рода услуг, действий, обязательств, на что агент получает необходимые полномочия.

Договор комиссии (Commission Contract) — договор, по которому одна сторона (*комиссионер*) обязуется совершить одну или несколько определенных сделок от своего имени, но по поручению, в интересах и за счет другой стороны (*комитента*), который, в свою очередь, обязуется принять на себя последствия этих сделок и выплатить комиссионеру обусловленное комиссионное вознаграждение. В случае, когда в виде договора комиссии заключается договор транспортной экспедиции, в роли комиссионера выступает экспедитор, комитента — клиент (грузоотправитель или грузополучатель), а третьим лицом может быть перевозчик. Поэтому в отличие от договора поручения комиссионер (экспедитор) по поручению комитента (грузоотправителя или грузополучателя), но от своего имени заключает сделку с третьим лицом (перевозчиком), приобретает права и становится обязанным выполнять ее условия, хотя комитент может быть назван в сделке и даже вступить с третьим лицом в непосредственные отношения по ее исполнению.

1.1.2. Регулирование внешнеторговых товарных и транспортных операций

В настоящее время существует большое количество средств внешнеэкономического регулирования, что объясняется расширением круга стран-участниц международной торговли и необходимостью для каждой страны иметь инструменты оптимизации ее участия в международном обмене товарами и услугами.

Все государства мира регулируют свою внешнюю торговлю при помощи комплекса мер экономического, административного, технического характера, затрудняющих или, наоборот, стимулирующих свободную торговлю между государствами. Эти меры подразделяются на следующие основные группы:

- *Тарифное регулирование* (таможенные тарифы);
- *Нетарифное регулирование* (количественные ограничения; различного рода налогообложения; меры валютного и финансового характера; технические требования; применение разрешительного порядка захода в свои торговые порты иностранных судов и т.д.).

Таможенные тарифы — это перечень таможенных пошлин, которыми облагаются товары при их ввозе/вывозе в страну.

Таможенная пошлина представляет собой своего рода налог, взимаемый при пересечении товаром таможенной границы с того, кто этот товар ввозит или вывозит. Таможенные пошлины повышают стоимость товара, так как экспортер (импортер) вынужден компенсировать свои расходы на уплату пошлины за счет увеличения цены на товар. Высокие импортные пошлины делают иностранные товары неконкурентоспособными на внутреннем рынке и используются для защиты национальных производителей аналогичных товаров.

Пошлины бывают трех видов:

1) *адвалорные* — взимаемые в процентах от стоимости товара;

2) *специфические* — взимаемые в виде определенной денежной суммы с веса, объема или штуки товара;

3) *смешанные* — предполагающие одновременное применение адвалорных и специфических пошлин.

Товары в тарифе расположены в соответствии с классификацией *Гармонизированной системы описания и кодирования*

товаров, ГС (Harmonised Commodity Description and Coding System, HS). В ее основу положены так называемая Брюссельская таможенная номенклатура (Standard International Trade Classification, SITS) и Внешнеторговый таможенный классификатор ООН, разработанный в 1986 году Советом сотрудничества таможенных властей (Customs Cooperation Council, CCC), который был преобразован в 1994 году во Всемирную торговую организацию, ВТО (World Trade Organization, WTO). Официально конвенция о ГС вступила в силу с 1988 года и стала широко применяться в международной торговле.

Один из принятых в ВТО критериев определения происхождения товара основан на тарифной классификации ГС, построенной по принципу последовательности обработки товаров: *сырье — полуфабрикаты — готовая продукция*. Элементы ГС используются в правовых документах ВТО. Большинство стран-участниц международной торговли перевели на эту номенклатуру свои национальные таможенные тарифы.

К *нетарифным методам регулирования* внешнеэкономической деятельности относятся, как уже указывалось выше, количественные ограничения, которые включают в себя квотирование (контингентирование) и лицензирование.

Квотирование и лицензирование экспорта и импорта — это количественные и стоимостные ограничения на ввоз/вывоз в данную страну, которые вводятся на определенный срок в отношении определенных товаров, работ, услуг и определенных стран. В рамках установленных квот экспорт и импорт осуществляются по лицензиям, выдаваемым уполномоченными на то государственными органами.

Квоты и лицензии ограничивают самостоятельность экспортеров/импортеров в отношении выбора рынка и объема торговли, однако именно эти виды внешнеэкономического регулирования получили в настоящее время наибольшее распространение, так как являются регуляторами спроса и предложения на внутреннем рынке, могут быть ответной мерой на дискриминационные акции иностранных торговых партнеров и т.п.

Кроме количественных, к нетарифным мерам внешнеторгового регулирования относятся также: усложнение таможенных процедур; увеличение количества необходимой документации; повышение требований к качеству упаковки и маркировки; установление фитосанитарного, ветеринарного и других видов санитарного и экологического контроля; меры экономического характера в виде различного рода налогообложения (налог на добавленную стоимость с импортера, налог с оборота); меры валютного и финансового характера (налог при операциях с иностранной валютой или сбор за ее получение, система предварительной оплаты пошлин и налогов и др.).

Меры стимулирования экспорта имеют целью поощрение национальных предприятий-экспортеров. Эти меры включают в себя: субсидирование (безвозмездные дотации, экспортные премии); льготное кредитование; государственное страхование экспорта (когда экспортер получает возможность продавать товары в кредит, а риск неуплаты импортером положенной суммы берет на себя государство); проведение особой валютной политики (поддержание заниженного курса национальной валюты); налоговые льготы экспортерам (освобождение от части налогов на прибыль или доход от уплаты налога на добавленную стоимость); информационное, консультационное обслуживание; подготовка кадров для внешней торговли и дипломатическая поддержка экспортеров.

Государство регулирует внешнеэкономическую деятельность также и путем заключения различных торговых договоров и соглашений, в которых устанавливаются принципы торговых взаимоотношений с иностранными государствами.

В торговле с иностранными государствами могут быть установлены ***специальные режимы сотрудничества***, в частности:

- *режим наибольшего благоприятствования*, при котором одно государство предоставляет другому по договору не менее благоприятные условия, чем те, которыми пользуется или будет пользоваться в дальнейшем любое третье государство на территории первого. Это могут быть скидки с таможенных пошлин, возможность кредитования сделок, облегчение оформления заходов судов в порты договаривающихся стран, льготные ставки некоторых сборов и плат по обслуживанию судов (то есть используется принцип исключения дискриминации);
- *национальный режим*, при котором физические и юридические лица одного договаривающегося государства при совершении внешнеторговых и транспортных операций

пользуются правами, льготами и привилегиями, предоставляемые в другом государстве ее собственным физическим и юридическим лицам и торговым судам (то есть используется принцип взаимности).

Регулированием международной торговли занимается также ВТО – международная межправительственная организация, объединяющая более 150 стран мира. ВТО официально действует с января 1995 года и призвана контролировать выполнение многосторонних соглашений, заключенных странами-участницами.

ВТО функционирует на основе *"Всемирной торговой системы"* – глобальной правовой системы регулирования международной торговли. Ее тремя основными элементами являются:

1. Генеральное соглашение по тарифам и торговле (General Agreement on Tariffs and Trade, GATT) – касается торговли товарами;

2. Генеральное соглашение о торговле услугами (General Agreement on Trade in Services, GATS) – касается торговли услугами;

3. Соглашение по торговым аспектам прав на объекты интеллектуальной собственности (TRIPs) – связывает интеллектуальную собственность с торговлей.

Международные торговые договоры и соглашения о морском торговом судоходстве определяют общую правовую и экономическую основу международной торговли, а конкретная внешнеторговая сделка осуществляется на основе внешнеторгового контракта – правового документа, в котором регулируются взаимоотношения непосредственных ее участников (продавца и покупателя).

1.2. ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ КОНТРАКТ И ЕГО ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДОГОВОРОМ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Контракт купли-продажи товара в международной коммерческой практике называется *внешнеторговым* и одним из его важнейших принципов является так называемая *свобода контракта*, которая содержит три элемента:

1) свободу решения заключать договор или нет;

2) право выбора партнера;

3) свободу регулировать свои отношения с партнером по договору в содержании прав и обязанностей.

Ограничения в свободе содержания контракта налагаются только с целью защиты интересов общества и, в частности, интересов потребителя.

Контракт купли-продажи представляет собой коммерческо-правовой документ, оформляющий внешнеторговую сделку, в котором содержится письменная договоренность сторон о поставке товара: *обязательство одной стороны (продавца) в течение определенного срока передать в собственность другой стороне (покупателю) оговоренное количество поименованного товара и обязательство покупателя принять товар и уплатить за него согласованную денежную сумму (цену), или обязательства сторон выполнить условия товарообменной сделки.*

При заключении внешнеторгового контракта стороны должны определить, право какого государства будет применяться для регулирования прав и обязанностей сторон. Это связано с тем, что национальные законы, регулирующие отношения по международным торговым сделкам, отличаются большим разнообразием и содержат по одним и тем же вопросам зачастую противоположные предписания. В зависимости от того, право какого государства будет применяться при решении спорного вопроса, во многих случаях предопределяется: установление факта заключения договора; объем требований, которые может предъявить одна сторона другой; момент перехода риска от одной стороны к другой в отношении товара и др.

Регулирование заключения контракта купли-продажи и те права и обязанности продавца и покупателя, которые возникают из такого контракта, унифицированы в *Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров* (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods) или иначе в *Венской конвенции 1980 года*. Конвенция обеспечивает широкую унификацию национальных законодательств, применяющихся к отношениям по контракту купли-продажи, когда коммерческие предприятия сторон контракта находятся в разных государствах.

Конвенция содержит 101 статью и состоит из 4-х частей:

1. Сфера применения и общие положения

2. Заключение договора.
3. Купля-продажа товаров.
4. Заключительные положения.

Третья часть Конвенции включает: общие положения; обязательства продавца; обязательства покупателя; переход риска; положения, общие для обязательств покупателя и продавца.

Любое государство может быть участником как второй и третьей части Конвенции, так и только одной из них.

В контракте купли-продажи непременным условием является *переход права собственности* на товар от продавца к покупателю. В этом состоит основное отличие контракта купли-продажи от всех иных видов договоров — аренды, перевозки, подряда, страхования и других, где не содержится условие о переходе права собственности на товар, а предметом договора является либо право пользования товаром, либо предоставление услуг.

Право собственности покупателя на товар по контракту купли-продажи возникает с момента передачи ему товара, если иное не предусмотрено законом или контрактом. *Передачей* признается момент вручения товара покупателю, а равно — сдача товара транспортному предприятию для доставки покупателю, если по контракту заключение договора перевозки и оплата за доставку товара покупателю не входит в обязанности продавца. То есть, если доставку обеспечивает покупатель, то, к примеру, судоходная компания (судно) считается представителем покупателя, и передача товара ему будет считаться передачей товара самому покупателю. Если продавец отвечает за перевозку товара до определенного места, а дальше товар будет транспортироваться перевозчиками, нанятыми покупателем, то собственность на товар перейдет к покупателю в момент передачи товара первому перевозчику, нанятому покупателем. Но риски и расходы, могущие возникнуть в связи с доставкой товара, переходят в этом случае на покупателя с момента передачи товара первому перевозчику, нанятому продавцом.

Передача коносамента или иного товарораспорядительного документа также приравнивается к передаче самого товара. Если продавец отвечает за перевозку, он может дать нанятому им перевозчику инструкции, по которым последний передаст товар или товарораспорядительные документы покупателю только после уплаты цены (стоимости товара).

Дата исполнения продавцом своей обязанности по передаче товара имеет чрезвычайно важное значение, поскольку именно этой датой, как правило, определяется момент перехода от продавца к покупателю риска случайной гибели или порчи товара.

Так же важное значение при выполнении внешнеторгового контракта купли-продажи является то, что товар должен пересечь границу и, следовательно, стороны контракта должны оплатить таможенные пошлины и сборы, оформить необходимые таможенные документы и, в целом, — знать, учитывать и строго выполнять таможенное законодательство страны экспортера, импортера, а если необходимо, то и третьих стран, через которые осуществляется транзит.

Наконец, поскольку сделка носит международный характер, — стороны должны согласовать и четко определить в контракте *валюту цены товара*. Это может быть: валюта продавца, покупателя либо свободно конвертируемая валюта третьей страны. В последнем случае дополнительно оговаривается *валюта платежа*.

Применяемые в международной торговой практике контракты содержат различные условия, характеризующие товар, служащий предметом купли-продажи, определяющие коммерческие особенности сделки, права и обязанности сторон, взаимные обязательства сторон по операциям, обеспечивающим исполнение контракта.

Обычно ***структура контракта купли-продажи товара*** следующая:

Преамбула
1. Предмет контракта
2. Количество товара
3. Качество товара
4. Упаковка и маркировка
5. Транспортные условия контракта
6. Срок и дата поставки
7. Цена товара
8. Условия платежа
9. Право собственности на товар
10. Порядок сдачи и приемки товара
11. Рекламации (претензии) и штрафные санкции

12. Арбитраж.
13. Обстоятельства непреодолимой силы.
14. Прочие условия.

Все условия контракта можно условно разделить на две группы:

1) торговые условия;
2) транспортные условия.

Ниже более подробно рассмотрены те условия (статьи) контракта купли-продажи, которые обычно в дальнейшем касаются и перевозчика.

1.2.1. Торговые условия контракта купли-продажи

Преамбула или вводная часть контракта (иногда называется "определение сторон") предшествует основному тексту и содержит:

- наименование и номер контракта;
- место и дату заключения контракта;
- определение (юридическое) сторон, совершающих сделку.

Именно в преамбуле любого договора определяется положение сторон в данном договоре. Например: компания "Nipponpump", далее именуемая "Продавец", или компания "Tomtaru", далее именуемая "Перевозчик", и т.д.

Предметом контракта (Subject of the Contract) купли-продажи является прежде всего сам *товар*, имеющий определенное наименование, которое должно соответствовать международным товарным номенклатурам, цифровым кодам товаров, тарифам международных судоходных линий.

Если товар требует более подробной характеристики или ассортимент товара широк по наименованиям и количеству, то все это указывается в Приложении к договору *(спецификации)*, которое является неотъемлемой частью контракта, о чем делается соответствующая оговорка в тексте контракта. Особенно это касается опасных грузов, в спецификации которых должно быть указано, к какому классу принятой международной классификации опасных грузов они относятся. Поэтому важно, чтобы в контракте максимально полно и точно были приведены транспортные характеристики товара. Нарушение этого условия может привести к значительным убыткам, например, из-за недогруза судна по причине невозможности размещения на судне всей партии товара (груза) или несоответствия грузовых помещений и оборудования судна условиям обеспечения сохранности груза во время перевозки и т.д. Именно грузоотправитель, а им может быть как продавец, так и покупатель, несет ответственность за убытки, причиненные перевозчику в связи с неправильным или неточным указанием наименования груза или нарушением выполнения обязанности по предоставлению информации о свойствах груза и условиях его перевозки.

Количество товара. В контракте купли-продажи устанавливаются:

- единица измерения количества товара;
- система мер и весов;
- порядок (способ) определения количества.

Количество товара указывается в характерных для него *единицах измерения: веса, объема, длины* или в *штуках*. Например, при продаже зерна, каучука, сахара, угля, руды, цветных металлов обычно для определения количества употребляются меры веса. В торговле лесоматериалами используются меры длины и меры объема; в торговле нефтепродуктами применяются как меры веса, так и объема (баррель). При продаже хлопка, шерсти, кофе основной единицей измерения количества является вес, но размер поставок может выражаться количеством кип определенного веса. Если продается готовая промышленная продукция, например, машины, оборудование, тракторы — количество устанавливается обычно в штуках. В торговле некоторыми другими товарами (ртуть, спички, кофе) единицей измерения может служить количество товара, находящегося в определенной упаковке — бутыле, коробке, мешке, ящике, европоддоне.

В контракте также приводится *система мер и весов*, потому что в разных странах используются различные системы. Так, страны Западной Европы, Центральной и Латинской Америки, большинство государств Африки и Юго-Восточной Азии придерживаются метрической системы, но иногда применяют и свои национальные системы мер. США и Канада используют американскую систему и (с некоторыми изменениями) метрическую систему мер. Причем, одни и те же по наименованию

единицы измерения (например, бутыль, кипа, мешок, бочка) в разных странах могут содержать совершенно различные количества. Например, кипа шерсти (мытой) в Австралии составляет 100 кг, в Новой Зеландии — 145 кг, а в Уругвае — 480 кг. Кипа хлопка в Бразилии составляет 180 кг, а в Египте — 336,9 кг. Мешок кофе в Бразилии, Венесуэле, Мексике, Колумбии — 60 кг, в Эквадоре, Ямайке, Пуэрто-Рико — 90 кг, в Японии — 77 кг, в Доминиканской Республике — 75 кг, в Гватемале, Коста-Рике, Никарагуа — 70 кг. Поэтому при обозначении количества товара в единицах, имеющих неодинаковое количественное значение в разных странах, обычно указывается эквивалент этого количества в метрической системе мер.

При купле-продаже массовых грузов, поставляемых насыпью, навалом или наливом, количество груза часто указывается с оговоркой "около" (понимается, что допустимо отклонение 1-3%) либо "больше или меньше на _%" (обычно 5%). Такие оговорки целесообразны в торговле сравнительно дешевыми товарами при их доставке морем целыми судовыми партиями. Торговая практика учитывает, что подобрать суда, грузоподъемность которых точно соответствовала бы какому-либо конкретному количеству товара, проблематично.

Некоторые массовые товары подвергаются естественной убыли в период транспортировки, причиной которой является усушка, утруска, утечка и т.д. Стороны в таком случае делают в контракте оговорку, указывая так называемую *франшизу* (Franchise) — размер отклонения, который обычно выражается в процентах с указанием стороны, которая принимает на себя естественную убыль. Если в контракте такой оговорки нет, а проверка количества товара производится по "выгруженной массе", то предполагается, что естественную убыль за период поставки принимает на себя продавец. Для товаров, подверженных естественной убыли, ее размеры определились практикой международной торговли.

В контрактах купли-продажи оговаривается также, включается ли *тара и упаковка* в количество поставляемого товара. В зависимости от этого различают:

- вес брутто (Gross Weight) — масса товара вместе с внутренней упаковкой (неотделимой от товара до его употребления) и внешней — тарой;
- вес нетто (Net Weight) — масса товара без тары и упаковки;
- вес брутто за нетто (Gross for Net) — когда масса тары составляет не более 1-2 % от массы товара и цена тары незначительна (бумажные мешки, полиэтиленовые палеты), то есть в этом варианте масса товара определяется по весу брутто.

Покупатель чаще всего должен оплатить товар до того, как сможет проверить его количество. Это количество покупатель определяет по документам, которые перевозчик передает продавцу при получении от него товара, то есть по морской накладной, коносаменту и т.д. При этом имеется ввиду, *что перевозчик отвечает за сохранность товара в количестве, принятом от продавца*. В случае недостачи в массе или количестве штук претензии предъявляются покупателем перевозчику. К продавцу могут быть предъявлены претензии только по внутритарной недостаче, то есть, если фиксируется недовложение в закрытые ящики, мешки и другую тару, а также если будет доказано, что перевозчик не виновен в недостаче или имеет место смешанная ответственность продавца и перевозчика.

Качество товара. Характеризует совокупность свойств, определяющих пригодность товара для использования. Качество товара непосредственно определяет цену товара. Отклонение качества от предусмотренного в контракте может служить основанием претензии получателя, а иногда и поводом к его отказу принять товар.

В контракте купли-продажи стороны согласовывают: показатели качества товара; порядок его проверки; порядок предоставления документов, удостоверяющих качество товара; условия сдачи-приемки товара по его качеству и др.

Выбор способа определения качества зависит от транспортной характеристики товара, практики, сложившейся в международной торговле данным товаром, и других условий.

Основные способы определения качества товара

По стандарту. Этот способ предполагает, что качество поставляемого товара точно соответствует определенному стандарту. Стандарты разрабатываются правительственными организациями (национальные стандарты), различными ассоциациями, крупными промышленными, страховыми компаниями. При-

менение стандартов облегчает установление в контрактах качества товаров с общими родовыми признаками и унифицированных. В контракте достаточно сделать ссылку на номер и дату стандарта и указать организацию его разработавшую. По стандартам определяется качество подавляющего большинства товаров, обращающихся в международной торговле, в частности машин и оборудования, черных металлов, зерновых, каучука, хлопка и других.

По техническим условиям. Если на данный товар отсутствуют стандарты, а также из-за особых условий производства и эксплуатации товара, для установления специальных требований к его качеству применяются технические условия. Технические условия содержат подробную техническую характеристику товара, описание материалов, из которых он должен быть изготовлен, правила и методы его проверки и испытаний. По техническим условиям обычно определяют качество товаров, исполняемых на основе индивидуальных заказов, уникальной аппаратуры, сложного промышленного оборудования, судов. Технические условия приводятся или в самом тексте контракта, или в Приложении к нему.

По спецификации. Спецификация обычно является приложением к контракту и содержит необходимые технические параметры, характеризующие товар. Спецификации составляются в основном экспортерами, так как характеризуют индивидуальный товар, но могут составляться и импортерами, различными ассоциациями и другими организациями как национальными, так и международными. В контракте в этом случае указывается организация, составившая спецификацию, и приводятся основные показатели этой спецификации.

По образцу. Способ определения качества товара по образцу распространен, в основном, в торговле сырьевыми и продовольственными товарами массового производства, например, в торговле зерновыми, хлопком. При этом способе отбираются три одинаковых образца. Один — остается у продавца, другой — передается покупателю, а третий образец передается торговой палате или брокеру, в зависимости от того, как предусмотрено контрактом. При арбитражном решении споров решающим является третий образец.

По описанию. Этот способ используется для определения качества товаров с индивидуальными признаками, например, ковров, произведений искусства, фруктов. В контракте подробно описываются все характеристики и свойства товара.

По предварительному осмотру. В контракте этот способ обозначается словами "осмотрено-одобрено" и по нему обычно продаются товары на аукционах и со складов. Покупателю предоставляется право осмотреть всю партию товара в установленный срок. Продавец должен гарантировать качество товара таким, каким его осмотрел и одобрил покупатель, и продавец фактически не отвечает за качество поставленного товара, если только в нем не было скрытых недостатков, которые покупатель при осмотре товара установить не мог и о которых ему не было сообщено до совершения сделки.

По содержанию отдельных веществ в товаре. Этот способ определения качества предполагает установление в контракте купли-продажи в процентах минимально допустимого содержания полезных веществ и максимально допустимого содержания нежелательных элементов или примесей. Например, в контрактах на металлы и руды — показателем качества является содержание основного вещества (например, предмет контракта — медная руда с содержанием меди не менее 95%), в торговле сахаром — содержание сахарозы, масличными и жмыхами — содержание масла.

Способ "тель-кель". Этот способ применяется, в частности, при продаже урожая зерновых, цитрусовых "на корню" (еще не снятого), когда продавец не несет ответственности за качество поставляемого товара, и означает поставку товара "каким он есть". Покупатель обязан принять товар независимо от его качества, если он соответствует наименованию (виду, сорту), указанному в контракте, и лишен права подавать рекламацию. Этот способ применяется также при морской перевозке грузов, когда продавец не несет ответственности за ухудшение качества товара в пути.

Перевозчик должен знать качественные характеристики предъявляемого к перевозке товара, чтобы предоставить судно, соответствующее грузу, с целью обеспечить его сохранность и другие необходимые условия его доставки по назначению. В морской практике даже существует такое выражение — "груз создает судно".

Цена товара. Важнейшая характеристика товара и существенное условие контракта. Во многом цена товара зависит от базисных условий поставки, которые приведены в параграфе 1.2.3.

Контрактная цена (Contract Price) — это количество денежных единиц, которое покупатель должен заплатить продавцу в той или другой валюте за весь товар (или единицу товара), доставленный в указанный в контракте географический пункт. Может быть выражена в валюте страны-экспортера, страны-импортера или третьей страны. Традиционно цена на каучук, цветные металлы, уголь указывается в фунтах стерлингов, на нефтепродукты, пушнину — в американских долларах.

В зависимости от базисных условий поставки товара в контракте фиксируется, какие расходы продавца по его доставке входят в *транспортную составляющую цены товара*. Эти расходы весьма разнообразны и составляют иногда 40-50% общей цены товара.

Расходы по доставке товара могут включать:

- расходы по подготовке товара к отгрузке (упаковка, маркировка, проверка качества, количества);
- оплату хранения, погрузки, перевозки, выгрузки товара;
- оплату страхования груза в пути;
- оплату таможенных пошлин, налогов и сборов;
- расходы по получению экспортных, импортных и транзитных лицензий и разрешений.

На размер транспортной составляющей цены товара влияет установленный в контракте способ ее фиксации.

По способу фиксации различают следующие *виды цен*:

- *твердая цена* (Fixed Price) — устанавливается на момент подписания контракта и в течение срока его действия не подлежит изменению. Твердая цена применяется в основном при так называемых "немедленных поставках (от 1 до 14 дней). В этом случае в контрактах делается оговорка "цена твердая, изменению не подлежит";
- *цена с последующей фиксацией* (Price to Be Fixed) — устанавливается в ходе исполнения контракта (например, перед поставкой каждой партии товара или при долгосрочных контрактах — перед началом каждого календарного года);

- *скользящая цена* (Sliding Scale) — предусматривает возможность ее пересмотра с учетом изменений в издержках (расходах) производства и транспорта, происшедших в период исполнения контракта. Устанавливается в сделках на изделия с длительным сроком изготовления (крупное промышленное и энергетическое оборудование, суда).

Условия платежа определяют в контракте следующие данные:

- валюта платежа;
- способ и формы платежа;
- порядок и сроки финансовых расчетов и гарантий выполнения платежных обязательств.

Валюта платежа не всегда совпадает с валютой цены. В этом случае в контракте стороны оговаривают курс какого валютного рынка будет использован (страны экспортера, импортера или третьей страны). К числу валют, наиболее часто используемых в расчетах по внешней торговле, относятся доллар США (60% международных расчетов), евро (25%), фунт стерлингов (7,5%) и японская иена.

Фирмы-экспортеры товаров и другие юридические и физические лица, экспортирующие услуги, в конечном счете нуждаются в национальной валюте, в тоже время фирмам-импортерам, интенсивно участвующим в международной торговле, для осуществления платежей за границу необходима иностранная валюта. Для обеспечения обмена национальных валют на иностранные и наоборот существует *валютный рынок*, на котором валюты, подобно товарам, имеют свою цену.

Способ платежа показывает, когда производится оплата товара по отношению к моменту его фактической поставки. Существует *три способа платежа*: платеж наличными, авансовый платеж, платеж в кредит. Все платежи производятся через банки в зависимости от избранной сторонами в контракте *формы расчетов* — аккредитива, инкассо, банковского перевода, векселя, чека (подробнее в параграфе 1.3.2.).

Срок и дата поставки. Важным элементом каждого контракта купли-продажи является срок поставки товара, который непосредственно связан с транспортными условиями контракта. Время поставки товара определяет срок подачи судна под погрузку при морской перевозке.

Под *сроком поставки товара* понимается момент, когда продавец обязан передать товар покупателю или по его поручению лицу, действующему от его имени.

Количество товара, указанное в контракте, может быть поставлено единовременно или по частям (партиями). Отсюда, срок поставки товара в контракте может быть установлен в виде:

- *календарного дня* поставки;
- *периода*, в течение которого должна быть произведена поставка (например, в течение месяца, квартала, года или как промежуток между определенными датами).

В короткие сроки продавец может поставить товар, если он имеется в наличии в порту, на заводе или на складе. Товар может быть продан, будучи уже погруженным на судно. Преобладающая часть сделок заключается на условиях последующей поставки товара, то есть с разрывом во времени между датой заключения контракта и сроком поставки.

При торговле массовыми товарами обычно указываются определенные периоды поставки и согласованное количество товара, что важно для заблаговременного обеспечения нужного тоннажа при морских перевозках. Например, пролавец обязуется поставить 500 тыс. т определенного товара в течение квартала, равномерно по месяцам. В соответствии с этим одной из сторон в зависимости от условий поставки фрахтуется и морской тоннаж.

Наиболее часто встречается термин *"немедленная поставка"*, обозначающий обычно поставку в течение не более 14 дней после заключения контракта. Подобное определение сроков поставки применяется при заключении контрактов на товарных биржах, международных аукционах, при продаже товаров со склада, то есть имеющихся в наличии.

В определенных случаях контракты могут заключаться с указанием сроков поставки: *"по открытии навигации"*; *"по снятии урожая"*; *"в течение лета"*.

Предусматриваются *санкции* за несвоевременное выполнение сторонами своих обязательств по срокам поставки товара. В этой связи важно отметить, что большое значение в организации транспортировки товара имеет *порядок установления даты*, когда поставляемый товар согласно договоренности

будет погружен на судно или пересечет пограничную железнодорожную станцию.

Датой поставки называется дата передачи товара в распоряжение покупателя. В зависимости от способа поставки, датой поставки может считаться:

- дата документа, выдаваемого транспортной компанией, принявшей товар для перевозки (например, дата коносамента; дата штемпеля пограничной станции на железнодорожной накладной; дата авианакладной и т.д.);
- дата складского свидетельства в случае, если покупатель несвоевременно предоставил судно и продавец воспользовался своим правом передать товар на хранение на склад за счет и риск покупателя.

В этой связи коносамент должен быть датирован не позже определенной даты, которая должна строго соответствовать условиям контракта купли-продажи. Опоздание поставки товара к установленному сроку может послужить поводом для аннулирования сделки со стороны покупателя. Капитану необходимо строго следить за выполнением этого условия, то есть выдавать коносаменты в соответствии с датой фактической приемки товара к перевозке. В случае, если фрахтователем является покупатель, продавец может удостоверить выполнение срока поставки письменным извещением покупателя о готовности товара в порту для отгрузки на судно.

Упаковка и маркировка. При морской перевозке важное значение придается *упаковке товара*, обеспечивающей в какой-то мере его сохранность в пути следования и при хранении. Кроме того, она должна создавать рациональные единицы для складирования, транспортировки, погрузки и разгрузки товара. Вид упаковки определяется, в первую очередь, свойствами товара, который в нее помещен, внешними воздействиями, которым может быть подвергнут товар, и временем, в течение которого товар должен быть доставлен в место назначения. Очевидно, что последние факторы зависят от маршрута перевозки и применяющихся транспортных и погрузочно-разгрузочных средств.

Обычно в контракте различают *внешнюю упаковку* — тару (ящики, картонные коробки, бочки, мешки и др.) и *внутреннюю упаковку*, неотделимую от товара. Качество как внешней, так и

внутренней упаковки чаще всего устанавливается перечислением в контракте требований, которым она должна удовлетворять. При наличии установленных стандартов или технических условий на упаковку ее качество может определятся ссылкой на соответствующие стандарты и технические условия.

В западноевропейских странах приняты единые нормы по упаковке товаров. Международная организация по стандартизации (International Standardization Organization, ISO) разработала *Инструкции*, которыми руководствуются продавцы при экспортной упаковке товаров.

Соответствующие положения имеются и в Конвенции ООН 1980 года о договорах международной купли-продажи товаров (статьи 35.1 и 35.2). В них сказано, что товар, включая его упаковку, должен быть пригоден для любой конкретной цели, о которой покупатель прямо или косвенно был поставлен в известность продавцом во время заключения контракта, за исключением тех случаев, когда из обстоятельств следует, что покупатель не полагался или что для него было неразумным полагаться на компетентность и суждения продавца.

При заключении торгового контракта упаковка товара относится к обязанностям продавца. Способы ее оплаты устанавливаются сторонами в контракте и могут предусматривать: включение цены упаковки в цену товара; определение цены упаковки в процентах от цены товара; определение цены упаковки отдельно от цены товара.

Маркировка, наносимая на упаковку, определяется обычно покупателем и, в зависимости от назначения, может содержать следующие данные:

- *товарная* — наименование товара, название производителя и его адрес, марку, номер заказа, сорт;
- *отправительская* — пункт отправления и назначения, наименование отправителя и получателя, номер места, число мест в партии, массу места брутто и нетто;
- *специальная* — предупредительные надписи и знаки, предписывающие способ особого обращения с товаром при его хранении, перегрузке и перевозке (например, "низ", "верх", "не хранить в сыром месте", "не бросать", знаки опасности и т.п.);

- *транспортная* — порядковый номер грузового места в партии и число мест в партии, перевозимой по одному транспортному документу.

Товарная, отправительская и специальная маркировки наносятся продавцом, транспортная — перевозчиком или его агентом. Отсутствие маркировки или ее повреждение приравнивается к ненадлежащей упаковке груза, принятого к перевозке, и может лишить страхователя права на страховое возмещение. Вместе с тем, надлежащая маркировка требуется для качественной перевозки грузов и для того, чтобы перевозчик мог установить связь между грузом и перевозочными документами (коносаментом, штурманской распиской и др.), а также отличить одну партию от другой. Требования относительно маркировки принадлежат к обязательным условиям контракта купли-продажи.

1.2.2. Транспортные условия контракта купли-продажи

Транспортные условия представляют наибольший интерес для судовладельца, так как предусматривают порядок перевозки грузов, условия и сроки погрузки и выгрузки, размер и порядок оплаты провозной платы, других видов услуг и т.п.

Содержание транспортных условий зависит от вида транспорта, участвующего в перевозке; характера товара и внешнеторговой сделки; действия международных договоров, соглашений, обычаев и определяется базисными условиями поставки товаров в контрактах купли-продажи.

Базисными называют специальные условия, которые определяют обязанности продавца (экспортера) и покупателя (импортера) по доставке товара и устанавливают момент перехода риска случайной гибели или повреждения товара от продавца на покупателя. Терминология базисных условий поставки товаров, применяемых при морских перевозках, и толкование их основных условий приведены в параграфе 1.2.3.

Транспортные условия, особенно вытекающие из перевозки товаров морским транспортом, имеют первостепенное значение в контрактах купли-продажи и представляют собой в данных контрактах *специальный раздел*. В нем подробно оговариваются

обязанности и расходы сторон по организации доставки товара (груза) и согласовываются те статьи, которые в последующем фрахтователем переносятся в договор морской перевозки, так как в зависимости от базисных условий поставки — продавец или покупатель должен обеспечить доставку товара, для чего зафрахтовать судно (или забронировать место на нем).

Несоответствие условий договора морской перевозки транспортным условиям контракта купли-продажи может вызвать разногласия в портах погрузки/выгрузки между перевозчиком и грузоотправителем или грузополучателем. Поэтому перевозчику необходимо хорошо знать транспортные условия "запродажного контракта", так как именно они, в последующем, определяют содержание основных статей (условий) договора морской перевозки.

Обычно **транспортные условия контракта купли-продажи** содержат:

1) точное название портов погрузки и выгрузки;

2) срок отгрузки товара;

3) порядок информирования продавца или покупателя о сроках прибытия зафрахтованного судна в порт;

4) условия, определяющие готовность судна к погрузке/выгрузке; порядок вручения капитаном судна или его агентом нотиса о готовности судна к грузовым и вспомогательным операциям и порядок его принятия;

5) условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, включая их распределение между продавцом и покупателем, например, расходов на аренду контейнеров в стране вывоза товара;

6) проформу чартера или коносамента для оформления договора морской перевозки, а также перечень и полное наименование избранных сторонами транспортных документов, включая товарораспорядительные. Ответственность фрахтователя судна по договору морской перевозки должна соответствовать обязательствам стороны контракта купли-продажи, принявшей на себя организацию доставки товара (груза);

7) нормы погрузки/выгрузки;

8) порядок расчета сталийного времени;

9) ставки и условия оплаты демереджа за задержку судна под обработкой сверх сроков, обусловленных в контракте;

10) порядок осуществления и оплаты сверхурочных работ, а также предоставления судном (обычно бесплатно) пара, электроэнергии, лебедок с обслуживающими их механиками;

11) другие условия, связанные с транспортными особенностями конкретной перевозки, определяемые характеристикой товара, спецификой способа и маршрута перевозки, в том числе обязательств по заключению стивидорных и терминальных контрактов, назначению агентов и экспедиторов и т.д.

Как видно, условия контракта купли-продажи товаров весьма разнообразны и многочисленны. И, если бы при заключении каждого контракта стороны подробно оговаривали все условия транспортировки товара и связанные с ней все расходы и риски, то процесс заключения контракта был бы очень трудоемким и длительным. Поэтому еще в 20-30 годы прошлого века участникам международной торговли стало ясно, что для успешной работы на рынке, для грамотного оформления внешнеторговых контрактов требуется наличие универсального терминологического языка, единых формулировок. Эту задачу выполнила Международная торговая палата (International Chambre of Commerce, ICC) в Париже, которая выработала и согласовала с участниками таких контрактов из многих стран мира основные общепринятые в международной торговле стандартные термины, определяющие условия торговых сделок, которые стали называть Правилами Инкотермс.

1.2.3. Правила Инкотермс. Базисные условия поставки товара и их влияние на организацию и коммерческие условия транспортировки

Инкотермс (International Commercial Terms, Incoterms) — международные правила по толкованию коммерческих терминов и выражений, обобщающие опыт мировой коммерческой практики, издаваемые Международной торговой палатой.

Первым было издание Инкотермс-1936. Затем вносились изменения и дополнения в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 годах с целью приведения правил в соответствие с современной

практикой международной торговли, развитием транспортных технологий, внедрением безбумажной документации.

Так, пересмотр их в 1980 году был связан с изменением способов транспортировки грузов (использование контейнеров, смешанных перевозок), что обусловило введение условия "Франко-перевозчик".

Необходимость пересмотра Инкотермс в 1990 году была вызвана намерением приспособить их к возрастающему использованию средств компьютерной связи. В условиях, рассматривающих обязательства продавца обеспечить доказательство доставки товара, была разрешена замена бумажной документации средствами электронного обмена данными (Electronic Data Interchange, EDI) при условии, что сторонами это согласовано, то есть в контракте указан год издания — Инкотермс-1990.

В 2000 году ревизионный процесс Инкотермс вызвал более сильную реакцию пользователей всего мира, чем в предыдущие годы, подтвердив тем самым их *общемировое признание*. Кроме того, еще были сделаны существенные изменения (переход выполнения обязательств с одной стороны контракта на другую) в двух областях:

- таможенная очистка и оплата налоговых обязательств по базисным условиям FAS и DEQ;
- погрузочные и разгрузочные обязательства по FCA.

Всего в Инкотермс-2000, также как и в предыдущей редакции Инкотермс-1990, содержится 13 базисных условий поставки, которые определяют взаимные обязанности продавца и покупателя в сфере перевозки продаваемых товаров в результате заключения международного контракта купли-продажи.

Обычно стороны, заключающие контракт, могут и не знать *о различиях* в торговых обычаях стран, где находятся коммерческие предприятия партнеров. Это может привести к недоразумениям, спорам и судебным тяжбам, влекущим за собой потери времени и финансовые расходы. Отсюда, использование Инкотермс *снимает проблемы*, вызываемые различной трактовкой правил торговли разных стран и толкований терминов, и помогает избежать дорогостоящих недоразумений и споров.

Каждое базисное условие поставки товаров Правил Инкотермс определяет решение 3-х принципиальных вопросов международного контракта купли-продажи:

1. *Момент перехода рисков*. То есть определяет, в каком месте при выполнении транспортной операции происходит "передача" рисков утраты или повреждения груза от продавца к покупателю. Такие риски включают в себя: потерю товара, его намокание, подмораживание, порчу, вызванную воздействием на него других товаров, поломку, кражу или конкретные происшествия: столкновение, пожар, кораблекрушение.

2. *Распределение расходов*. Продавец и покупатель должны знать не только свои функциональные обязанности по организации выполнения условий торгового контракта, но и как в результате этой деятельности распределяются расходы между ними. Основным принципом является то, что продавец должен оплатить расходы за доставку товара в согласованный пункт, а покупатель должен нести дальнейшие расходы. Существуют четыре основные категории расходов:

1) отправка, перевозка, доставка;
2) таможенная очистка экспортно-импортных товаров;
3) оказание услуг или помощи одним партнером другому;
4) страхование.

3. *Документы или равноценные электронные сообщения*, отправляемые продавцом покупателю в подтверждении доставки товара. Это могут быть документы перевозки (коносамент или другие).

В зависимости от выбранного сторонами базисного условия поставки товара в *обязанность продавца* может входить:

- предоставление товара в распоряжение покупателя на своем складе;
- *или* передача его перевозчику для транспортировки;
- *или* доставка самим по назначению.

Поэтому важно различать: договор на отгрузку и договор на доставку. Эти понятия относятся только к определению риска. Они определяют ту критическую точку, до которой продавец осуществляет свои обязательства *по* поставке товара.

Согласно *договору на отгрузку* — товар перевозится основным видом транспорта на риск покупателя, а по *договору на доставку* — товар перевозится основным видом транспорта на риск продавца, где под *основным видом транспорта* понимается транспорт, который выполняет международные перевозки.

Это может быть морской, воздушный или наземный транспорт, если пересекается граница.

Необходимо отметить, что каждое базисное условие поставки товара *является основой* для формулировки последующих условий, связанных с выполнением контракта купли-продажи товара, а именно:

- договора перевозки;
- договора страхования;
- финансирования торговой сделки;
- выполнения обязательств сторонами по таможенной очистке;
- по упаковке и маркировке экспортных и импортных товаров;
- определения форм доказательств выполнения каждой из сторон принятых ею обязательств.

Структура Инкотермс. В 1990 году для облегчения понимания базисные условия поставки товаров были сгруппированы по четырем основным категориям (E, F, C, D), расположенных по возрастанию обязанностей и расходов продавца по транспортировке товара. Так, условие поставки EXW предусматривает минимальные транспортные издержки для продавца, а DDP — максимальные.

Кроме того, для удобства использования они обозначены сокращенными терминами, составленными из начальных букв соответствующих английских слов и в лаконичной форме определяют обязанности продавца по доставке товара, а, следовательно, расходы и риски, включенные в цену товара, которая отражает сущность сделки.

Все предлагаемые в Инкотермс-2000 базисные условия поставки товаров объединены в четыре группы:

Группа E имеет только одно условие — EXW. У продавца при этом минимум обязательств: предоставить товар покупателю на своем складе для загрузки на транспортное средство, которое обеспечивает покупатель.

Группа F включает в себя три условия, использующихся в *контрактах на отгрузку*. В этом случае продавец не берет на себя ни рисков, ни основных транспортных расходов (FCA, FAS, FOB).

В группу C входят четыре условия — CFR, CIF, CPT, CIP. Продавец берет на себя основные транспортные расходы, но не риски.

В группу D входят условие DAF и четыре условия, использующиеся в *контрактах на доставку* — DES, DEQ, DDU, DDP. Согласно последним четырем условиям продавец берет на себя все расходы и риски при доставке товара в страну назначения.

Классификация базисных условий поставки товаров Инкотермс-2000 приведена в таблице 1.1. Взаимные обязанности сторон по перечисленным в таблице базисным условиям поставки несколько различаются в отдельных странах и даже портах из-за специфики местных торговых правил и обычаев. Однако основные принципы каждого условия едины, что позволяет дать им некоторую обобщенную характеристику.

EXW — Ex Works (... named place) — *франко-завод (или франко-склад) продавца в указанном месте* (согласованном между продавцом и покупателем). Основной характеристикой этого условия является то, что продавец не несет никаких обязанностей по транспортировке товара (по существу, на этом условии каждый из нас принимает в магазине купленный товар от продавца после его оплаты). Продавец передает товар, не прошедший таможенную очистку, в распоряжение покупателя у себя на предприятии (заводе, складе и т.п.). При этом товар должен быть подготовлен продавцом для отправки в транспортабельном состоянии (полностью готов к отгрузке). Подает транспортное средство к погрузке и организует погрузку товара покупатель.

По Инкотермс-2000, если стороны пожелают, и это будет четко оговорено в контракте купли-продажи, продавец может быть ответственным за погрузку товара в месте отправления и нести все риски и расходы, относящиеся к такой погрузке.

С момента поставки товара покупатель несет все риски и расходы по перевозке товара до места назначения. На нем также лежит обязанность выполнения таможенных формальностей и получения экспортной и импортной лицензий. Цена товара, продаваемого на EXW-условии, будет наиболее низкой.

FCA — Free Carrier (... named place) — *франко-перевозчик в указанном покупателем месте*. Согласно характеристики этого условия (этот базис поставки введен в связи с развити-

Таблица 1.1

Классификация базисных условий Инкотермс-2000 (по возрастанию обязанностей продавца)

Группа	Сокращение	Условия Инкотермс		Вид транспорта	Обязанности продавца
		Название	Русский эквивалент		
E	EXW	Ex Works (... named place)	Франко-завод (... место указано)	Все виды	Отправка товара
F	FCA	Free Carrier (... named place)	Франко-перевозчик (... место указано)	Все виды	Основные расходы по перевозке не оплачены
	FAS	Free Alongside Ship (... named port of shipment)	Франко вдоль борта судна (... порт отгрузки указан)	Только морской и речной	
	FOB	Free On Board (... named port of shipment)	Франко-борт (... порт отгрузки указан)	Только морской и речной	
C	CFR	Cost and Freight (... named port of destination)	Стоимость и фрахт (... порт назначения указан)	Только морской и речной	Основные расходы по перевозке оплачены
	CIF	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)	Стоимость, страхование и фрахт (... порт назначения указан)	Только морской и речной	
	CPT	Carriage Paid To (... named place of destination)	Перевозка оплачена до (... место назначения указано)	Все виды	
	CIP	Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination)	Перевозка и страхование оплачены до (... место назначения указано)	Все виды	
D	DAF	Delivered At Frontier (... named place)	Поставлено на границу (... место указано)	Все виды	Доставка товара
	DES	Delivered Ex Ship (... named port of destination)	Поставлено франко-судно (... порт назначения указан)	Только морской и речной	
	DEQ	Delivered Ex Quay (... named port of destination)	Поставлено франко-причал (... порт назначения указан)	Только морской и речной	
	DDU	Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)	Поставлено, пошлина не оплачена (... место назначения указано)	Все виды	
	DDP	Delivered Duty Paid (... named place of destination)	Поставлено, пошлина оплачена (... место назначения указано)	Все виды	

ем смешанных перевозок с использованием контейнеров, трейлеров и т.п.) продавец считается выполнившим свои обязательства, сдав товар, прошедший таможенную очистку на экспорт, в согласованном месте (порту, терминале) перевозчику, нанятому покупателем. Риск утраты или повреждения товара переходит с продавца на покупателя с момента передачи груза перевозчику.

По Инкотермс-2000 у продавца есть возможность выбора: поставить товар покупателю на своем предприятии (например, когда на предприятии имеется железнодорожная колея), и тогда он ответственен за погрузку товара на транспортное средство перевозчика; или доставить за свой счет товар на терминал магистрального транспорта, где перевозчик за счет покупателя разгружает товар, прибывший на транспортном средстве продавца, и тот не несет ответственность за такую разгрузку.

FAS — Free Alongside Ship (... named port of shipment) — *свободно вдоль борта судна в указанном порту отгрузки.* Согласно этому условию продавец считается выполнившим свои обязательства по поставке, когда товар размещен вдоль борта судна на причале в названном порту отгрузки. С этого момента покупатель должен нести все расходы и риски утраты или повреждения товара и обязан заключить договор перевозки товара из названного порта отгрузки.

По Инкотермс-2000 обязательства по обеспечению таможенной очистки и получению экспортной лицензии лежат на продавце. В предыдущих редакциях Инкотермс это были обязательства покупателя.

Особенно широкое распространение данное условие получило при доставке товаров на судах RO-RO и паромах, а также в случаях, когда судно не может из-за своих размеров или осадки производить погрузку у причала или по причине высоких причальных сборов. В данных случаях погрузку предпочитают осуществлять "на плаву", но не в порту, а на рейде (что типично для судов малых и средних размеров в Японии) и тогда продавец обязан за свой счет и риск доставить товар на лихтерах (баржах) или другими вспомогательными средствами к борту судна.

В транспортных условиях контракта купли-продажи, заключающегося на основе базисного условия FAS, должно быть предусмотрено урегулирование вопроса о дополнительных рас-

ходах, могущих возникнуть у продавца по причине опоздания судна, а также у покупателя в результате простоя судна из-за неподачи груза к борту судна.

FOB — Free On Board (... named port of shipment) — *свободно на борту (судна) в указанном порту отгрузки*. Согласно этому условию продавец считается выполнившим свои обязательства по поставке с момента перехода товара через поручни судна в названном порту отгрузки. С этого момента покупатель должен нести все расходы и риски утраты или повреждения товара. Он же обязан зафрахтовать судно (то есть заключить договор морской перевозки с судовладельцем) и своевременно известить продавца о сроке и месте погрузки.

В настоящее время базисные условия поставки FOB и CIF являются наиболее часто используемые по доставке массовых грузов морским транспортом. Поэтому обязанности сторон по ним более подробно изложены в таблицах 1.2 и 1.3.

Обязанности продавца при сделке на условиях FOB заканчиваются подачей груза на борт судна. Следовательно, укладка груза или его штивка в трюмах уже не должны относиться за счет продавца и оплачиваются покупателем. Такое распределение расходов по погрузке не всегда представляется достаточно удобным. Поэтому FOB-условие имеет *разновидности*, которые учитываются в чартерах и тарифах при производстве и оплате грузовых операций (более подробно об этом сказано в параграфе 3.2.6.), а именно:

- *FOB and Trimmed (Stowed)* — продавец обязан не только погрузить товар на судно, но и оплатить штивку (укладку) груза;
- *FOB Liner Terms* — при отгрузке товаров на судах регулярных судоходных линий расходы по организации и оплате грузовых работ несет перевозчик (их компенсирует грузополучатель (покупатель) за счет повышенной провозной платы).

FOB-условие не предусматривает страхование товара. Оно осуществляется покупателем.

Если стороны не намереваются осуществлять поставку товара через поручни судна, то согласно Инкотермс-2000 должно использоваться условие FCA (Франко-перевозчик).

Таблица 1.2

Основные обязанности сторон по базисному условию FOB Инкотермс-2000

Обязанности продавца	Обязанности покупателя
1. Поставить товар и счет-фактуру или его электронный эквивалент в соответствии с условиями контракта; 2. Получить за свой счет и на свой риск экспортную лицензию и выполнить все таможенные формальности для экспорта товара; 3. Погрузить товар на борт судна, назначенного покупателем, в указанном порту отгрузки, в установленную дату (период), принятым в данном порту способом; 4. Нести все риски утраты или повреждения товара до момента перехода его через поручни судна в порту отгрузки; 5. Оплатить все расходы, относящиеся к товару и выполнению таможенных формальностей, а также пошлины, налоги и сборы, взимаемые при экспорте; 6. Немедленно известить покупателя о том, что товар погружен на борт судна; 7. Предоставить покупателю транспортный документ (обычно "чистый" коносамент), доказывающий выполнение поставки товара на борт судна в установленную дату (период); 8. Обеспечить за свой счет упаковку, маркировку и проверку (качества, количества) товара; 9. Оказывать покупателю по его просьбе и за его счет содействие в получении любых документов, необходимых для ввоза товара в страну назначения (сертификат происхождения и т.д.); информации для заключения договора страхования.	1. Уплатить цену, предусмотренную в контракте купли-продажи; 2. Получить за свой счет и на свой риск импортную лицензию и выполнить все таможенные формальности, необходимые для импорта товара; 3. Заключить за свой счет договор морской перевозки с судовладельцем от указанного порта погрузки; 4. Принять поставку товара после размещения его на борту судна; 5. Нести все риски утраты или повреждения товара с момента перехода его через поручни судна в порту отгрузки, а также все возникающие риски, начиная с истечения согласованной даты (периода) поставки товара из-за невыполнения покупателем своих обязательств по контракту (не подано вовремя извещение, судно и т.п.); 6. Оплатить все расходы, относящиеся к товару с момента перехода его через поручни судна в порту отгрузки и все дополнительные расходы, возникшие, если судно не прибыло вовремя или не приспособлено для приема товара. Оплатить все пошлины, налоги и сборы, а также расходы по выполнению таможенных формальностей, требуемые при импорте товара; 7. Заблаговременно передать извещение (ноти) продавцу о наименовании судна и сроке его прибытия в порт отгрузки; 8. Принять транспортный документ, если он соответствует условиям контракта; 9. Оплатить расходы по любой предотгрузочной проверке товара; 10. Оплатить все расходы и сборы, связанные с получением дополнительных документов или их электронных эквивалентов, необходимых для импорта товара.

Таблица 1.3

Основные обязанности сторон по базисному условию CIF Инкотермс-2000

Обязанности продавца	Обязанности покупателя
1. Поставить товар и счет-фактуру или его электронный эквивалент в соответствии с условиями контракта; 2. Получить за свой счет и на свой риск экспортную лицензию и выполнить все таможенные формальности для экспорта товара; 3. Заключить за свой счет договор морской перевозки с судовладельцем до указанного порта назначения; 4. Обеспечить за свой счет страхование груза в страховой компании, пользующейся хорошей репутацией, и предоставить покупателю страховой полис; 5. Погрузить товар на борт судна в порту отгрузки в установленную дату (период); 6. Нести все риски утраты или повреждения товара до момента перехода его через поручни судна в порту отгрузки; 7. Оплатить все расходы по доставке, погрузке товара, стоимость фрахта и страхования, а также пошлин, налогов и сборов, взимаемых при экспорте; 8. Своевременно предоставить покупателю достаточные извещения (нотисы) о выполнении погрузки товара на борт судна для принятия им мер, необходимых для получения товара; 9. Без промедления за свой счет предоставить покупателю транспортный документ (обычно "чистый" коносамент), выписанный на согласованный порт назначения; 10. Обеспечить за свой счет упаковку, маркировку и проверку (качества, количества) товара; 11. Оказывать покупателю по его просьбе и за его счет содействие в получении любых документов, необходимых для ввоза товара в страну назначения; информация для оформления дополнительного страхования.	1. Уплатить цену, предусмотренную в контракте купли-продажи; 2. Получить за свой счет и на свой риск импортную лицензию и выполнить все таможенные формальности, необходимые для импорта товара; 3. Принять поставку товара после размещения его на борту судна и вовремя получить его от перевозчика в названном порту назначения; 4. Нести все риски утраты или повреждения товара с момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки; 5. Оплатить все расходы и сборы, связанные с товаром с момента погрузки его на борт судна, во время морской перевозки, а также расходы по выгрузке в порту назначения; 6. Оплатить все налоги, пошлины и сборы, а также расходы по выполнению таможенных формальностей, требуемые при импорте товара; 7. Принять транспортный документ, если он соответствует условиям контракта; 8. Оплатить расходы по любой предотгрузочной проверке товара; 9. Оплатить все расходы и сборы, связанные с получением дополнительных документов или их электронных эквивалентов, необходимых для импорта товара; 10. Обеспечить продавца по его требованию информацией для оформления страхования.

CFR – Cost and Freight (... named port of destination) — *стоимость и фрахт в указанный порт назначения*. Это условие означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан доставить товар в порт, погрузить на борт зафрахтованного им для этой цели судна и оплатить фрахт. Распределение расходов и рисков по этому условию не совпадает. Продавец несет все расходы по перевозке до порта назначения, в то время как риск за утрату или повреждение товара лежит на нем только до момента перехода товара через поручни судна в порту погрузки. *В цену товара* входит стоимость самого товара, расходы по доставке и погрузке и фрахт за его перевозку до порта назначения.

Если стороны не намериваются осуществлять поставку товара через поручни судна, то согласно Инкотермс-2000 должно использоваться CPT-условие.

CIF – Cost, Insurance and Freight (... named port of destination) — *стоимость, страхование и фрахт в указанный порт назначения*. Согласно этому условию продавец считается выполнившим поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец несет те же обязанности что и при CFR-условии, но при этом обязан также обеспечить морское страхование с минимальным страховым покрытием в пользу покупателя против риска утраты или повреждения товара во время перевозки (обычно на условиях "Свободно от частной аварии"). На CIF-условии, как уже отмечалось выше, заключается основная часть контрактов купли-продажи, предусматривающих доставку товаров морем. Подробно обязанности сторон по CIF-условию приведены в таблице 1.3.

При поставках на базе CIF используются следующие основные условия в отношении оплаты расходов по погрузке и выгрузке грузов:

- *CIF с выгрузкой на берег* (CIF Quay Landed) или (CIF Lighterage Included) — продавец предусматривает в договоре морской перевозки организацию и оплату судовладельцем выгрузки или лихтеровки груза;
- *CIF линейные условия* (CIF Liner Terms) — организация выгрузки относится на судовладельца по обычаям линейного судоходства в данном порту за счет тарифа, оплачиваемого продавцом.

Если стороны не намереваются осуществлять поставку товара через поручни судна, то согласно Инкотермс-2000 должно использоваться CIP-условие.

CPT — Carriage Paid to (... named place of destination) — *перевозка оплачена до указанного места назначения*. По этому условию продавец осуществляет и оплачивает не только перевозку морским путем, но и перемещение товара по территории страны назначения до названного места. Покупатель несет все расходы с момента прибытия товара на место назначения. Риск утраты или повреждения товара переходит с продавца на покупателя раньше — в момент передачи его в распоряжение первого перевозчика в пункте отправления.

CIP — Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination) — *перевозка и страхование оплачены до указанного места назначения*. В соответствии с этим условием поставки продавец несет те же обязанности, что и по CPT-условию, но с тем дополнением, что продавец должен обеспечить страхование с минимальным страховым покрытием в пользу покупателя против рисков утраты или повреждения товара во время перевозки. Продавец заключает договор страхования и оплачивает страховой взнос.

DAF — Delivered at Frontier (... named place) — *поставлено на границу в указанное место*. Это условие означает, что продавец осуществляет поставку товара, когда неразгруженный товар, прошедший таможенную очистку на экспорт, но не прошедший ее на импорт, предоставлен в распоряжение покупателя по прибытии транспортных средств в указанное место на границе, находящееся перед таможенной границей сопредельного государства. Данное условие может использоваться для любого вида транспорта, когда товар должен быть поставлен до сухопутной границы.

DES — Delivered Ex Ship (... named port of destination) — *поставлено с судна в указанный порт назначения*. По данному условию продавец осуществляет доставку, когда товар не прошедший таможенную очистку на импорт, предоставлен в распоряжение покупателя на борту судна в указанном порту назначения. Все расходы и риски по доставке товара в указанный порт назначения до момента его разгрузки несет продавец.

Наиболее часто данное условие поставки используют торговые партнеры, когда судно разгружается на рейде в лихтеры с применением кранов и стрел судна и рабочей силы грузополучателя, а также, что нередко, плавучих кранов и перегружателей, арендованных покупателем. Из-за недостатка береговых причалов данные операции получили распространение в портах Японии, Китая и Кореи, а также в европейских глубоководных портах при перевалке массовых грузов из океанских балкеров на речные суда для их доставки по рекам вглубь континента.

DEQ — Delivered Ex Quay (... named port of destination) — *поставлено с причала в указанном порту назначения*. По этому условию, в отличие от DES-условия, в обязанности продавца входит не только доставка товара в порт назначения, но и выгрузка его в этом порту на причал. В течение всего этого периода продавец несет риски утраты и повреждения груза. Покупатель обязан принять товар на причале порта назначения, как только он будет предоставлен продавцом в его распоряжение, и нести все расходы и риски с момента поставки товара на причал.

В соответствии с Инкотермс-2000 обязанности по выполнению таможенных формальностей и получению экспортной лицензии относятся на продавца, а таможенная очистка товара и получение импортной лицензии осуществляются покупателем.

К этому условию стороны прибегают в случае перевозки груза на судах RO-RO и паромах, а также, когда технология транспортировки предусматривает выгрузку груза исключительно судовыми разгрузочными средствами. Практика доставки грузов в смешанных сообщениях, как правило, возлагает на судовладельцев организацию перевалки грузов в портах со средств наземного транспорта на водный и наоборот. Кроме того, к DEQ-условию прибегают экспортеры, договариваясь с судовладельцами о перевозках мелких партий грузов по одному "сборному" коносаменту с выписанными в порту отправления деливери-ордерами (долевыми коносаментами), по которым каждая мелкая партия груза выдается конкретному грузополучателю, который осуществляет сам таможенную очистку импортного товара.

DDU — Delivered Duty Unpaid (... named place of destination) — *поставлено без оплаты пошлины в указанное место назначения*. Это условие означает, что продавец постав-

ляет покупателю товар, не прошедший таможенную очистку на импорт и не разгруженный из любых прибывших транспортных средств, в названное место назначения. Наиболее часто местом сдачи товара является указанный покупателем склад или терминал. По Инкотермс-2000 расходы по разгрузке прибывших транспортных средств лежат на покупателе.

Рост перевозок грузов в смешанном сообщении по вариантам "Door-to-Door" и "Just in Time" привел к увеличению оформления внешнеторговых контрактов на этом условии, а также на условии DDP.

DDP — Delivered Duty Paid (... named place of destination) — *поставлено с оплатой пошлины в указанное место назначения*. Единственным отличием от DDU-условия является то, что таможенные пошлины и сборы в стране назначения оплачивает продавец. Цена товара, продаваемого на DDP-условии, будет наиболее высокой, так как продавец несет максимальные обязанности и транспортные расходы, независимо от вида используемых средств транспорта, в том числе и с их комбинацией.

В целом, приведенные выше базисные условия поставки товара охватывают практически все возможные варианты распределения между продавцом и покупателем обязанностей по организации доставки товара, расходов и рисков, связанных с этой доставкой: от передачи товара покупателю на складе продавца (EXW) до доставки товара продавцом на склад покупателя — с отнесением на продавца всех расходов и рисков, связанных с такой перевозкой (DDP).

1.3. СИСТЕМА И ПОРЯДОК МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЕТОВ ПО ВНЕШНЕТОРГОВЫМ И МОРСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ ОПЕРАЦИЯМ

1.3.1. Валюты, валютные курсы, валютные системы

В результате заключения внешнеторговых сделок, выполнения транспортных и других операций возникает необходимость осуществления взаимных международных расчетов. В каждом контракте устанавливаются валюта и сроки платежа. Для правильного понимания системы международных расчетов необходимо рассмотреть некоторые экономические категории, с помощью которых осуществляются расчеты в иностранной валюте.

Каждое государство имеет свою национальную валюту, которая является законным платежным средством внутри страны. При этом надо учитывать, что не каждая валюта может быть использована в качестве *валюты платежа* при осуществлении международных расчетов. Для этих целей может быть избрана и согласована между сторонами валюта:

- страны продавца товара (услуги);
- страны покупателя;
- третьей страны.

Это зависит от валютных ограничений, устанавливаемых различными странами.

Валюта (Currency) — денежная единица, лежащая в основе денежной системы государства (например, гривна — в Украине, доллар — в США). В зависимости от режима использования валюта называется:

- *свободно-конвертируемая* или *твердая валюта* (Convertible/Hard Currency) — национальная валюта стран, свободно без ограничений обмениваемая на любую иностранную валюту и международные платежные средства всеми категориями физических и юридических лиц по всем видам операций;
- *частично-конвертируемая валюта* (Partially Convertible Currency) — национальная валюта стран, в которых применяются валютные ограничения для резидентов (юридических или физических лиц данной страны и иностранных государств, имеющих постоянное местопребывание или регистрацию в этой стране) и по отдельным видам обменных операций. Как правило, такая валюта обменивается только на некоторые иностранные валюты и не по всем видам международных платежей. При этом под *валютными ограничениями* понимается система экономических, правовых и организационных мер, регламентирующих операции с национальной и иностранной валютой (ограничение платежей по внешнеторговым операциям и переводов за границу, частичное или полное запрещение

купли-продажи иностранной валюты). Основной причиной ограничений является дефицит валюты, давление внешней задолженности и т.п.;

- *неконвертируемая валюта* (Inconvertible Currency) — национальная валюта, которая функционирует только в пределах данной страны и не обменивается на другие иностранные валюты.

Валюта является предметом особой торговли, осуществляемой на валютных биржах и банками.

Сопоставление валют происходит при помощи *валютного курса* (Rate of Exchange), который представляет собой цену денежной единицы иностранной валюты, выраженную в определенном количестве национальной валюты. Определяется покупательской способностью (то есть возможностью обмениваться на определенное количество товаров и услуг) и рядом других внешнеэкономических и политических факторов (состоянием платежного баланса, уровнем инфляции, оттоком/притоком в страну капиталов, военными актами и т.п.).

Различают:

- *колеблющийся валютный курс* — свободно изменяющийся под воздействием спроса и предложения;
- *фиксированный валютный курс* — официально установленное соотношение между национальными валютами, основанное на определяемых в законодательном порядке валютных паритетах. Обычно устанавливается центральным эмиссионным банком (наделенным монопольным правом выпуска денег) той или иной страны.

В основе валютного курса лежит *паритет* (от лат. Paritas — равенство) — соотношение, по которому производится обмен двух валют (или любых предметов).

Различают три вида паритета:

1) *золотой паритет* — соотношение между валютами, определяемое на основе их золотого содержания;

2) *валютный паритет* — соотношение между валютами, устанавливаемое в законодательном порядке и на межправительственном уровне;

3) на базе *специальных прав заимствования* (Special Drawing Rights, SDR) — условной денежной единицы Международного валютного фонда (МВФ).

В идеальном случае валютной курс должен быть равен паритету, однако такого равновесия на практике не бывает. Курс валюты постоянно отклоняется от паритета на ту либо иную величину. По решению МВФ эти отклонения не должны превышать 1 %, но в действительности колебания рыночных курсов валют значительно больше допустимых пределов. Эти отклонения носят систематический характер и происходят под влиянием ряда факторов: обесценения валютных средств в результате инфляции; неравномерности ее развития в отдельных странах; дефицита платежных балансов; спроса и предложения на валюту в определенный момент и т.п.

Мировая валютная система представляет собой совокупность валютных отношений, охватывающих сферу взаимных валютно-платежных и кредитных операций стран мира, и закрепленных в международных договорных и государственно-правовых нормах. В условиях глобализации мировой экономики призвана обеспечить функционирование единого мирового рынка товаров и услуг.

До начала XX века мировая валютная система базировалась на *золотом стандарте*, когда свободное движение валют и золота между странами при тесном сотрудничестве широко развитой сети банков обеспечивало свободное регулирование валютных курсов и взаимных платежей между странами.

В 1944 году США на международной валютно-финансовой конференции в Бреттон-Вудсе (США) продиктовали основные принципы послевоенной валютной системы: сохранение функции мировых денег за золотом при одновременном использовании в качестве международной платежной валюты — доллара США; то есть **Бреттон-Вудская валютная система** стала базироваться на так называемом *долларовом паритете золота*. Сущность ее в том, что доллар фактически был приравнен к золоту. И США обязались беспрепятственно осуществлять обмен своего доллара центральными банками других стран на золото по установленной ими еще в 1934 году цене в 35 долларов США за тройскую унцию (31,1 г).

Бреттон-Вудская валютная система действовала без серьезных изменений до начала 70-х годов — до нарушения принятых обязательств в связи с наложением президентом США вето на обмен долларов США на золото. В результате цена на золото резко повысилась. Появились свободные курсы валют, зависящие от спроса и предложения, что негативно повлияло на международную торговлю.

В конце 70-х годов группа из 12 западноевропейских государств Европейского экономического сообщества (Общего рынка) объединила усилия в валютной области с целью защиты своих экономик от валютных кризисов и активного влияния США на решение международных валютных проблем, а также, чтобы избавиться от необходимости постоянно оказывать поддержку доллару США. Была образована **Европейская валютная система** — валютный механизм, позволяющий уменьшить колебания обменных валютных курсов стран-участниц и способствующий образованию в Европе зоны валютной стабильности и содействия экономической интеграции европейских стран. На основе этой системы с 1 января 2002 года на территории государств, входящих в Европейский Союз (ЕС), введена *Единая общеевропейская валютная единица* (Unified All-European Monetary Unit, EURO) — как средство достижения их полной экономической и политической интеграции.

Современный этап в развитии мировой валютной системы связан с решением совещания стран-членов Международного валютного фонда в Кингстоне (Ямайка, 1976 год). **Ямайская валютная система** — современная международная валютная система, базирующаяся не на валютных системах отдельных стран (в том числе США), а на законодательно закрепленных межгосударственных принципах, в частности, на принципе полного отказа от золотого стандарта. Это означает: отмену официальной цены на золото и золотых паритетов, разрешение продажи и покупки золота по рыночным ценам, право выбора странами любого режима валютного курса.

В условиях нестабильности национальных валют разных стран в 70-х годах был введен новый вид международных платежных средств — SDR, условная денежная единица, которая стала использоваться для безналичных международных расчетов путем записи на специальных счетах и в качестве расчетной единицы МВФ. SDR начала выполнять ряд функций мировых денег: по регулированию платежных балансов; пополнению официальных валютных резервов; соизмерению стоимости национальных валют.

SDR не имеет собственной стоимости и реального обеспечения. Курс SDR определяется на основе средневзвешенного курса специального набора валют, так называемой — *валютной корзины*, включающей, например, в 2005 году: доллар США — 45 %; фунт стерлингов — 11 %; евро — 29 %; японская иена — 15 %.

1.3.2. Формы расчетов во внешнеторговых и транспортных операциях

Все международные расчеты производятся при посредстве банков. Для этого банки заключают между собой соглашения о порядке расчетов и ведения счетов, так называемые *корреспондентские соглашения* (Correspondence Agreement).

Международные расчеты по внешнеторговым и транспортным операциям наиболее часто на практике осуществляются в форме: *аккредитива, инкассо, банковского перевода, векселя и чека*. Применение той или иной формы зависит от многих обстоятельств: надежности партнера, сложившейся практики, характера сделки и т.п. Форма расчетов согласовывается между соответствующими компаниями, фирмами и фиксируется в договорах и соглашениях. Это может быть внешнеторговый контракт, агентское соглашение, договор морской перевозки и т.п.

Ниже рассмотрено, что представляют собой перечисленные формы расчетов и какова практика их использования при осуществлении внешнеторговых и морских транспортных операций на международном рынке.

Аккредитив. Надежную гарантию исполнения обязательств по многих внешнеэкономических сделках обеспечивает аккредитивная форма расчетов.

Аккредитив (Letter of Credit) — это соглашение между банком и клиентом (плательщиком), по которому банк должен выплатить определенному лицу — получателю платежа (бенефициа-

ру) указанную в аккредитиве сумму валюты против представления бенефициаром согласованных в аккредитиве документов или дать полномочия другому банку (корреспонденту) произвести такой платеж.

Расчеты в форме аккредитива выполняются в порядке, показанном на рисунке 1.2.

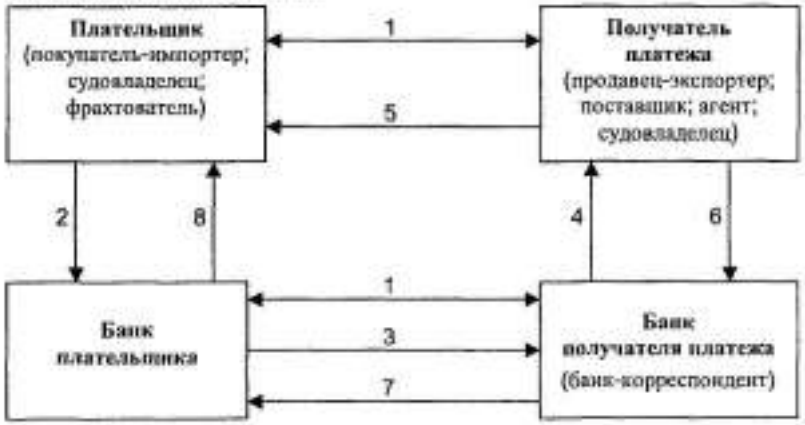


Рис. 1.2. Порядок международных расчетов в форме аккредитива

Цифрами на рисунке обозначено:

1. Заключение соответствующего договора (внешнеторгового контракта, агентского соглашения, договора морской перевозки, корреспондентского соглашения);

2. Поручение плательщика своему банку на открытие аккредитива, в котором указываются условия аккредитива: срок действия аккредитива в банке, обслуживающем получателя платежа; наименование последнего; общее наименование товаров или услуг, за которые производятся расчеты; сумма аккредитива и порядок оплаты счетов (оплата с акцептом, без акцепта и т.п.); перечень представляемых платежных документов (например, счет-фактура, коносамент, страховой полис, сертификат качества, сертификат о происхождении товара и др.); требования к содержанию транспортных, страховых и других документов; предельный срок отгрузки товара по транспортному документу и другие реквизиты;

3. Обращение банка плательщика к банку получателя платежа открыть аккредитив в пользу получателя платежа. Аккредитив обычно открывается на срок от 30 до 150 дней заблаговременно перед отгрузкой товара, через несколько дней после подписания договора (это самый благоприятный вариант для экспортера), но чаще — в течение нескольких дней после E-mail сообщения экспортера о готовности товара к отгрузке;

4. Сообщение (авизо) банка получателя платежа получателю платежа об условиях открытого в его адрес аккредитива;

5. Отгрузка товара покупателю; оказание услуг судовладельцу; доставка груза в порт назначения; выписывание счетов и оформление товарно-транспортных документов, связанных с этими операциями;

6. Передача получателем платежа своему банку счетов и товарно-транспортных документов. Проверка банком транспортных документов, их соответствия условиям аккредитива. Акцепт (согласие на оплату) счетов и зачисление причитающихся получателю денежных средств за поставленный товар (оказанные услуги, выполненную доставку груза) на его счет;

7. Пересылка банком получателя платежа полученных и оплаченных им счетов и товарно-транспортных документов в адрес банка плательщика;

8. Передача банком плательщика, после их проверки, товарно-транспортных документов плательщику для проверки и получения товаров (услуг, грузов).

На сегодняшний день расчет в форме аккредитива является самой распространенной формой расчета в международной торговой и морской практике.

Для получателя платежа эта форма *более удобна*, так как:

- обеспечивает надежность (гарантию) платежа;
- возможность быстрого получения экспортной выручки (для продавца) или платежа за выполненные услуги и работы (для судовладельческих, обслуживающих компаний).

Для плательщика эта форма связана с определенными *недостатками*:

- открытие аккредитива на установленные сроки приводит к замораживанию определенных денежных средств;
- хотя банк и проверяет представленные к оплате документы (только их подлинность), сам плательщик имеет возмож-

ность проверить их только после оплаты счетов, то есть после свершения платежа, но зато аккредитив дает гарантию плательщику в получении согласованных документов.

Во внешнеторговой практике используются различные виды аккредитивов, основные из них:

- *отзывной аккредитив* (Revocable Letter of Credit) — аккредитив с возможностью аннулирования банком обязательств по нему в любой момент без предварительного уведомления получателя средств;
- *безотзывной аккредитив* (Irrevocable Letter of Credit) — аккредитив, по которому обязательство банка по осуществлению платежа не может быть изменено или аннулировано без согласия всех заинтересованных в нем лиц, особенно бенефициара (лица, в пользу которого безотзывной аккредитив открыт). Только безотзывной аккредитив при соблюдении всех его условий представляет собой твердое обязательство банка-корреспондента в отношении платежей;
- *документарный аккредитив* (Documentary Letter of Credit) или *товарный аккредитив*, по условиям которого банк обязуется выплачивать согласно инструкциям плательщика определенную сумму получателю платежа против предъявления товарораспорядительных документов на оплачиваемый товар (услугу).

С целью облегчения оформления документарных аккредитивов Международная торговая палата разработала в 1933 году унифицированные правила — Правила UCP.

Правила UCP. Этих правил, известных в нашей стране как *Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов* (Uniform Customs and Practices for Documentary Credits, UCP), буквальный перевод которых "Единообразные обычаи и практика для документарных аккредитивов", придерживаются практически все страны мира. Используются они для международных расчетов по всем документарным аккредитивам, являются обязательными для всех заинтересованных сторон при отсутствии прямо выраженного соглашения об обратном.

Последняя редакция правил — Правила UCP 500 вступили в силу 1 января 1994 года и отразили реалии времени, в частности, появление новых типов аккредитивов, способов доставки и грузопереработки, средств связи.

В Правилах UCP 500 даются определения понятий, рассматриваются типы аккредитивов, устанавливается порядок их передачи, функции банков, требования к сопроводительным документам, порядок их предъявления. UCP 500 содержат специальный раздел, посвященный транспортным документам. Так, в статье 23 этого раздела перечислена информация, которую должны содержать океанский коносамент (Ocean Bill of Lading) и коносамент морского перевозчика (Port to Port Bill of Lading) для того, чтобы им было обеспечено беспрепятственное и эффективное прохождение через банковскую систему.

Основными задачами при разработке Правил UCP 500 были следующие:

- упрощение правил оформления аккредитивов;
- формулирование четких рекомендаций;
- точное определение меры ответственности сторон;
- включение опыта международной банковской практики, упрощения и стандартизации процедуры развития новых методов исполнения аккредитивов;
- обеспечение надежности обязательств по аккредитиву через презумпцию безотзывности и прояснения исходных обязательств не только банка-корреспондента, но и подтверждающего банка;
- подробное описание условий приема каждой категории транспортных документов.

В морской практике может применятся так называемый ***капитанский аккредитив***. Несмотря на такое название, этот документ по существу является лишь письмом судовладельца агенту с просьбой о выдаче капитану определенной суммы денег для судовых нужд (заработная плата экипажу, представительские и др.). Подтверждением получения денег является расписка капитана, которая прилагается к дисбурсментскому счету.

Инкассо. *Инкассо* (Collection of Payment; Encashment) — форма безналичных банковских расчетов, которая представляет собой передачу получателем платежа поручения своему банку на получение от плательщика определенной суммы денежных средств за проданный товар (оказанную услугу) против предъявления ему (плательщику) обусловленных в договоре товарно-транспортных документов.

Расчеты в форме инкассо выполняются в порядке, показанном на рисунке 1.3.

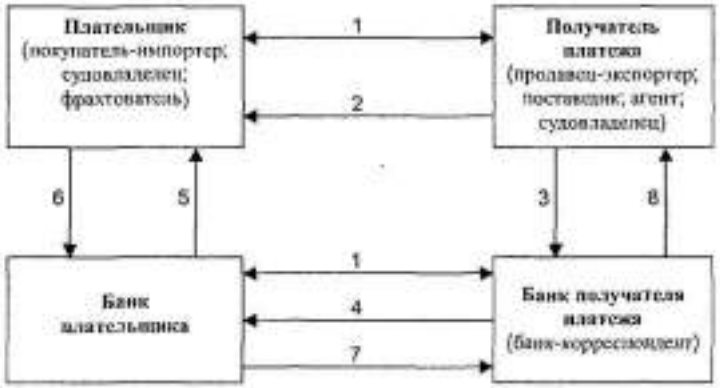


Рис. 1.3. Порядок международных расчетов в форме инкассо

Цифрами на рисунке обозначено:

1. Заключение соответствующего договора (внешнеторгового контракта, агентского соглашения, договора морской перевозки, корреспондентского соглашения);

2. Поставка товара, оказание услуг, выполнение доставки груза в порт назначения в соответствии с условиями контракта;

3. Передача получателем платежа своему банку инкассового поручения и товарно-транспортных документов, связанных с выполнением контракта;

4. Проверка банком получателя платежа, полученных от него документов и их пересылка банку плательщика;

5. Передача банком плательщика полученных документов, после соответствующей их проверки, плательщику на условиях "против платежа/против акцепта";

6. Акцепт платежа плательщиком (но может быть и отказ от оплаты);

7. Перевод банком плательщика банку получателя платежа причитающихся получателю платежа денежных средств;

8. Зачисление банком получателя платежа переведенных денежных средств своему клиенту за поставленный им товар (оказанную услугу).

Инкассовая форма расчета *удобна получателю платежа*, так как дает ему гарантию в том, что товар не перейдет в распоряжение покупателя (плательщика) до тех пор, пока им не будет произведена его оплата. Вместе с тем она имеет для получателя платежа два существенных *недостатка*: во-первых, отсрочку получения платежа (интервал между датой предъявления (3) банку документов и датой получения (8) в банке выручки за товар) и, во-вторых, опасность возможного отказа плательщика от оплаты по разным причинам, например, со ссылкой на невыполнение каких-либо условий внешнеторгового контракта или в связи с неплатежеспособностью к моменту оплаты.

Порядок расчета по инкассо регулируется *Унифицированными правилами по инкассо* (Uniformed Rules for Collection, URC), принятыми в 1978 году Международной торговой палатой (МТП). Последняя редакция URC представляет собой публикацию МТП № 522 (URC № 522), изданную в 1995 году и вступившую в силу с 1 января 1996 года. URC № 522 — стандартные международные правила, широко используемые в международной банковской практике.

Банковский перевод. Одна из форм расчетов, осуществляемая с помощью платежных поручений, направляемых от одного банка другому. *Платежное поручение* представляет собой приказ банка, составленный на основании указаний перевододателя-клиента банка, адресованный своему банку-корреспонденту о выплате определенной суммы денег переводополучателю (бенефициару).

Расчет в форме банковского перевода предусматривает оплату счетов после их получения и проверки. Например, судовладелец направляет платежное поручение своему банку с поручением выплатить указанную сумму агенту за оказанные судну услуги. Банк судовладельца направляет своему банку-корреспонденту в стране кредитора (агентской фирмы) *перевод суммы платежного поручения* для выплаты получателю (кредитору).

С одной стороны, несомненное преимущество — оплата счетов после их проверки, но многие фирмы (агентские, стивидорные и др.) взимают за авансирование средств определенный процент (1÷3 %).

Чаще всего банковский перевод в международных расчетах используется при уплате долга по кредитам, выдаче авансов,

урегулировании рекламаций, связанных с качеством и ассортиментом товаров, возврате излишне полученных сумм и по расчетам неторгового характера.

Платежные поручения направляются банками друг другу почтой, телеграфом, телексом или с применением средств телекосмических коммуникаций. Исполнение платежного поручения в международном обороте осуществляется довольно долго, например, в заокеанской торговле — несколько недель. Выставляя платежное поручение, банк должен позаботиться об обеспечении денежными средствами своего счета в банке-корреспонденте, в котором или через который будет произведена оплата по банковскому переводу, или получить определенный лимит кредитования на случай отсутствия средств на счете. Для перевододателя не имеет особого значения, как долго будет осуществляться исполнение платежного поручения. В большинстве случаев, если в договоре нет специальных оговорок, считается, что должник своевременно произвел платеж, если он вовремя выписал платежное поручение. Это означает, что общий срок исполнения платежного поручения идет за счет кредитора.

Введение электронной обработки данных обеспечило новые возможности для значительного сокращения времени осуществления платежей. Эти потенциальные возможности были использованы ведущими банками крупнейших стран мира, создавшими так называемую **систему SWIFT** (СВИФТ), которая стала новой организационной формой передачи данных между банками-корреспондентами в международном платежном обороте. В 1973 году 239 банков из 15 стран (Австрия, Бельгия, Великобритания, Дания, Италия, Канада, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, США, Финляндия, Франция, ФРГ, Швейцария, Швеция) учредили *Общество всемирной межбанковской финансовой телесвязи* (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication, SWIFT).

В настоящее время SWIFT представляет собой консорциум 6500 банков, который осуществлнет межбанковский перевод денежных средств. Ежедневно через него проходят 2,5 трлн. долларов.

Цель этой системы состоит в том, чтобы с помощью электронной обработки данных:

- создать бездокументарный платежный оборот;
- рациональнее производить калькуляцию;
- ускорить связь между банками путем электронного обмена данными посредством телекоммуникаций;
- минимизировать существовавшие до сих пор риски, возникавшие при передаче платежных поручений (потери на транспорте, ошибки, неправильная передача).

Трудно было бы ускорить платежный оборот при сохранении для присоединившихся к системе SWIFT банков действующих национальных норм, регламентирующих способы осуществления платежей, форму документов и т.п. Поэтому для этих банков были разработаны международные стандарты, систематизирующие различные требования к информации, предназначаемой для электронной обработки. Систематизация и коды организованы таким образом, чтобы было возможно однозначное восприятие информации, такой как: плательщик, сумма, название ведущего счета банка, получатель, цель использования, расходы по передаче сведений, код страны или города. Соответствующий секретный код *исключает* несанкционированный доступ к данным. За 20 лет работы системы SWIFT не пропало ни цента.

Кредитные средства платежа. Широкое распространение коммерческого кредита в международной практике расчетов обусловливает использование таких специфических кредитных средств платежа как векселя и чека. Остановимся подробнее на их описании.

Вексель (от нем. Wechsel — обмен; англ. Bill of Exchange) — вид ценной бумаги в виде долгового денежного обязательства, составленного в письменном виде с соблюдением предписанной законом формы и заключающего в себе обязательство об уплате определенной денежной суммы. Дает право владельцу (векселедержателю) по истечении срока требовать с должника (векселедателя) уплаты обозначенной в векселе суммы денег.

Главными свойствами векселя являются его: *"абстрактность"*, то есть отсутствие каких-либо объяснений по поводу возникновения денежного долга; *бесспорность* — обязательность оплаты в точном соответствии с данными векселя; *обращаемость* — возможность обращаться среди неограниченного количества клиентов посредством передаточной надписи.

Из простой долговой расписки по мере развития и усложнения товарно-денежных отношений вексель, практически не меняя своей внешней формы и атрибутики, превратился в универсальный платежный, расчетный и кредитный документ, пригодный для оплаты товаров и услуг, предоставления краткосрочного коммерческого кредита (формально в пределах года, чаще всего на 1-3 месяца), возврата ранее полученной ссуды.

При расчетах по внешнеторговым операциям наиболее широко применяются два вида векселя:

1) *простой вексель* (Promissory Note) – удостоверяет безусловное обещание векселедателя (лица, его выдавшего), уплатить поименованному в векселе лицу указанную сумму денег в оговоренный срок. Пример содержания простого векселя: *"28 апреля 2006 года мы **заплатим** против этого простого векселя фирме "Rimpacs" четыре тысячи американских долларов"*;

2) *переводной вексель* (Bill of Exchange; Draft) – именуемый *траттой*, представляет собой безусловный приказ векселедержателя (владельца – кредитора), адресованный векселедателю (должнику) об уплате в установленный срок указанной в векселе суммы денег названному в документе лицу. Пример содержания переводного векселя: *"28 апреля 2006 года **платите** против этого переводного векселя фирме "Rimpacs" четыре тысячи американских долларов"*.

Чек (Check; Cheque) – денежный расчетный документ строго установленной формы, содержащий безусловный приказ владельца банковского счета банку уплатить (перечислить) определенному лицу или предъявителю чека указанную в нем сумму. Чек обычно действителен в течение определенного срока (10 дней). Выдача чеков, не имеющих покрытия, считается мошенничеством и преследуется законом.

Существует три основных вида чеков:

1) *именной чек* (Cheque Payable to Somebody) – не подлежащий передаче другому лицу;

2) *ордерный чек* (Cheque to Order) – допускающий его передачу другому лицу по *индоссаменту* (передаточной подписи);

3) *предъявительский чек* (Cheque to Beater) – передаваемый без индоссамента.

В отличие от векселя, который используется в качестве средств кредита, чек служит средством платежа.

Контрольные вопросы

1. Назовите главные формы внешнеэкономических связей.
2. Какие внешнеторговые операции, осуществляются с использованием морского транспорта?
3. По каким признакам классифицируются торговые и транспортные посредники?
4. Каким образом государство регулирует свою внешнеэкономическую деятельность?
5. Какие условия должны быть предусмотрены в контракте купли-продажи?
6. Какими способами может быть определено качество товара?
7. Перечислите транспортные условия контракта купли-продажи.
8. Что такое Правила Инкотермс? Назовите причины и цель их разработки.
9. Назовите принципиальные вопросы доставки товара по назначению, которые определяются базисными условиями поставки.
10. Каковы обязанности сторон по контрактам купли-продажи, заключенных на базисных условиях групп F и C Правил Инкотермс? В чем состоит их основные отличия?
11. Обозначьте момент перехода рисков продавца на покупателя при поставках на DES-условии.
12. Какие международные валютные системы используются в сфере взаимных валютно-платежных отношений стран мира?
13. Какие формы международных расчетов применяются во внешнеторговых и транспортных операциях?
14. Перечислите порядок осуществления международных расчеты в форме инкассо.
15. Какая форма расчетов является самой распространенной в международной торговой и корской практике? Почему?

Глава 2
ФОРМЫ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ И СФЕРА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

2.1. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

В зависимости от того на каких *базисных условиях поставки товара* (рассмотрены в параграфе 1.2.3.) заключен контракт купли-продажи *продавец* или *покупатель* становится грузоотправителем (фрахтователем) и нанимает (фрахтует) судно, то есть заключает с перевозчиком *договор морской перевозки*, который должен в точности соответствовать транспортным условиям контракта купли-продажи. Таким образом, продавец или покупатель выполняет свои транспортные обязательства через посредство судовладельца, который привлекается к исполнению контракта купли-продажи через договор морской перевозки.

Упрощенно взаимоотношения сторон при заключении договора морской перевозки показаны на рисунке 2.1.



Рис. 2.1. Схема взаимоотношений сторон при заключении договора морской перевозки

Договор морской перевозки представляет собой соглашение, содержащее условия, на которых транспортируется груз морским путем и по которому судовладелец предоставляет на определенный срок услуги торгового судна фрахтователю (грузовладельцу).

Согласно ***договору морской перевозки груза***, перевозчик (фрахтовщик) обязуется принять от грузоотправителя (фрахтователя) груз, доставить его в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там выдать его уполномоченному лицу (грузополучателю), а фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную договором провозную плату (фрахт).

Грузоотправителем (Shipper) или фрахтователем (Charterer) может быть продавец (Sailer) или покупатель (Buyer) товара, оператор перевозки груза в смешанном сообщении (Non Vessel Operating Common Carrier, NVOCC), экспедитор (Forward agent) или иной распорядитель груза.

В качестве фрахтовщика (Carrier) может выступать судовладелец (Shipowner или кратко – Owner), либо иное юридическое лицо, имеющее право управления работой судна в течение всего срока договора морской перевозки.

Договор морской перевозки предусматривает перемещение груза перевозчиком по поручению грузовладельца от пункта отправления до места назначения, а также он отражает еще и другие, сопутствующие процессу перевозки операции:

- доставка груза со склада грузоотправителя на склад (терминал) порта отправления;
- погрузка груза в магистральные транспортные средства, перегрузка его в пути следования на другие виды транспорта;
- выгрузка в порту назначения и доставка на склад грузополучателя;
- временное хранение в промежуточных пунктах на маршруте следования;
- оформление и переоформление перевозочных документов, особенно при пересечении грузом национальных границ, где требуется выполнение таможенных и других формальностей.

Не случайно поэтому договоры морской перевозки заключаются агентами или брокерами от имени перевозчика и грузовла-

дельца, а к их исполнению привлекаются многочисленные подчас компании, фирмы, юридические и физические лица, способствующие организации международного торгового судоходства, включая операторов грузовых терминалов, стивидоров, экспедиторов, тальманов и т.д. Таким образом, заключение и исполнение договора морской перевозки груза — комплексный процесс.

Формы договора морской перевозки различны. Наиболее используемые в практике: ***чартер, коносамент, букинг-нот, берс-нот, фиксчюр-нот***. Применение той или иной формы договора морской перевозки зависит от формы организации международного торгового судоходства, срочности оформления и других причин.

Во всех случаях наличие договора морской перевозки должно быть подтверждено письменным документом, содержащим права и обязанности сторон.

2.2. СИСТЕМА КОММЕРЧЕСКИХ УСЛОВИЙ И ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ УЧАСТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА В МЕЖДУНАРОДНОМ ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Международным торговым судоходством (International Trade Shipping Industry) принято считать плавание торговых судов с целью коммерческой деятельности по осуществлению перевозок грузов и пассажиров между странами по морским путям.

Существует объективно обусловленная зависимость четырех элементов торгового судоходства:

1) характера груза;
2) способов торговли;
3) коммерческих отношений грузовладельца и перевозчика;
4) формы организации судоходства.

Форма организации судоходства и коммерческие отношения участников транспортного процесса определяются характером грузопотока и способами торговли тем или иным товаром (грузом).

В зависимости от *формы организации* судоходства, то есть *работы судов* международное торговое судоходство подразделяется на:

- ***трамповое судоходство*** — форма нерегулярного судоходства, не связанная с постоянными портами погрузки/выгрузки и не ограниченная определенными видами грузов;
- ***линейное судоходство*** — форма регулярного судоходства, обслуживающая направления перевозок с устойчивыми грузо- и пассажиропотоками и обеспечивающая быструю доставку грузов;
- ***торгово-промышленное судоходство*** — форма регулярного судоходства, связанная с внутрикорпоративными перевозками, в основном, минерального сырья подконтрольными судами крупных промышленных компаний.

2.2.1. Трамповое судоходство

Исторически первым сложилось трамповое судоходство (Tramp 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, основные коммерческие условия которого подробно приведены в главе 3.

Чартер является характерным 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 двустороннего 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) на рисунке 2.2.

С учетом того, что исходной предпосылкой к морской перевозке груза является внешнеторговый контракт купли-продажи товара (1), заключенный между продавцом и покупателем, который регламентируется в общем виде Венской конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980 года и основывается 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 дру-

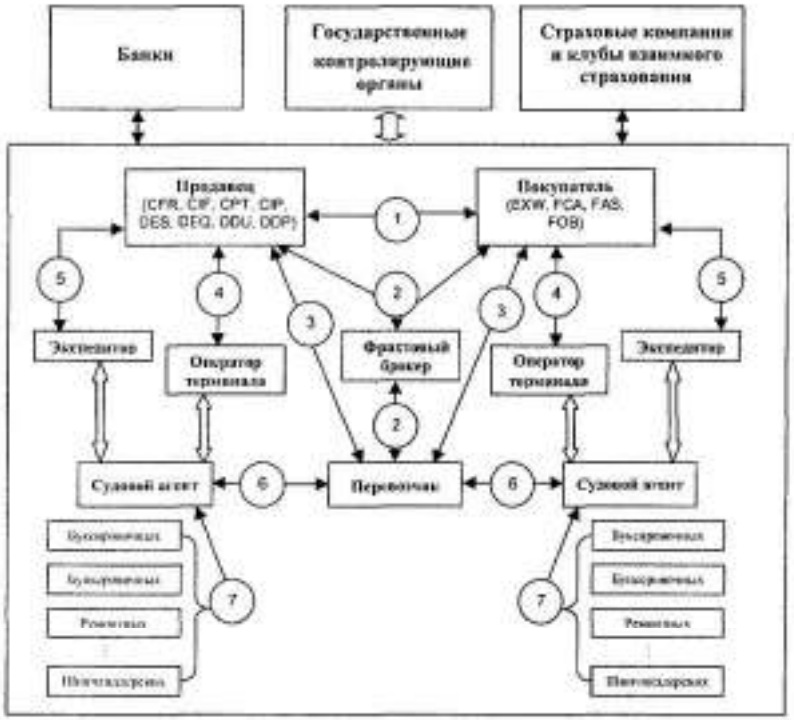


Рис. 2.2. Схема договорных отношений участников транспортного процесса в трамповом судоходстве

Обозначения: ⟷ — договорные отношения; ⟺ — контроль и взаимодействие; 1 — контракт купли-продажи; 2 — фрахтовый ордер; 3 — чартер-партия; 4 — стивидорное соглашение; 5 — договор транспортной экспедиции; 6 — договор на обслуживание судна; 7 — услуги фирм

га ("судна для груза" и "груза для судна") и содействие сторонам в соответствии с условиями их фрахтовых ордеров (2) в заключении фрахтовой сделки. Брокер должен найти надежного судовладельца и гарантировать правильность и законность оформления сделки (но не ее исполнение). Детально организация и техника фрахтования тоннажа рассмотрена в главе 7.

Заключенная фрахтовая сделка оформляется договором в форме *чартер-партии* (3). 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 принимаются грузополучателями через определенные порты, ближайшие к перерабатывающим предприятиям. Для трампового судовладельца заход в любой порт носит случайный характер. Поэтому грузоотправитель заключает с *оператором транспортного терминала стивидорное соглашение* (4), 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 отдельные работы выполняет самостоятельно. Грузоотправитель заключает *договор транспортной экспедиции* (5) 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 конкретного судна* (6) 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* (7), 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.).

2.2.2. Линейное судоходство

Линейное судоходство возникло в связи с потребностью в 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 и 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 и меньше тонны). Зафрахтовать целое судно под такую партию невозможно и при существовавших в XIX веке формах организации торгового судоходства продавец дорогих товаров мог отправлять 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 предварительных 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 присое-

дикения 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

двух 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 заходит 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 назва-

ли *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, Йокогама и другие аналогичные порты.

Договорные отношения участников транспортного процесса в линейном судоходстве показаны в виде схемы на рисунке 2.3.

Как видим, договорные отношения между *продавцами* и *покупателями* строятся обычным образом на основе внешнеторговых *контрактов купли-продажи* (1).

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* (2) со многими грузоотправителями, концентрирует и контролирует крупные потоки ценных, в том числе контейнерных, грузов на основных мировых направлениях перевозок.

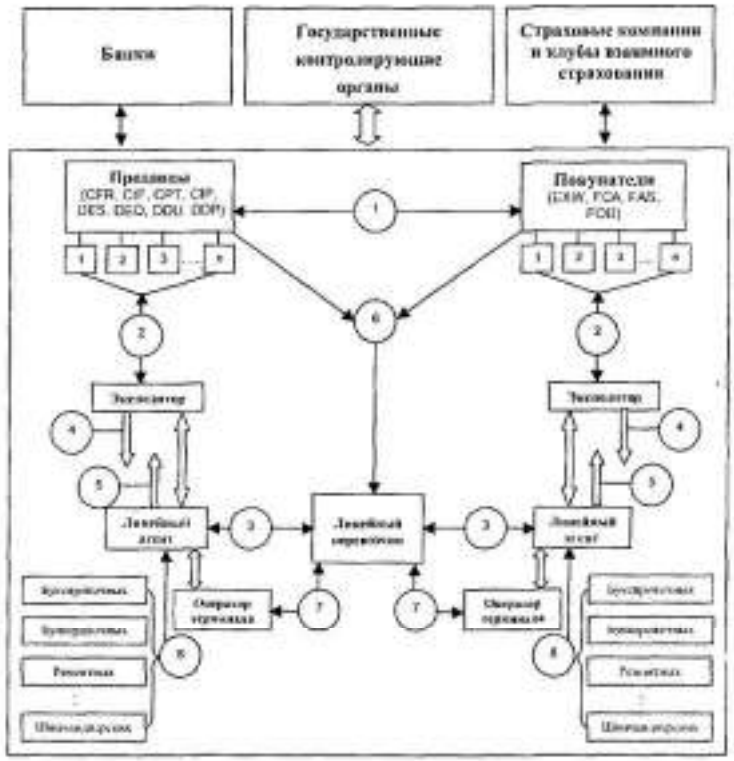


Рис. 2.3. Схема договорных отношений участников транспортного процесса в линейном судоходстве

Обозначения: ⟷ — договорные отношения; ⟺ — контроль и взаимодействие; 1 — контракт купли-продажи; 2 — договор транспортной экспедиции; 3 — агентское соглашение; 4 — поиск перевозчика; 5 — поиск груза; 6 — букинг-нот; 7 — стивидорное соглашение; 8 — услуги фирм

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 линии во всех портах захода. Эта задача возлагается на *линей-*

ного агента (Liner Agent), который в этом аспекте выступает как агент по продажам — он продает транспортные услуги судовладельца в определенном географическом регионе. *Агентское соглашение* (3) 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* (8) предоставляются агентом в обычном порядке.

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

- обязанностью экспедитора является *поиск морского перевозчика* (4) и заключение с ним договора от имени и за счет грузоотправителя;
- в обязанности линейного агента входит *поиск и привлечение груза на линию* (5) 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* (6), а после его акцепта и фактического приема груза подтверждается *коносаментом*. В связи с тем, что коносамент имеет важнейшее значение в коммерческой практике морских перевозок грузов во всех формах судоходства, то — основные положения по его применению вынесены и рассмотрены в отдельной главе 5.

Долгосрочные контракты — *стивидорные соглашения* (7) 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.

2.2.3. Торгово-промышленное судоходство

В последнее время в практике перевозок возникла относительно новая форма организации движения судов — ***работа последовательными рейсами***. Связано это было с необходимостью регулярного снабжения поставщиками своих потребителей — крупных промышленных компаний, разделенных морским пространством, различными видами минерального сырья: первоначально угля и руды, а позднее нефти, бокситов, апатитов, фосфатов и т.д. Эти грузы характеризуются следующими признаками:

- относительно низкой ценой;
- поставками партиями в десятки и сотни тысяч тонн равномерно в течение года;
- устойчивостью грузопотока в течение многих лет.

Характер торговли принципиально меняется: промышленное предприятие, например металлургический концерн, нуждается в стабильном снабжении сырьем, энергоносителями и др. Закупки сырья не могут выполняться от случая к случаю по несколько тысяч тонн, они осуществляются на основе долгосрочных внешнеторговых контрактов, обеспечивающих постоянные, равномерные поставки сырья в течение многих лет с постоянной пролонгацией этих контрактов. Долгосрочные закупочные контракты должны опираться и на долгосрочные соглашения о его перевозке. Грузовладелец (промышленная компания) заключает с судовладельцем контракт не на отдельную перевозку конкретной партии, а на регулярные перевозки определенного груза в согласованных количествах на постоянном направлении. Предметом договора является не предоставление судовладельцем конкретного судна в распоряжение фрахтователя, а регулярное выполнение определенных рейсов по согласованному графику в течение длительного периода. Теоретически — закрепленная группа судов может в течение всего своего срока эксплуатации выполнять одни и те же рейсы в интересах одного и того же грузовладельца по одному многократно продлеваемому контракту.

Несмотря на принципиальные, по сравнению с трамповым судоходством, изменения в организации работы судов, с коммерческой точки зрения отличие от трампового судоходства невелико и состоит только в долгосрочности отношений грузовладельца и перевозчика. По существу, судовладелец обслуживает одного грузовладельца на основе свободного контракта и его правовой статус определяется как статус *частного перевозчика* (Private Carrier).

Основой договорных отношений является тот же рейсовый чартер, только многократно повторяемый из года в год. Такое долгосрочное соглашение отличается от рейсового чартера в деталях и называется *фрахтовым контрактом* (Contract of Affreightment).

Работу судов последовательными рейсами называют ***торгово-промышленным судоходством***. Во-первых, потому, что оно обслуживает интересы промышленников, а не "купцов", во-вторых, в настоящее время, как правило, промышленные предприятия и источники сырья принадлежат одним и тем же крупным *национальным и транснациональным промышленным корпорациям* (ТНК): металлургическим, нефтяным, химическим, автомобильным и т.п. Им же принадлежат и суда, которые эксплуатируются контролируемыми ими судоходными компаниями. Эти грузопотоки не предлагаются на фрахтовом рынке свободным судовладельцам, а, по существу, являются *внутрикорпоративными перевозками*.

С точки зрения ценообразования торгово-промышленное судоходство имеет ограниченно-рыночный характер, поскольку оно не продает свои услуги через фрахтовый рынок, и в то же время не в состоянии самостоятельно формировать цены перевозки на собственной базе. Как правило, все расчеты в данной форме судоходства осуществляются по рыночным ставкам, заимствованным у фрахтового рынка.

Договорные отношения при работе судов последовательными рейсами строятся аналогично трамповому судоходству, но есть и отличия, которые состоят в следующем:

- так как заключение долгосрочного контракта не связано с оперативным фрахтованием судна, участие фрахтового брокера не обязательно. Грузовладелец и судовладелец могут заключить контракт путем личных переговоров;
- долгосрочное соглашение оформляется договором — Contract of Affreightment, но на каждый конкретный рейс оформляется стандартный для данного соглашения рейсовый чартер.

2.2.4. Новые формы организации международных перевозок грузов

В международных перевозках грузов все более широкое распространение получают так называемые ***смешанные перевозки***, в которых участвует несколько видов транспорта (морской, речной, железнодорожный, автомобильный, воздушный), обеспечивающих транспортировку грузов по всей транспортной цепи. За рубежом смешанные перевозки носят название *комбинированных* (Combined Transport), *интермодальных* (Intermodal Transport) или *мультимодальных* (Multimodal Transport) *перевозок*.

Смешанные перевозки не являются самостоятельной формой организации судоходства. Это — современная, наиболее конкурентоспособная форма организации перевозок ценных генеральных грузов, явившаяся результатом процесса контейнеризации и внедрения прогрессивных транспортно-технологических систем.

В смешанных перевозках (рис. 2.4.) появляется новый участник с собственным своеобразным статусом — перевозчик по договору, так называемый *оператор смешанной перевозки* (Combined Transport Operator), сокращенно — ОСП. ОСП не является перевозчиком какого-либо конкретного вида транспорта в традиционном понимании: он заключает комплексный договор — *комбинированный транспортный документ* (2), включающий перевозку груза несколькими видами транспорта, сопутствующие услуги в пунктах перевалки и полное экспедиторское обслуживание.

В отношениях с грузоотправителями ОСП заключает договор как ***перевозчик***. В качестве ОСП чаще всего выступают крупные экспедиторские компании, которые с 70-х годов прошлого века активно осваивают статус "перевозчика". В США новый тип экспедитора стали называть — общественный перевозчик, не владеющий тоннажем (Non Vessel Operating Common Carrier, NVOCC).

Договор перевозки груза в смешанном сообщении могут заключать и судоходные компании, тогда они берут на себя обязательства по сухопутной перевозке и экспедиторскому обслуживанию. В отношениях с фактическими перевозчиками и другими транспортными компаниями ОСП выступает как ***грузоот-***

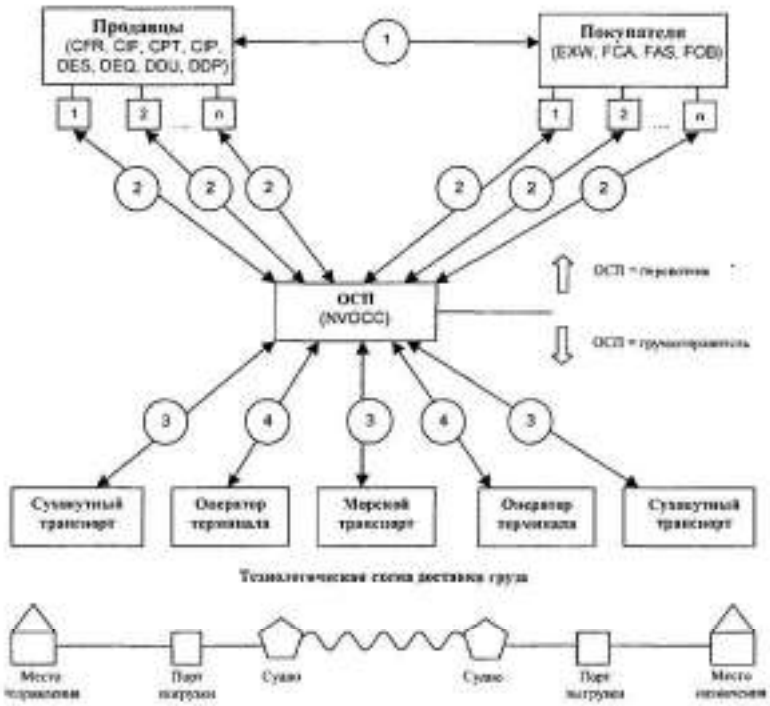


Рис. 2.4. Схема договорных отношений при смешанных перевозках

Обозначения: ◄► — договорные отношения; ⟺ — контроль и взаимодействие; 1 — контракт купли-продажи; 2 — комбинированный транспортный документ; 3 — договор перевозки; 4 — стивидорное соглашение

правитель и заключает с ними *договоры перевозки груза* (3) и терминального обслуживания — *стивидорные соглашения* (4) на обычных основаниях. Экспедиторские функции ОСП использует как самостоятельно, так и через своих представителей и агентов в пунктах перевалки.

Таким образом, для *международной смешанной перевозки* грузов присущи в отличие от унимодальной перевозки (перевозка грузов одним видом транспорта) следующие *характеристики*:

- перевозка грузов двумя и более видами транспорта;
- место отправления и место назначения грузов находятся в разных странах;
- установлены специальные тарифные ставки, которые покрывают транспортировку груза до мест назначения (Intermodal Tariff);
- один из участников перевозки (ОСП) организует весь процесс транспортировки по единому документу (комбинированному транспортному документу или комбинированному транспортному коносаменту), заключает договоры перевозки с отдельными перевозчиками, координируя их действия и обеспечивая весь цикл перевозки, и несет ответственность за груз от места отправления до места назначения;
- грузы перевозятся, в основном, в контейнерах.

Договор смешанной перевозки регулируется Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года и Правилами ЮНКТАД/МТП-95. В понимании названной Конвенции главной ***целью смешанной перевозки*** является *доставка грузов в место назначения точно в срок, в хорошем состоянии и, по возможно, низкой цене*. Как Конвенция, до сих пор не вступившая в силу, так и Правила — являются факультативными нормами. Поэтому каждый из этих документов регулирует условия договора смешанной перевозки только в том случае, когда стороны договора признали это целесообразным. На практике чаще всего применяются Правила.

Смешанные перевозки могут осуществляться как при участии компаний транспортной инфраструктуры, если такие компании являются связующими звеньями между перевозчиками, так и без их участия, когда груз последовательно передается от перевозчика одного вида транспорта перевозчику другого.

Смешанные перевозки органично вписываются в получившую в последние годы большое практическое применение концепцию логистики, которая подразумевает при доставке грузов осуществление принципов "точно в срок" (Just In Time) и "от двери до двери" (Door-to-Door), применяя для этого укрупнение грузовых мест (грузы в контейнерах, пакетах и т.п.).

Приведенная ниже таблица 2.1 дает наглядное представление о различиях между коммерческими условиями работы в рассмотренных формах международного торгового судоходства.

Таблица 2.1

Сравнение коммерческих условий в различных формах судоходства

Характеристики	Трамповое судоходство	Торгово-промышленное судоходство	Линейное судоходство
Форма договора морской перевозки	Рейсовый чартер (Voyage charter)	Фрахтовый контракт (Contract of Affreightment)	Коносамент (Bill of Lading)
Функции коносамента	1.Расписка в приеме груза 2.Товарораспорядительный документ	1.Расписка в приеме груза 2.Товарораспорядительный документ	1.Договор морской перевозки 2.Расписка в приеме груза 3.Товарораспорядительный документ
Расписание заходов в порты	Отсутствие расписания	Наличие расписания захода в порт погрузки	Наличие расписания заходов в порты линии
Географическая ротация портов	Определяется соответствующим условием чартера	Определяется фрахтовым контрактом	Согласно расписанию
Срок подачи судна в порт	В виде интервала между двумя датами	Точная дата подачи в порт погрузки	Точная дата подачи в каждый порт
Условия оплаты стивидорных операций	Оплата за счет фрахтователя	Оплата за счет судовладельца или грузоотправителя	Оплата за счет судовладельца
Нормы грузовых работ	Фиксированы	Фиксированы	Отсутствуют
Демередж	Имеется	Имеется, если есть договор с портом	Отсутствует
Агент	Фрахтователя	Судовладельца	Судовладельца
Комиссия с фрахта	В пользу брокера	Отсутствует	В пользу агента
Расчет провозной платы	По ставке фрахта	По ставке прайс-листа (прейскуранта)	По ставке тарифов линии

2.3. КРАТКИЕ ФОРМЫ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ

К другим, не столь распространенным формам договора морской перевозки, какими являются чартер и коносамент, могут быть отнесены: ***букинг-нот***, ***берс-нот***, ***фиксчюр-нот***.

Если сравнить эти документы с чартером, то можно отметить, что в них более кратко приведены основные условия перевозки. Это обычно: наименование судна, род и количество груза, порты погрузки и выгрузки, размер и порядок оплаты фрахта, условия погрузки и выгрузки и т.п. Но несмотря на свою краткость, они, являясь договорами морской перевозки, налагают определенные обязательства на заключившие их стороны.

Все формы договоров морской перевозки одинаково определяют *права, ответственность и риски перевозчика*, а именно:

- перевозчик в течение срока договора сохраняет за собой контроль и управление работой судна. Вся информация от капитана направляется перевозчику (судовладельцу), он же принимает решения о планировании и корректировке рейса во всех случаях, когда это необходимо для повышения эффективности работы судна: выбор пути следования, заказ сверхурочных работ в порту (стивидоров, буксиров, лоцмана), канцеллирование (отмену) захода судна в порт и т.п.;
- перевозчик несет все коммерческие риски, связанные с простоями судна в рейсе, если они произошли не по вине фрахтователя; риски увеличения портовых расходов и цен на топливо и снабжение (по сравнению с расчетными на момент заключения договора морской перевозки); риски гибели и повреждения судна, кроме тех случаев, когда это произошло по вине фрахтователя или его служащих (стивидоров);
- перевозчик несет ответственность перед фрахтователем (грузоотправителем) за порчу, утрату или задержку доставки груза;
- перевозчик несет ответственность в случае нарушения судном международных конвенций по безопасности мореплавания и защите морской среды от загрязнения, за нанесение ущерба третьим лицам и др. Поэтому обычно

перевозчик за свой счет страхует судно и вводит его в один из клубов P&I.

Фрахтователь оплачивает только согласованную по договору сумму фрахта, за исключением тех случаев, когда задержки судна или убытки перевозчика произошли по вине фрахтователя — тогда сумма фрахта соответственно увеличивается.

Букинг-нот (Booking Note). Одним из нежелательных моментов в работе линейного судоходства является отход судна с неполной загрузкой. Чтобы снизить риск неполной загрузки до минимума, линейные перевозчики (линейные агенты) создают в обслуживаемых ими портах отделы по бронированию грузовых помещений на судне для грузоотправителей (букинговые отделы).

Заявка на бронирование (букинг-нот) за подписью грузоотправителя подается представителю перевозчика и после подписания последним приобретает характер договора морской перевозки. Отсюда, *букинг-нот* — форма договора морской перевозки в линейном судоходстве, подтверждающего бронирование (букирование) места на линейном судне и предусматривающего взаимную ответственность перевозчика и грузоотправителя. По этому договору перевозчик принимает на себя обязательство перевезти груз на судне данной линии, а грузоотправитель — предоставить груз и оплатить его перевозку в соответствии с тарифами линии.

Договор, оформленный букинг-нотом, может заключаться также экспедитором, с одной стороны, и линейным агентом — с другой. Обычно оформляется на специальном бланке и содержит основные условия перевозки и тарифную ставку линии, применяемую для перевозки данного груза.

Практически все букинг-ноты содержат следующие основные *реквизиты*:

- наименование перевозчика, грузовладельца и судна (обычно с правом его замены);
- вид и количество груза, место его размещения (в трюме, на палубе);
- порты отправления и назначения;
- предполагаемое время погрузки;
- тарифную ставку;
- проформу коносамента.

Подавляющее большинство букинг-нотов содержит оговорку — "Остальные условия коносамента перевозчика" (Other terms and conditions of Carrier's Bill of Lading или Otherwise as per Carrier's Bill of Lading). Это означает, что на оборотной стороне букинг-нота указываются основные *условия линейного коносамента* перевозчика, применяемого на данной линии.

Букинг-нот заключается как на единичную отправку, так и на большую партию груза, перевозимую несколькими отправками в течение обусловленного срока. Букинг-нот подписывается перевозчиком (или его агентом) и грузовладельцем (или его экспедитором).

В практике линейного судоходства встречаются не только разнообразные формы букинг-нотов, но и различные названия этого документа, например: Cargo Booking Note, Booking Contract, Freight Note, Conditional Booking Note и т.д. Несмотря на разнообразие форм букинг-нотов (в связи с тем, что линейный перевозчик может применять свою форму этого документа), многие линии, стремясь к унификации различных форм транспортных документов, включая и букинг-ноты, пользуются проформой под кодовым названием "Conlinebooking", одобренной Балтийским и Международным морским советом. Образец проформы приведен в Приложении 6.

Букинг-нот может быть применен в *двух случаях*:

1) при бронировании места на *конкретном судне* для перевозки *определенной партии* груза;

2) при бронировании места на *судах линии на определенный период времени* для перевозки *крупных партий* грузов. Здесь букинг-нот по своему содержанию приближается к фрахтовому контракту, однако не содержит каких-либо взаимных санкций, которые в нем встречаются.

В том случае, если букинг-нот подтверждает бронирование для определенной партии груза на ближайшее линейное судно по расписанию, то в нем может не указываться тарифная ставка, а делаться соответствующая отметка ("As per Tariff" или "According to the Tariff"), с указанием линейных (Liner Terms) или других условий.

В тех случаях, когда букинг-нотом оформляется будущая перевозка партии груза, то тарифная ставка обязательно указы-

вается, так как за это время могут произойти изменения тарифных ставок линии, и, если ставка не была заранее оговорена, то ее изменение может привести к финансовым потерям для судовладельца или грузоотправителя, в зависимости от ее понижения или повышения.

Во исполнение обязанностей, лежащих на грузоотправителе, груз может быть предъявлен перевозчику другим лицом (фактическим грузоотправителем), то есть грузоотправитель может без согласия перевозчика переуступить свои права по договору перевозки третьему лицу, однако и тогда он продолжает нести *солидарную ответственность* с лицом, которому он переуступил свои права. Кроме того, грузоотправитель также имеет право предоставить вместо обусловленного договором груза — другой груз, соответствующий номенклатуре грузов, перевозимых на линии, и, совместимый с перевозкой грузов других грузоотправителей, не ухудшая при этом положения перевозчика. Причем, провозная плата, причитающаяся перевозчику за перевозку такого груза, не может быть ниже обусловленной в договоре.

Перевозчик обязан в определенный срок известить грузоотправителя о времени и месте загрузки судна. Такое уведомление не требуется, если речь идет о судне, обслуживающем регулярную линию, кроме случаев, когда установленный в расписании срок движения нарушен или изменен. В свою очередь, по истечении срока предъявления груза, установленного в букинг-ноте, перевозчик может по своему усмотрению начать рейс, хотя обусловленный груз и не был доставлен, при этом за перевозчиком сохраняется право на взыскание, так называемого, *мертвого фрахта* (Dead Freight) — фрахта, причитающегося перевозчику за недопредъявленного количество груза против "полного" (Full and Complete) забронированного груза по букинг-ноте. Но часто в условиях конкуренции линейные перевозчики в целях сохранения хороших взаимоотношений, особенно с крупными грузоотправителями, отказываются от применения своего права на предъявление мертвого фрахта.

В обязанность грузоотправителя входит за свой счет доставить груз к судну вдоль его борта таким образом, чтобы обеспечить надлежащую погрузку. Кроме того, он обязан все сопроводительные документы на груз предъявить перевозчику при сдаче первой партии груза. Если эти сроки не соблюдаются, перевозчик не несет ответственности за возможные убытки, возникшие из-за задержки предоставления документов и их неправильности или неточности.

Договор в форме букинг-нота обеспечивает преимущества перевозчику и грузоотправителю, благодаря гарантиям соответственно загрузки судна и своевременной отправки груза.

Берс-нот (Berth Note). Это форма договора морской перевозки применяется как в линейном, так и в трамповом судоходстве. Составляется перевозчиком, а чаще его агентом в *форме письма* в нескольких экземплярах и за соответствующей подписью направляется грузоотправителю, который своей подписью подтверждает принятие изложенных в берс-ноте условий перевозки.

Условия договора берс-нот аналогичны условиям букинг-нот с той разницей, что в нем обычно оговариваются условия: расчета сталийного времени, распределения расходов по грузовым операциям и некоторые другие. В части стандартных условий правового характера в берс-ноте дается ссылка на одну из типовых проформ чартера.

В линейном судоходстве перевозчики применяют берс-нот в тех случаях, когда генерального груза не хватает для полной загрузки судна, и для заполнения неиспользованной грузовместимости судно догружается каким-либо грузом не на обычных "линейных условиях перевозки" данной компании или линии, а обычно на условиях, применяемых в трамповых перевозках.

В трамповом судоходстве договор морской перевозки в форме берс-нот оформляют в случае, если судно отфрахтовано по чартеру под перевозку частичного груза (Part Cargo), но его не хватает для полного использования грузовместимости судна, ввиду чего перевозчик старается получить партии груза других грузовладельцев и погрузить их по возможности на том же *причале* (Berth), на котором грузится судно. Отсюда и название этой формы договора морской перевозки.

Фиксчюр-нот (Fixture Note). Применяется в трамповом судоходстве как предварительный документ, фиксирующий факт фрахтования судна и его основные условия (наименование судна и сроки его подачи, количество и род груза, порты погрузки и выгрузки, нормы грузовых работ, фрахтовую ставку, наименова-

ние фрахтователя, проформу чартера, согласно которой устанавливаются остальные условия).

В последующем заменяется чартером, после подписания которого, фиксчюр-нот утрачивает силу как доказательство наличия и содержания договора морской перевозки.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение договора морской перевозки. Кто его заключает?
2. Перечислите наиболее используемые формы договора морской перевозки. В чем заключаются их характерные особенности?
3. Какие формы организации работы судов существуют в международном торговом судоходстве? Дайте характеристику коммерческим условиям их работы.
4. Назовите участников транспортного процесса в трамповом судоходстве. На каких договорах и как строятся их взаимоотношения?
5. Как иначе называют работу судов последовательными рейсами? В чем заключается отличие от работы судов в линейном судоходстве?
6. Перечислите пять обязательных условий линейного судоходства.
7. Как строятся договорные отношения между участниками транспортного процесса в линейном судоходстве?
8. Какие новые формы организации международных перевозок получили распространение в настоящее время? С чем это связано?
9. Назовите сферу применения и раскройте сущность кратких форм договоров морской перевозки?

Глава 3
РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР

3.1. ТИПОВЫЕ ПРОФОРМЫ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА

Договор морской перевозки, независимо от вида фрахтования трамповых судов, принимает форму ***рейсового чартера***. Широкое распространение таких чартеров началось с конца XIX века, что было вызвано значительным расширением внешней торговли и увеличением объема международных морских перевозок. С тех пор договоры, следуя за историей торгового судоходства и отражая развитие коммерческой практики на морском транспорте, совершенствовались, детализировались и к настоящему времени превратились в большой и сложный документ. Современный рейсовый чартер включает в себя более 40 статей юридического текста, которые устанавливают условия перевозки груза, найма судна и определяют обязанности сторон, вступающих в договорные отношения.

Разнообразие условий перевозки в зависимости от транспортных характеристик груза, умноженное на сотни различных направлений грузоперевозок, объясняет многочисленность форм договоров фрахтования судов и морской перевозки грузов. Судоходная практика знает сотни форм подобных договоров, причем их точное количество трудно установить, так как наряду с должным образом апробированными формами, имеющими статус "де юре", используют множество частных форм, существующих "де-факто", которые выпускаются на фрахтовый рынок крупными компаниями, выступающими в качестве фрахтователей. Каждая из форм учитывает специфику перевозки самого груза или группы аналогичных грузов и особые условия в зависимости от направления перевозки.

Но разнообразие условий еще не исчерпывает всей специфики морских перевозок. Другая сторона дела — многочислен-

ность заключаемых сделок и необходимость их быстрого оформления. Все это делает практически невозможным заново формулировать все условия договора морской перевозки груза при заключении каждой конкретной сделки. Задача дополнительно усложняется тем, что переговоры, как правило, ведутся по телефону, электронной почте или факсу и часто должны быть завершены в течение нескольких дней или часов. Причем допущенные ошибки, неточности и другие упущения в таком договоре могут вызвать конфликтные ситуации и материальные расходы, не предусмотренные договоренностью сторон. Поэтому, чтобы упростить и ускорить процесс оформления чартера, применяют стандартные формы чартеров или проформы чартеров, как их часто называют.

Проформы чартеров представляют собой разработанные и типографским способом изготовленные бланки набора и содержания всех постоянных условий перевозки грузов, которые стороны могут использовать при заключении сделки в качестве исходной базы для переговоров. Сами по себе они не имеют юридической силы или значения юридического документа. Они лишь облегчают переговоры по заключению контракта, благодаря полноте и четкости содержащихся в них формулировок.

Проформы чартеров, дополнения и изменения к ним разрабатываются авторитетными в области международного морского судоходства ***неправительственными международными организациями***. К таким организациям относятся:

- Балтийский и Международный морской совет (Baltic and International Maritime Council, BIMCO);
- Международная ассоциация судовладельцев (International Shipowner's Association, INSA);
- Международная палата судоходства (International Chamber of Shipping, ICS);
- Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO);
- Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (Federation of National Association of Ship Brokers and Agents, FONASBA).

Крупные фрахтователи (торговые или промышленные компании) нередко применяют собственные формы чартеров, так называемые *частные проформы* (Private Forms).

Использование проформы чартера не лишает сторон возможности вносить необходимые изменения, убирая или добавляя новые статьи (условия), уточняя некоторые формулировки, вписываемые в текст либо включаемые в виде особых поправок или дополнений — райдеров или аддендумов.

Райдер (Rider) — это поправка или дополнение к документу (договору), как правило конфиденциального характера, и оформляемая в виде отдельного листа. При оформлении райдера к чартеру нумерация статей в нем продолжает нумерацию статей чартера.

Аддендум (Addendum) к чартеру оформляется в виде приложения к нему, в которое включаются согласованные сторонами новые условия и поправки. Аддендум должен иметь: ссылку на чартер, условия которого подвергаются изменению; наименования и юридические адреса участвующих в договоре сторон, как они указаны в чартере. Аддендум подписывается сторонами или их агентами таким же образом как и чартер. Кроме того, обычно на первой странице проформы чартера указывается, что аддендум является неотъемлемой частью этого чартера.

Внесение в чартер райдера или аддендума автоматически лишает силы все противоречащие им условия, содержащиеся в типографском тексте чартера. Как правило, *статьи чартера* и *строки* типографского текста *имеют нумерацию*, что упрощает согласование необходимых изменений типографского текста, особенно когда переговоры ведутся с использованием средств связи (E-mail, факс, телефон). Основная задача фрахтователя и судовладельца сводится в этом случае к решению вопросов, определяющих конкретное содержание договора: судно, срок подачи его под погрузку, нормы грузовых работ, ставка фрахта, ставка демереджа и др. Что же касается коммерческо-правовых условий перевозки, то сторонам достаточно выбрать типовую проформу чартера и согласовать те изменения и дополнения, которые должны быть внесены в его типографский текст.

В настоящее время существует несколько сотен различных проформ чартеров, используемых в международном судоходстве.

Только BIMCO разработал самостоятельно и совместно с другими ассоциациями более 80 таких проформ. Причем, в зависимости от степени участия BIMCO в разработке той или иной проформы чартера, она сопровождается соответствующим грифом:

- *Agreed* (согласована) — это означает, что проформа чартера согласована между BIMCO и одной (или более) группой фрахтователей. Печатные условия не должны вычеркиваться или изменяться без одобрения всех сторон, согласовавших их;
- *Adopted* (одобрена) — проформа согласована между BIMCO и фрахтователями и официально принята другой ассоциацией, например, судовладельцев — ICS. Является документом обязательным для сторон, одобривших его;
- *Recommended* (рекомендована) — проформа, которая разработана BIMCO без переговоров по условиям того или иного чартера с группами фрахтователей. Печатный текст не обязателен для сторон.

Для упрощения заполнения проформ чартеров и их тиражирования в последние годы стали активно внедряться более совершенные структурные формы чартеров. Отход от традиционного построения выразился в том, что новые проформы стали состоять из двух частей. Первая называется *мини-чартер*. Она разделена на ячейки — "*боксы*" под номерами, в которые вносятся основные условия чартера, то есть те переменные условия, которые согласовываются при переговорах и в совокупности составляющие основу чартера.

Мини-чартер — документ, вполне достаточный для оперативной работы. Он компактен, удобен в обращении, позволяет быстро ориентироваться в чартере; здесь же ставятся подписи сторон, что подтверждает оговоренные сделкой условия — такие как: наименование судна и время его подачи под погрузку, род и количество груза, направление перевозки, сталийное время, демередж, ставка фрахта, наименование грузоотправителя и грузополучателя.

Вторая часть чартера содержит порядок применения коммерческих условий сделки и стандартные статьи правового характера: об общей аварии, о взаимной ответственности и т.д. Обычно при заключении чартера правовые статьи принимаются партнерами полностью по типографскому тексту данной проформы чартера или с минимальными изменениями.

Проформы чартеров весьма разнообразны и для удобства пользования выполнена их *систематизация*:

По принципу разработки:

- *рекомендованные* — разработанные, рекомендованные или одобренные авторитетными международными или национальными морскими организациями с соблюдением интересов перевозчиков и грузовладельцев;
- *частные* — выработанные в одностороннем порядке отдельными крупными компаниями-грузоотправителями. Как правило, эти проформы предусматривают те или иные преимущества для фрахтователя за счет перевозчика.

По сфере использования:

- *специализированные* — применяются при перевозках определенных видов грузов на конкретных направлениях. Существуют зерновые, угольные, рудные, фосфатные и другие чартеры. Они не только отражают особенности перевозок того или иного вида груза, но и учитывают специфику условий обработки судов и местные обычаи в различных портах и странах, торговую практику основных групп экспортеров;
- *универсальные* — используются для заключения рейсовых чартеров при перевозках генеральных или навалочных грузов, для которых нет своих проформ, практически на любых направлениях. Большой популярностью пользуются разработанные BIMCO универсальные проформы чартеров "Gencon" и "Nuvoy".

По форме построения:

- *чартеры традиционной (архаичной) формы* — в которых статьи с переменными условиями, отражающими содержание данной конкретной сделки, и статьи правового характера, содержание которых одинаковое во всех чартерах, чередуются по всему тексту. Это усложняет работу с чартером для судна и агента и не позволяет использовать компьютерное заполнение проформы;
- *чартеры боксовой формы* (Box Form) — наиболее современная форма чартеров, где на первой странице для записи каждого вида переменной информации предусмотрены специальные клетки — "боксы". Этот вид расположения

наиболее удобен с точки зрения заполнения, тиражирования, считывания текста для анализа с использованием автоматизированных методов.

Одним из первых чартеров, в котором была использована структура боксовой формы, был *Всеобщий универсальный чартер BIMCO "Gencon"*, применяемый для оформления договоров морской перевозки, в основном, генеральных грузов. Составленный в 1922 году по традиционной форме, он в 1976 году был пересмотрен по боксовой форме и стал состоять из 2-х частей, одна из которых стала содержать сведения и условия, относящиеся только к данному чартеру, а другая — стандартные неизменные статьи договора морской перевозки. Проформа чартера "Gencon" приведена в Приложении 3.

Часть I расположена на первой лицевой странице и содержит 21 клетку-бокс. То есть эта страница разграфлена на клетки для заполнения переменных реквизитов и условий, которые обычно *согласовываются* двумя сторонами при заключении договора, а именно: данные о судне, грузе, портах, фрахтовой ставке, сталийном времени, ставке демереджа, дате канцеллинга и т.п. В самом конце первой страницы бланка оставлено место для подписей судовладельца и фрахтователя.

Остальные листы составляют часть II, в которой изложены неизменные условия договора (более 15 статей и большое количество оговорок: о войне, забастовке, девиации, залоговом праве и т.д.). Эти условия воспроизведены из прежней формы чартера "Gencon" 1922 года.

Такая структура чартера очень удобна, так как, во-первых, все переменные условия *компактно и наглядно* расположены в клетках-боксах на первой странице, во-вторых, *размножать* можно только первый лист (если у заинтересованных сторон имеется экземпляр соответствующей проформы чартера).

Кроме того, неизменные коммерческо-правовые условия части II напечатаны в *логической последовательности* — сначала статьи, касающиеся погрузки, затем перехода морем, выгрузки судна, после этого общие статьи и оговорки. Удобство представляет и то, что на оборотной стороне свободной страницы первого листа печатают памятки для капитана о времени подачи извещений-нотисов с указанием адресов, куда они должны подаваться.

Договоры морской перевозки базируются, главным образом, на условиях контракта купли-продажи. Несмотря на то, что условия перевозок разных грузов различны, некоторые статьи договора являются обязательными для каждого чартера, независимо от его специализации.

Очень важным для практики является то, что вносимые в чартер фактические данные должны быть *абсолютно точными*, чартер должен верно отражать результаты переговоров, ясно выражать требования сторон как с точки зрения здравого смысла, так и по характеру изложения, с тем, чтобы толкование их в случае арбитражного разбирательства не расходилось с пониманием обязательств каждой из сторон, заключившей договор.

От знаний палубными офицерами основных условий чартера *во многом зависят коммерческие результаты рейса*. Обычно судовладелец для ознакомления командиров с основными условиями договора морской перевозки посылает на судно электронный (сокращенный) вариант чартера, а по прибытии судна в порт погрузки — полный текст договора. Но судно может и не иметь текста чартера. В этом случае на судно сообщается, что договор оформлен на условиях такой-то конкретной проформы чартера и в дальнейшем капитану необходимо строго следовать рейсовым инструкциям (распоряжениям) фрахтователя или судовладельца. Пример такой инструкции приведен в Приложении 16.

Для чартеров, независимо от их специализации, имеется ряд положений, которые являются неотъемлемой частью каждого договора морской перевозки, главные из них рассмотрены ниже.

3.2. 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 об-

щих 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.);

3) *рейса* (порты погрузки/выгрузки, порядок организации и оплаты грузовых работ, сталийное время, оплата фрахта и т.п.);

4) *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.

3.2.1. Условия чартера, относящиеся к судну

Необходимость характеристики судна в рейсовом чартере диктуется целым рядом обстоятельств: номенклатурой и свойствами груза, предполагаемыми портами погрузки и выгрузки,

характером морского пути, продолжительностью сталийного времени и т.п.

Для целей рейсового чартера судно может быть охарактеризовано следующими данными:

Название судна — должно точно соответствовать названию в судовых документах и на борту. Замена даже совершенно идентичным судном не допускается без договоренности сторон и дает право фрахтователю *расторгнуть чартер*. Во избежание этого судовладелец обычно оговаривает в чартере (вносит аддендум) свое *право замены судна*. Оно может быть сформулировано двояко:

Субститут (Substitute) — право судовладельца в одностороннем порядке, то есть без согласования с фрахтователем, заменить судно другим, с близкими технико-эксплуатационными характеристиками.

Более жесткие условия судовладельцу предъявляются в том случае, если в чартере заменяющее судно обозначено в качестве Sistership.

Систершип (Sister Ship) — право судовладельца заменить номинированное (названное) судно другим идентичным судном, то есть судном той же серии.

Практика последнего времени, пользуясь широко развившейся серийностью судов или их однотипностью, позволяет не называть судно, а вместо названия судна указывать TBN — "To Be Nominated" (будет номинировано) позже.

Флаг судна (Flag of Vessel) — определяет национальную принадлежность судна, превращая его в часть территории соответствующего государства, хотя и не является абсолютным доказательством этого. Степень доказательности возрастает, если флаг будет дополнен судовыми документами, свидетельствующими о регистрации судна в одном из портов данного государства.

Флаг судна фактически является решающим фактором во многих отношениях, в которые вступает судно и его капитан или собственник судна. *Конвенция об открытом море 1958 года* закрепила общий принцип: *суда в открытом море подчиняются власти государства, чей флаг они несут*. В связи с этим "какое-либо происшествие с судном при плавании в открытом море, вызывающее уголовную или дисциплинарную ответственность

капитана или какого-либо другого лица на службе судна, какое-либо уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица может быть возбуждено только перед судебными или административными властями государства флага судна или того государства, гражданином которого это лицо является" (Ст. 11, п. 1).

От флага судна может зависеть предоставление судну тех или иных льгот в портах захода различных стран. Например, судам одной национальной принадлежности в той или иной стране могут предоставляться льготные условия в оплате портовых сборов, в отношении страхования груза, оформления портовых формальностей и т.п., тогда как судам другого флага заход в порты данного государства может быть вообще запрещен.

Подача судна под другим флагом дает основание фрахтователю *расторгнуть договор* и, тем самым, поставить судовладельца с поданным в порт судном в весьма затруднительное положение. Учитывая это, судовладелец должен заранее оговорить право смены флага судна в чартере, указав какой флаг будет нести судно после замены.

Класс судна (Class of Vessel) — свидетельство о соответствии технических характеристик судна требованиям классификационного общества (регистра) и представляет собой *гарантию качества судна*, то есть должного его технического состояния и одну из *гарантий сохранности груза* при перевозке. Класс судна присваивается на определенный срок (5 лет), в течение которого специалистами классификационного общества производятся регулярные инспекции (Survey) на подтверждение этого класса.

Перевозка груза на судне, не имеющего класса классификационного общества, практически невозможна и страховые общества не осуществляют страхование рисков по грузу, перевозимому на таком судне. Поэтому наличие у судна класса является основополагающим условием всякого чартера, и его нарушение судовладельцем дает право фрахтователю *расторгнуть договор* морской перевозки и потребовать возмещения убытков.

Следует отметить, что хотя правила различных национальных классификационных обществ ориентированы на единый уровень технических требований, на практике не все общества достаточно добросовестны и принципиальны в соблюдении собственных правил, что обусловливает неравноценность классов судов, присвоенных разными обществами. Наибольшим доверием пользуется класс судна, присвоенный любым из обществ, входящих в *Международную ассоциацию классификационных обществ*, МАКО (International Association of Classification Societies, IACS), например, Регистром судоходства Ллойда (Lloyd's Register of Shipping, LR), Норвежским Веритас (Det Norske Veritas, DNV), Германским Ллойдом (Germanischer Lloyd, GL) и т.п.

При перевозке грузов на судах, имеющих класс регистра, не пользующегося доверием, страховые компании обычно взимают с грузовладельца дополнительную плату — более высокий процент *страховой премии*. Этот процент меняется не только в зависимости от авторитетности класса, но и от флага и возраста судна. Так, перевозка на судне, флаг которого не внушает доверия страховым компаниям, а также использование старого судна влечет за собой оплату более высокого процента страховой премии, так называемой *экстра-премии* на груз за повышенный риск, которую грузовладельцы-фрахтователи чаще всего стараются переложить по условиям чартера на судовладельца.

Мореходность судна (Seaworthiness of Vessel) — состояние судна, при котором оно является во всех отношениях пригодным для успешного совершения обусловленного рейса. Это означает, что судно должно иметь такие мореходные качества, которые способны противостоять морским опасностям и одновременно обеспечить сохранность груза при перевозке. К мореходным качествам судна относятся: плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость, управляемость. Они являются предметом изучения теории устройства судна.

В типографском тексте каждой проформы чартера указывается, что *судно должно быть "водонепроницаемым, надежным и прочным и во всех отношениях снаряженным для данного рейса"* ("Tight, staunch, strong and in every respect fitted for the voyage"). Но даже если этого условия нет в чартере, оно считается подразумеваемым, то есть присутствует независимо от наличия соответствующего текста.

Формулировка понятия мореходности судна определяет, что ***основными элементами мореходности судна*** являются:

1. *Техническая годность судна к плаванию* — доказательное значение имеют действующие документы классификацион-

ного общества о безопасности, включая Сертификат управления безопасностью (International Safety Management Certificate), часто требуемый фрахтователями.

2. *Укомплектованность судна экипажем* — достаточным по численности и по квалификации. Это подтверждается представлением судовой роли (в соответствии с утвержденными типовыми штатами и нормативами), а также наличием у должностных лиц дипломов об образовании, свидетельств, сертификатов о специальных знаниях по тем или иным вопросам, опыта и мастерства.

3. *Снабжение и снаряжение судна*. Снабжение судна — это обеспечение его достаточным по количеству и по качеству топливом, продовольствием, пресной водой и т.п. для выполнения сохранной и без задержек доставки согласованного груза при обычных условиях плавания в данном районе и в данное время года. Снаряжение судна — оснащение в достаточном количестве и в исправном состоянии необходимым оборудованием, инвентарем, запасными частями, навигационными приборами, современными картами, пособиями, инструкциями и т.п.

4. *Пригодность грузовых помещений судна к приему, размещению данного груза, его сохранению при перевозке в данном рейсе*. Сюда относится очистка грузовых помещений от остатков ранее перевозившихся грузов, соответствие грузовых помещений и их оборудования характеру, размерам, массе и свойствам груза.

В коммерческой практике смысл условия о мореходности судна заключается в том, что оно позволяет решать вопрос об отнесении возникших убытков на ту или иную сторону по договору, в результате чего вопрос о мореходности судна возникает только после появления реальных убытков, связанных с морской перевозкой (недостача, повреждение, поломка, утрата груза и т.д.). При этом, если судно будет признано мореходным, то судовладелец освобождается от ответственности за такие убытки. В противном случае ответственность за ущерб, причиненный грузу, ложится на судовладельца.

Если мореходность судна выявилась в рейсе и привела к утрате или порче груза, либо к задержке его доставки, то судовладелец должен доказать, что, например, дефект судового обо-

рудования, который вызвал мореходность, появился уже после выхода судна в рейс. В подтверждение этого могут быть, в частности, представлены действующие сертификаты классификационного общества на оборудование и снаряжение судна и сертификат сюрвейера о результатах испытаний водонепроницаемости люковых закрытий, полученный перед началом рейса (погрузки). Любой ущерб, нанесенный грузу из-за недостатка бункера или его низкого качества, конструктивных дефектов судна или неисправности его оборудования, которые имели место уже в предыдущих рейсах, дают право фрахтователю потребовать от судовладельца (судового оператора) возмещения доказанных убытков. Кроме того, оператор судна отвечает за любой ущерб, который был нанесен грузу из-за некачественной укладки, сепарации, крепления, а также нарушения правил вентилирования трюмов и подкрепления палубного груза в течение рейса или невыполнения специальных инструкций фрахтователя в части обеспечения сохранности груза.

Грузовые характеристики судна. В большинстве чартеров фрахтователь принимает на себя обязательство обеспечить погрузку или выгрузку судна в течение определенного количества суток (часов) или по определенной, указанной в чартере норме грузовых работ. Принимая на себя это обязательство, он заинтересован максимально полно оговорить в чартере характеристики, определяющие приспособленность судна к грузовой обработке.

При перевозке навалочных грузов указывается: количество палуб; является ли судно саморазгружающимся; размеры люков; приспособленность для грейферной выгрузки.

При перевозке генеральных грузов указываются: размеры люков (при перевозке длинномерных грузов); количество и грузоподъемность грузовых средств (лебедок, кранов), если предполагается выполнение тяжеловесных подъемов при отсутствии необходимых береговых средств. Особо указывается, что трюмы имеют ящичную форму (Box Tipe), а люки обеспечивают полное раскрытие трюмов (Full Open).

При перевозке леса в пакетах оговаривается наличие на судне комплекта стропов (слингов) для их погрузки/выгрузки.

По наливным грузам: мощность насосов и диаметр трубопровода; рабочее давление в трубопроводе; возможность пере-

возки различных сортов груза одновременно; обязательство судовладельца подогреть груз перед выгрузкой до определенной температуры либо поддерживать нужную температуру; наличие шланголодъемников определенной грузоподъемности; наличие двойных бортов и двойного дна.

Для специфических грузов устанавливаются некоторые дополнительные требования, например, повышенная прочность второго дна для перевозки руды; приспособленность для работы погрузчиков в трюмах и/или в твиндеках.

В последние годы вводится оговорка, что судно должно отвечать требованиям местных профсоюзов по обеспечению безопасности портовых рабочих.

В случае невыполнения тех или иных требований, внесенных в чартер, все возникающие дополнительные расходы или простои относятся на счет судовладельца, поэтому фрахтователь заинтересован максимально детально оговорить грузовые характеристики судна.

Тоннаж судна и другие технические характеристики. Тоннаж судна обычно обозначается в условных единицах измерения *валовой вместимости* (Gross tonnage, GT) и *чистой вместимости* (Net tonnage, NT) судна. Несоответствие тоннажа судна указанному в чартере означает, что судовладелец по существу подал другое судно со всеми правами, вытекающими из этого для фрахтователя.

В отдельных случаях в чартере могут быть указаны — *дедвейт* (Deadweight) судна в весовых единицах, его *грузовместимость* (Cargo Capacity) — в объемных единицах (особенно при приеме к перевозке объемных грузов).

В зависимости от имеющихся *ограничений* по заходу в порты погрузки/выгрузки в чартере могут быть оговорены следующие характеристики судна:

- *предельная осадка* (Maximum Draft) — при следовании судна в порты с ограниченными глубинами. При наличии такой оговорки судно, не обеспечившее обусловленную осадку и вынужденное в связи с этим использовать лихтеры для частичной отгрузки или догрузки, несет все связанные с этим расходы;
- *наибольшая длина* (Overall Length) — определяет возможность: постановки судна под грузовые операции у того или иного причала, ввода судна в док, прохождения им шлюзов, безопасного плавания в стесненных акваториях портов;
- *наибольшая ширина* (Overall Width) — от нее зависит возможность: расхождения судна со встречными судами в каналах и узких фарватерах, ввода в док, камеру шлюза;
- *наибольшая высота судна над поверхностью воды* (Height of a Vessel with a Masting), то есть до верхней оконечности рангоута (клотика мачты) — определяет возможность прохода под мостами на судоходных каналах и постановки судна под грузовые операции к грузовым комплексам порта.

Если такие характеристики судна оговорены, то в случае их превышения все возникшие по этой причине потери времени и расходы будут отнесены на счет судовладельца.

3.2.2. 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, при-

нимаемого на судно, исчисления фрахта и калькуляции расходов при грузовых операциях, для реализации необходимых мер по приведению судна в мореходное состояние.

Обычно текст стандартных проформ чартеров не разрешает замену груза. Условие о замене груза и решение вопросов, возникающих в связи с такой заменой, стороны могут выработать и включить в аддендум к чартеру.

Практика торгового судоходства делит грузы, перевозимые морским транспортом, по классификационным признакам, а также по условиям перевозки на следующие категории:

- *генеральные* — собирательный термин для тарных и штучных грузов, перевозимых сборными партиями;
- *навалочные и насыпные* — состоящие из однородной сыпучей массы, перевозимые без упаковки (руда, уголь, зерно, строительные материалы, удобрения и т.п.);
- *наливные* — нефть и нефтепродукты, спирты, растительные масла, растворители, сжиженные газы и другие грузы, перевозимые наливом;
- *скоропортящиеся* — сельскохозяйственные и рыбные продукты, требующие соблюдения при их транспортировке особых температурных режимов и перевозимые в связи с этим на специализированных судах или в специализированных контейнерах, способных поддерживать определенный температурный режим;
- *опасные* — грузы, которые в процессе транспортировки и хранения могут послужить причиной взрыва, пожара или вообще какого-нибудь разрушения и порчи судна, грузов, портовых устройств, зданий и сооружений, а также гибели, увечья, ожогов, отравления, облучения или заболевания людей.

Если транспортная характеристика передаваемого судну груза существенным образом расходится с указанной в договоре, судовладелец имеет право *расторгнуть чартер* и требовать компенсацию в связи с потерей фрахта. Поэтому во избежание возможных будущих недоразумений обе стороны заинтересованы в том, чтобы наименование груза было приведено в соответствии с общепринятой в международной торговле терминологией и обязательно указано, в каком виде перевозится груз,

например: сахар-песок в мешках или сахар-рафинад в ящиках, или сахар-сырец насыпью.

Кроме этого, как показывает практика, грузы одного итого же названия могут иметь разный *удельный погрузочный объем* (Stowage Factor) или *укладочную кубатуру* — объем, занимаемый единицей груза (например, 1 т) в грузовом помещении судна. Так, удельный погрузочный объем целлюлозы в зависимости от качества и способа прессовки кип может колебаться от 1,5 до 2,4 куб. м на тонну. Величина удельного погрузочного объема может существенно повлиять на фактическое количество груза, которое судно способно принять к перевозке, и, в частности, привести к недогрузу. Поэтому необходимы дополнительные гарантии, которые судовладелец включает в чартер по максимально допустимому погрузочному объему груза. Если гарантия не выдержана, с судовладельца снимается ответственность за недогруз, и вместе с тем он может требовать возмещения убытков по недополучению фрахта. При этом надо иметь в виду, что несоблюдение гарантий по удельному погрузочному объему может произойти и по причине неудовлетворительной укладки, штивки груза. В этом случае виновной стороной будет судовладелец, так как судно (капитан) по чартеру отвечает за правильную укладку груза, даже если она выполняется стивидорами фрахтователя. В подобного рода случаях капитан для обеспечения надлежащего качества укладки или штивки груза и снятия с судовладельца ответственности должен подать агенту фрахтователя письменный протест.

Описание груза может носить общую форму:

- генеральный груз (General Cargo);
- любой законный груз (Any Valid Cargo).

Применение обобщенных названий позволяет фрахтователю пользоваться определенной оперативной свободой в выборе груза, но она, как правило, ограничивается рядом запретов. Этот груз не должен быть: контрабандный, запрещенный к вывозу и ввозу в порты данных стран, опасный, скоропортящийся и т.п. Недопустимо предъявление груза, не отвечающего типу судна.

Фрахтователи часто оговаривают так называемый *опцион* (Option) — право выбора между альтернативными условиями договора. Поэтому, если в чартере перечислены грузы несколь-

ких видов, это означает, что фрахтователь в момент заключения чартера оговорил опцион по грузу, то есть оставил за собой возможность маневра с грузом, что обычно связано с более высоким размером фрахта.

Грузовой опцион (Cargo option) — оговоренное право фрахтователя заменить (выбрать) груз, указанный в чартере на другой. Как и всякий опцион, грузовой опцион может быть использован фрахтователем только один раз в обусловленное время, после чего фрахтователь теряет на него право. Часто используется при перевозках однородных грузов. Так, например, при перевозках зерна в ходу формулировки: "пшеница/овес/ячмень/кукуруза" или "любое зерно не легче ячменя", что дает фрахтователю необходимую гибкость в оперативном управлении грузопотоками.

Количество груза. Судовладелец всегда рассчитывает, что капитан примет столько груза, сколько может принять судно для получения максимального дохода при условии обеспечения его безопасности. Поэтому условие о количестве груза тщательно оговаривается и впоследствии является важным требованием по обеспечению заявленного количества, которое должно быть предоставлено фрахтователем и которое должно быть перевезено судовладельцем.

Количество груза, подлежащее к перевозке, согласовывается в зависимости от грузоподъемности, грузовместимости судна, укладочной кубатуры и других транспортных характеристик груза. Указывается, в какой системе мер следует производить расчет его количества. Во избежание возможных недоразумений необходимо как при заключении чартера, так и в процессе его выполнения обращать должное внимание на принятые в чартере *единицы измерения количества груза*, предъявляемого к перевозке.

Количество груза может быть указано в единицах: *массы, объема, числа грузовых мест* (кип, мешков, бочек и т.п.) или *средств укрупнения* (пакетов, контейнеров, трейлеров и т.п.).

Если количество груза указывается в *единицах массы*, то в торговом судоходстве могут применяться следующие единицы измерения:

- метрическая тонна (Metric Ton, MT), равная 1000 кг — широко применяется во всем мире;
- длинная тонна (Long Ton, LT), равная 1016,05 кг (2240 английских футов) — применяется для исчисления веса груза в англоязычных странах;
- короткая (американская) тонна (Short Ton, ST), равная 907,185 кг — наиболее широко применяется во всем мире.

Если количество груза указывается в *единицах объема*, то обычно используются особые единицы измерения груза:

- обмерная метрическая тонна (Measurement Metric Ton), равная 1 куб. м или 35,5 куб. футов;
- обмерная английская тонна, равная 1,132 куб. м или 40 куб. футов;
- ленинградский (санкт-петербургский) стандарт для пиломатериалов, равный 4,672 куб. м.

Указание количества груза в *единицах числа грузовых мест* требует особого внимания, так как может привести к недоразумениям. Это связано с тем, что в разных странах под одним и тем же наименованием единицы количества товара понимают совершенно различные его количества. Например, в Мексике мешок кофе весит 60 кг, а в Бразилии — 75 кг, в зависимости от сорта и метода сушки.

Из объемных мер англо-американской системы наибольшее распространение имеют бушель — в торговле зерном и баррель, галлон — в торговле нефтепродуктами. Масса 1 бушеля зерна зависит от его натуральной массы. Возникнув как мера объема, бушель превратился в меру массы. Например, масса 1 бушеля стандартной пшеницы равна 60 фунтам или 27,2 кг. Масса 1 барреля или галлона нефтепродуктов обусловлена плотностью того или иного нефтепродукта. Например, в портах США — 1 баррель равен 147,86 кг, а 1 галлон — 3,53 кг.

Разница между различными единицами измерения количества груза является достаточно заметной. Поэтому любая допущенная ошибка может привести к существенным просчетам.

Чартер, как правило, обязывает фрахтователя предоставить судну *полный груз* (Full and Complete Cargo), то есть такое количество груза, которое может быть принято судном для полного использования его грузоподъемности и/или грузовместимости при правильной его загрузке и сохранении мореходности.

Однако в подавляющей массе случаев чартер конкретно указывает на подлежащее перевозке количество груза.

Количество груза в чартере может быть указано *точно*, например — 10000 MT MIN/MAX. Но это имеет место очень редко, например, когда фрахтователю по контракту купли-продажи нужно поставить строго определенное количество товара.

Гораздо чаще в чартере устанавливаются границы, которые согласовываются между судовладельцем и фрахтователем, в пределах которых в последующем определяется точное количество груза на данный рейс. Это связано с тем, что при заключении чартера судовладелец заранее не может определить точное количество груза, которое судно сможет принять в порту погрузки, так как еще нет ясности относительно количества необходимых для выполнения данного рейса запасов топлива, воды, снаряжения и прочих конкретных факторов, определяющих чистую грузоподъемность судна. Поэтому именно судовладелец обычно имеет право уточнить и заявить количество груза до начала погрузки, что получило отражение во многих стандартных формах чартеров.

Это право имеет специальное название *грузовой марджин* (Cargo Margin) — право судовладельца, обычно осуществляемое капитаном, определить окончательное количество груза, подлежащего погрузке в пределах установленных чартером, как предела полного груза. Это право фиксируется в чартере аббревиатурой MOLOO (More Or Less Owner's Option) — больше или меньше по выбору судовладельца. Если в чартере грузовой марджин указан — MOLCO (More Or Less Charterer's Option), что соответственно означает — больше или меньше по выбору фрахтователя, то тогда фрахтователь имеет право заявить окончательное количество груза, которое судно обязано принять к перевозке, что на практике используется довольно редко.

Существует несколько способов обозначения марджина. Он может быть выражен в виде:

- процентного отношения к номинальному количеству груза, чаще всего плюс или минус 5-10% (например, 10000 MT ± 5%);
- определенного числа весовых, объемных или иных единиц, на которые номинальное количество увеличивается или уменьшается (например, 10000 ± 500 MT);

- определенных максимальных и минимальных пределов, в которых предстоит сделать конкретный выбор (например, MIN 10000 MT / MAX 12000 MT);
- слова "около" (About), употребленного в чартере перед цифрой, обозначающей номинальное количество груза (например, About 10000 MT).

При этом фрахтователь старается установить в чартере предельный срок, до наступления которого судовладелец обязан заявить точное количество груза. В интересах судовладельца сделать такое заявление как можно позже ("до начала погрузки" или "до открытия трюмов"). Это позволяет предварительно определить состояние груза на складе, количество принимаемых запасов на рейс и на основе полученной информации рассчитать максимально возможную загрузку.

Фрахтователь, наоборот, заинтересован получить от судовладельца уточненную заявку на количество принимаемого на судно груза как можно раньше, например, с подачей предварительного нотиса. В процессе переговоров стороны могут согласовать компромиссное решение, например — "с подачей нотиса о готовности судна к погрузке" или иное. Подробнее нотисы рассмотрены в параграфе 3.2.5.

Согласованный порядок уточнения количества груза в пределах марджина обычно вносится в аддендум к чартеру. При этом, окончательно определенное капитаном количество груза, подлежащего погрузке на судно в пределах марджина, является обязательным для фрахтователя.

В случае, если по вине фрахтователя (грузоотправителя) для погрузки на судно предъявлено меньшее количество груза, чем было предусмотрено в чартере, фрахтователь оплачивает судовладельцу *мертвый фрахт* (Dead Freight) за недопредъявленную величину. Так, например, если судно зафрахтовано для перевозки груза массой 10000 MT (с марджином ±5% по усмотрению капитана) и, если в порту погрузки капитан заявил о принятии груза массой 10500 MT, а грузоотправитель предъявил только 10200 MT, то судовладелец получает право на оплату фрахта всего заявленного количества, то есть фрахтователь обязан заплатить соответствующую сумму мертвого фрахта за недопредъявленные 300 MT груза.

Мертвый фрахт рассчитывается как фрахт по согласованной в чартере фрахтовой ставке за вычетом тех стояночных расходов, которые судовладелец понес бы при такой перевозке (например, в случае обработки судна на линейных условиях — за вычетом соответственно оплаты стивидорных работ в портах погрузки или выгрузки).

Право на мертвый фрахт возникает у судовладельца и тогда, когда фрахтователь предъявил полный груз, но судно не смогло его погрузить из-за того, что фрахтователь не выдержал гарантий по укладочной кубатуре груза или по плотности укладки груза на судне или по иным, не зависящим от судовладельца обстоятельствам.

С другой стороны, судовладелец после того, как заявил о количестве принимаемого судном груза, не имеет права изменять заявленное количество, то есть грузовой марджин, как и всякий опцион, может быть использован только один раз. И, если судно не сможет принять все заявленное капитаном количество груза, фрахтователь вправе потребовать от судовладельца возмещения фактически понесенных убытков. Это может быть: стоимость возвращения груза на склад, расходы по дополнительной перевалке и хранению груза, возможные переплаты при доставке остатка груза на другом судне из-за более высокой фрахтовой ставки, убытки от простоя транспортных средств, если груз подлежал погрузке по прямому варианту и не мог складироваться в порту, неустойка за недогруз, который привел к невыполнению фрахтователем условий внешнеторгового контракта и т.п. Все это требует от капитана судна самого тщательного подхода к решению вопроса о заявляемом им количестве груза, которое может быть принято судном с учетом конкретных обстоятельств предстоящего рейса и особенностей груза.

Оговорка о палубном грузе (Clause About Deck Cargo). В типографском тексте большинства типовых проформ чартеров имеется оговорка о том, что судно должно принимать груз только в обычные грузовые помещения и сверх обычных запасов на рейс. Таким образом подтверждается, что судно не имеет права на отклонение от кратчайшего пути следования для пополнения бункера и любых других расходных запасов, оно также не имеет права на размещение части согласованного количества груза в неприспособленных и неудобных помещениях. *Размещение части груза на верхней палубе допускается только с согласия фрахтователя.* Соответствующая оговорка должна быть внесена в чартер.

Кроме традиционных палубных грузов (опасных, лесных, длинномерных) часто перевозятся трубы большого диаметра, тракторы, автомобили, катера и т.п. Если перевозка палубного груза согласована, то риск такой перевозки обычно лежит на фрахтователе, в то время как обеспечение надежного крепления груза — обязанность судовладельца.

3.2.3. Порты погрузки и выгрузки

В чартере могут быть определены как порты погрузки (Port of Loading, POL), порты выгрузки (Port of Discharge, POD), так и причалы, доки или якорные стоянки, где судно должно быть погружено или разгружено. Условия о местах погрузки и выгрузки судна согласовываются с особой подробностью, так как они во многом влияют на рейсовые расходы и определяют риски по безопасной работе судна.

Порты погрузки и выгрузки в чартере могут быть определены одним из следующих вариантов:

- указанием конкретных портов (Direct Ports) погрузки и выгрузки. Например: Odessa, Singapore;
- перечислением нескольких портов погрузки/выгрузки. Например: Naples, Genoa, Leghorn. Иначе это называется *географический опцион* (Geographical Option) — оговоренное право фрахтователя выбрать порт погрузки или выгрузки судна из оговоренных в чартере;
- указанием участка (Range) морского побережья, ограниченного двумя портами, или морского бассейна. Например: Hamburg/Antwerp Range — порты между Гамбургом и Антверпеном; US Gull — порты Мексиканского залива; Atlantic Range — порты атлантического побережья США; Egyptian Mediterranean — средиземноморские порты Египта. При ссылке в чартере на рендж фрахтователь имеет право направить судно в любой безопасный порт, распо-

ложенный в пределах названного рендж, включая оба поименованных порта, или морского бассейна.

При срочном заключении чартера (Prompt; Spot), как правило, указываются конкретные порты погрузки/выгрузки. При заблаговременном — за 20-30 и более суток до готовности груза, часто фрахтователь имеет возможность указать только рендж или опцион портов.

Если в чартере указан опцион или рендж, то судовладелец должен четко оговорить порядок *ордерования* (Ordering of Vessel) — номинирования фрахтователем портов погрузки или выгрузки судна.

Используются два типовых варианта:

1. Если судно зафрахтовано для морского рейса без трансокеанского перехода, то в чартере оговаривается *ордерная точка*. В этом качестве обычно назначаются подходы к проливам, каналам, узкостям, которые максимально приближены к согласованному ренджу. Например, для перехода из портов Балтики на Северное море это могут быть Кильский канал или Датские проливы; для рейса в порты Атлантического побережья Испании и Португалии — Английский канал; на Средиземном море — Гибралтарский пролив.

Капитан за определенное число рабочих часов (48, 72) извещает фрахтователя или его агента о дате и времени ожидаемого прибытия в ордерную точку. Фрахтователь в течение этого срока должен сообщить капитану конкретный порт назначения. В случае отсутствия информации к моменту прихода в ордерную точку, судно становится на якорь или ложится в дрейф, и фрахтователь должен будет оплатить все время простоя по ставке демереджа.

2. Если судно совершает трансокеанский переход, то ожидание распоряжений фрахтователя на якорной стоянке невозможно. В чартере оговаривается *ордерная позиция* — точка с заданными географическими координатами или определенный срок до подхода судна к первому из обусловленных портов. С подходом к ордерной позиции капитан информирует об этом фрахтователя, который обязан в течение оговоренного срока ордеровать судно. Если это не будет сделано, судно следует к ближайшему из возможных портов. В случае, если затем фрахтователь

укажет иной порт, он будет обязан возместить все расходы судовладельца из-за девиации (потеря времени, расход топлива).

Порты выгрузки ордеруются, как правило, в порту погрузки — при подписании коносаментов.

Ордерование довольно широко распространено в практике фрахтования судов и имеет огромное преимущество для фрахтователей, отгружающих, например, еще не проданный товар или не знающих в момент заключения чартера, обычно при заблаговременных фрахтованиях, точного наличия товара в портах погрузки. Особенно ордерование распространено в хлебной торговле, когда в отдельных зерновых чартерах предусматривается весьма широкий рендж портов погрузки зерна (например, порты Великих озер, реки Св. Лаврентия и Гудзонова залива).

Географическая ротация (Geographical Rotation). Если по чартеру обусловлено несколько портов погрузки или выгрузки, то посещение этих портов должно происходить в такой последовательности, чтобы судну не приходилось возвращаться в порт, линию которого оно уже прошло, то есть *должна соблюдаться географическая ротация* (Ports to be in geographical rotation). Например, если судно выгружается в трех портах Европейского континента: Гавре, Гамбурге, Роттердаме, то при следовании с юга — последовательность захода должна быть: Гавр, Роттердам, Гамбург, а при следовании с севера — Гамбург, Роттердам, Гавр.

Чартер может предусматривать как обратную, так и ломаную ротацию. *Обратная географическая ротация* — когда фрахтователь направляет судно от дальнего порта к ближнему. *Ломаная ротация* — дальний порт, затем заход в ближний порт, после него в третий порт, расположенный между ними, и т.д.

Иногда ротация определяется составом груза и его расположением в грузовых помещениях судна. Напрнмер, если судно погрузило на Балтике в нижние трюмы чугун на Гавр, в твиндеки фанеру на Гамбург и сверху табак на Роттердам, то естественная последовательность портов выгрузки будет: Роттердам, Гамбург, Гавр (ломаная ротация), вызывающая дополнительные пробеги судна, что обычно отражается на размере фрахтовой ставки.

В некоторых случаях в чартере оговаривается право судовладельца устанавливать последовательность захода по своему

усмотрению (Rotation at Shipowners Option). Если судну обеспечен груз в одном из портов выгрузки, судовладельцу, естественно, выгодно, чтобы этот порт был последним местом разгрузки, ибо это позволит сэкономить на некоторых портовых расходах (лоцманы, буксиры и др.). Поэтому он заинтересован в том, чтобы последовательность портов выгрузки устанавливалась им самим, а не фрахтователем.

Безопасный порт (Safe Port). Во всех случаях, когда возможные порты погрузки/выгрузки в чартере конкретно не поименованы, то есть стороны договорились о предоставлении фрахтователю географического опциона или ренджа, а отсюда, судовладелец в момент заключения чартера не знает точно, в какой порт будет направлено судно, поэтому, стремясь защитить себя от каких-либо непредвиденных потерь, включает в чартер ***оговорку о безопасном порте***.

Безопасным считается порт, в котором отсутствуют навигационные, санитарные, политические и правовые опасности для судна. Порт должен быть безопасным не только в момент захода в него судна, но и во время пребывания в порту и при выходе из порта, а также тогда, когда судну дается указание следовать в этот порт (если в это время порт не безопасен, то капитан может отказаться идти в него). Если же порт был безопасен в момент, когда судну давалось указание следовать в этот порт, но затем, когда оно находилось в пути, перестал быть безопасным, то судовладелец (или капитан) имеет право требовать, чтобы судну был указан другой, безопасный порт.

Положение чартера о том, что фрахтователь должен указывать безопасные порты вовсе не означает, что судовладелец и капитан могут целиком и полностью положиться на это указание и воздержаться от проверки безопасности порта. Нельзя также считать, что при наличии этой оговорки фрахтователь несет прямую ответственность за отсутствие безопасности порта. Трудно найти разграничительную линию между ответственностью сторон за небезопасный порт и их обязанностью установить эту безопасность, поскольку наиболее сложный вопрос как раз и состоит в том, что невозможно заранее определить, является ли данный конкретный порт безопасным или нет.

В практике прибегают к применению следующего общего правила: большая доля ответственности за небезопасность порта ложится на судовладельца и капитана. Считается, что они должны быть лучше информированы о состоянии портов. Это означает, что когда судовладелец в результате заключения чартера соглашается с заходом в определенные порты (Direct Ports), у него имеется мало шансов возмещения ущерба фрахтователем, если порт окажется небезопасным.

На основе понятия безопасный порт, как правило, определяется сторона, на которую возлагается *ответственность за ущерб*, причиненный в порту судну или грузу. Фрахтователь несет ответственность за небезопасность порта и причиненный ущерб, например, если не было вины капитана в принятии решения зайти в порт, который впоследствии был признан небезопасным или, если судно, находясь в порту, получает повреждения из-за сильного ветра и волн, или, если в порту по каким-либо причинам вышло из строя навигационное оборудование, или в нем не оказалось буксиров для швартовных операций, необходимых в данном порту для судна определенного класса и т.п. Судовладелец вправе отказаться от направления судна в небезопасный порт, а в случае возникновения убытков, вызванных нарушением условия о безопасности, может требовать от фрахтователя возмещения фактически причиненного судну ущерба. Споры о безопасных портах являются очень сложными, так как трудно представить убедительные доказательства невиновности сторон.

Согласно общепринятой формулировке, применяемой в чартерах, судовладелец несет обязанность предоставить судно в согласованный порт погрузки/выгрузки. Для того, чтобы защитить себя от непредвиденных обстоятельств, он включает в чартер оговорку о том, что указанное судно проследует к порту "*так близко как оно может безопасно подойти, оставаясь всегда на плаву*" (As Near As She Can Safely get; Always Afloat). Данная оговорка защищает судовладельца от препятствий, которые могут возникнуть после подписания чартера. Когда появляются такие препятствия, затрудняющие прибытие судна в порты погрузки/выгрузки, судовладелец не обязан направлять судно в согласованное место или порт ближе, чем оно может безопасно подойти, оставаясь всегда на плаву.

Для применения этой оговорки необходимо наличие двух непременных условий:

1) препятствие, мешающее прибытию судна к обусловленному месту, должно носить длительный характер;

2) в момент заключения чартера судовладелец не знал и не мог знать о наступлении препятствия.

Кроме того, оговорка *"всегда на плаву"* (Always Afloat, AA) увязана с понятием *полного груза* и понимается таким образом, что фрахтователь *не вправе требовать от судна* принять в порту неполный груз, не на полную осадку с тем, что оно, миновав небезопасное место (мель, бар), догрузится вне порта (при выгрузке, наоборот: сначала выгрузит часть груза вне порта). Иными словами — она обязывает фрахтователя предоставить судну в порту погрузки/выгрузки такой причал или место у причала, где судно не касалось бы грунта при входе и выходе из порта и могло бы производить погрузочно-разгрузочные работы, то есть при любых обстоятельствах судно должно при полном грузе оставаться на "плаву". Нарушение данного условия ведет к ответственности фрахтователя за причиненный судну ущерб, если он возник в результате касания судном грунта.

В некоторых приливных портах с мягким грунтом допускается посадка судна с небольшой осадкой на грунт во время отлива. При фрахтовании судна на такие порты в чартерах применяется оговорка *"не всегда на плаву, но безопасно на грунте"* (Not Always Afloat But Safe Aground, NAABSA), которая также влечет за собой ответственность фрахтователя за повреждения судна при посадке его на грунт.

Фрахтователь, в свою очередь, стремясь оградить свои интересы, вносит в чартер ограничивающие условия, например, о максимальной гарантированной осадке судна и т.п. В этом случае их ответственность не простирается далее той осадки, которую они гарантировали. Если судно садится или сидит глубже, то ответственность за последствия ложится на судовладельца.

Однако понятие безопасного подхода касается не только осадки и глубин. Речь может идти и о габаритах шлюзов, в которые судно может не вписаться по ширине или по длине; о высоте мостов, под которыми судно может не пройти и т.п. Во всех этих случаях несоблюдение гарантии безопасного подхода к порту относит на фрахтователя ответственность за возникшие убытки: недогруз судна, расходы по лихтеровке, переноминированию порта и т.п.

3.2.4. Местоположение, позиция судна и готовность его к грузовым операциям

Существенное значение для фрахтователя имеет ***местоположение судна*** (Present Position) в момент заключения чартера, так как дает возможность определить приблизительный срок подачи судна под погрузку, чтобы, с одной стороны — подготовить груз и не задерживать судно, а с другой — не нарушить сроки поставки товара партнеру по внешнеторговому контракту.

Это условие связано с другим условием, обязывающим судно следовать из упомянутого в чартере места в порт погрузки/выгрузки *со всей возможной скоростью, придерживаясь обычных морских путей*. При невыполнении судном порядка следования в порты погрузки или выгрузки (например, для заходов в попутные порты под попутные грузы) у фрахтователя возникает право расторгнуть чартер.

Местоположение судна может быть указано в чартере следующими формулировками: *"судно находится на переходе к поименованному порту"* или *"судно проходит Панамский канал"*, или *"в настоящее время судно находится в порту Сингапур"* и т.п.

Точное местоположение судна при заключении чартера судовладелец указывает неохотно, так как это может повлиять на уторговывание условий перевозки. Поэтому судовладельцы, чтобы не нести ответственности за ложную информацию о местоположении судна, не без содействия брокеров, нередко обходят этот пункт, указывая в чартере, что *судно в настоящее время находится в пути* (Now Trading). Под прикрытием такой расплывчатой формулировки и, используя неосведомленность фрахтователей относительно движения судна, судовладельцы иногда позволяют себе нарушать эти чартерные условия. Бывает, что судовладелец, которому после заключения одного чартера пришло выгодное предложение на другую перевозку, заключает второй чартер. Это, обычно, короткий рейс, но он оттягивает подачу судна в порт погрузки по первому чартеру. Такого рода нарушения, как и указание в чартере ложного местоположения судна в момент заключения сделки, для фрахтователя — всегда основание для расторжения чартера.

Фиксацией местоположения судна и порядка его следования не заканчиваются обязательства судовладельца в отношении сроков подачи судна в порт погрузки. Обычно судно, прежде, чем встать под погрузку по заключенному чартеру, должно завершить предыдущий рейс или ремонт и, как правило, выполнить балластный переход в порт погрузки. Продолжительность этих операций не может быть точно спланирована. Поэтому важным в рейсовом чартере является условие, регламентирующее ***позицию судна*** (Position of Vessel), то есть период времени, в течение которого судно должно быть подано под погрузку или выгрузку (обычно 3 — 20 дней).

Указывается две даты:

- **лейдейс** (Laydays) — дата, обусловливающая срок наиболее ранней подачи судна под погрузку, то есть начальная дата позиции судна, ранее которой фрахтователь не обязан принимать судно и не несет ответственности за его простой;
- **канцеллинг** (Cancelling) — конечная (последняя) дата прибытия судна в порт погрузки и его готовности во всех отношениях к погрузке, то есть дата окончания позиции судна. Если судно не прибыло к дате канцеллинга, фрахтователь имеет право отказаться от приема судна под погрузку и *канцеллировать* (To Cancel), то есть расторгнуть чартер.

Обычно в чартере указывается, что Laydays начинается с начала официальных рабочих часов порта (например, с 8 часов), а Cancelling истекает с их окончанием (например, в 17 часов). В процессе переговоров по заключению чартера весь интервал называется **Laycan** и задается как единое целое (например: 7 — 12.03.2005).

Судно, прибывшее в порт в дату канцеллинга, но после окончания рабочего дня офисов, занимающихся исполнением портовых формальностей, считается пропустившим канцеллинг. При этом фрахтователь вправе игнорировать любые причины, вызвавшие опоздание судна, за исключением причин особо оговоренных в чартере. К таким причинам обычно относят аварии и форс-мажорные обстоятельства. Капитан судна обязан немедленно поставить об этом в известность фрахтователя.

Однако не все чартеры предусматривают обязательный ответ со стороны фрахтователя. Иногда он сознательно дожидается запоздалого прибытия судна в порт погрузки и затем объявляет о канцеллировании чартера. Расторгнув чартер, фрахтователь вправе требовать доказанные убытки, но обычно дело сводится к перефрахтованию судна на условиях того же чартера, но по более низкой фрахтовой ставке.

Судовладелец не несет ответственности за опоздание судна к дате канцеллинга в случаях, если фрахтователь нарушил согласованные сроки *ордерования судна* в результате чего оно простояло в ордерной точке, предусмотренной в чартере, в ожидании распоряжения фрахтователя о следовании в определенный порт или, если фрахтователь задержал судно под погрузкой в предыдущем рейсе сверх обусловленного времени.

Важное значение имеет определение ***готовности судна к производству грузовых операций***, наступающей *после выполнения* следующих четырех условий:

1. Действительного прихода судна в порт — после выполнения условий термина *прибывшего судна* (Arrived Ship), то есть условий 1, 3, 4 данного перечня;

2. Получения так называемой *свободной практики* (Free Practique) — то есть после прохождения судном всех портовых, пограничных, таможенных и санитарных формальностей и получения надлежащего заключения соответствующих служб;

3. *Действительной готовности судна к производству грузовых операций* (Ship's Readiness to Load) — после обеспечения доступа к судну и его грузовым помещениям и приведения в должное состояние грузовых устройств к погрузке (трюмы и грузовые средства приведены в должное состояние, грузовые люки открыты, судно находится у места проведения грузовых работ);

4. Подачи фрахтователю (грузоотправителю, грузополучателю или иному лицу) *нотиса о готовности* (Notice of Readiness, NOR) судна к проведению грузовых операций.

Определение момента прибытия судна в место назначения вызывает значительные споры, и существует большое количество судебных решений по вопросу о том, когда считать судно прибывшим в место назначения.

С навигационной точки зрения для определения момента прибытия — будет достаточным установить прохождение судном входных маяков либо иных навигационных знаков, определяющих административные границы портовой акватории. Но с коммерческой и правовой точек зрения судно, входящее в портовые воды, то есть в пределы географических и административных границ порта, еще не означает, что оно может приступить к грузовым работам. Для этого судно должно прибыть в определенный район порта, так называемую коммерческую зону, где оно может проводить грузовые операции по погрузке или выгрузке. Отсюда, чтобы считаться *прибывшим*, судно должно находиться в согласованном *месте* назначения. Следовательно, чем точнее в чартере определено это место, тем труднее судну стать прибывшим. Поэтому для судовладельцев предпочтительней менее точное указание в чартере места назначения судна. Например, формулировка "судно должно проследовать в порт Лондон" для судовладельца более выгодна, чем указание о том, что "судно должно проследовать в порт Лондон к причалу № 2". В последнем случае судно может рассматриваться как прибывшее только после того, как оно ошвартуется именно у причала № 2.

Итак, когда в чартере указан не только порт, но и конкретное место в нем (док, причал, место рейдовой стоянки и т.п.), судно считается прибывшим с момента ошвартовки у этого места. С этой точки зрения чартеры принято делить на две категории:

1) *портовые чартеры* (Port Charter-party), в которых в качестве места назначения назван порт, и судно считается прибывшим по достижении коммерческой зоны порта (The said vessel shall proceed to port ...). При использовании портового чартера могут возникнуть трудности в отношении начала сталийного времени. В этом случае судовладелец особо это оговаривает, включая в чартер пункт о сталийном времени (Laytime Clause);
2) *причальные чартеры* (Berth Charter-party), в которых указывается конкретный причал в порту, и судно рассматривается как прибывшее лишь после ошвартовки у этого причала.

Этот общий принцип в большинстве чартеров изменяется путем внесения условия о том, что судно может объявить готовность к грузовым операциям безотносительно к тому, находится ли оно "у причала/в порту или нет" (Whether In Berth/Port Or Not, WIBPON). При помощи этой оговорки судно считается прибывшим к причалу/в порт, хотя в действительности оно может находиться вне коммерческой зоны порта (при портовом чартере) либо не у причала (при причальном чартере). Такое решение, бесспорно, выгодно судовладельцу, поскольку время ожидания засчитывается как время погрузки или выгрузки (например, статья 6 чартера "Gencon").

Иногда при постановке судна к причалу либо при входе его в док или порт могут возникнуть препятствия, которые не зависят от судовладельца и не могут быть преодолены им разумными средствами, поэтому в чартерах при указании места назначения делают оговорку: "*... или так близко к нему, как судно может подойти, оставаясь в безопасности "всегда на плаву"*. К препятствиям, могущим помешать судну достигнуть обусловленного в чартере места назначения, относят, например, ледовую обстановку, приливно-отливные явления, скопления судов в порту. При наличии подобных препятствий судовладельцу предоставляется право выбора места подачи судна, по достижении которого оно считается прибывшим. Понятие "прибывшее судно" связано с необходимостью определения момента начала отсчета сталийного времени.

3.2.5. Сталийное время

Получаемые судовладельцем доходы находятся в прямой зависимости от количества и вида перевозимого груза, направления перевозки, ее дальности и прочих условий и в обратной зависимости от эксплуатационных расходов судна. Сокращение времени, затрачиваемого на выполнение рейса, ведет к снижению таких расходов, к скорейшему высвобождению судна для последующих рейсов. Вполне понятно, что судовладелец заинтересован в максимальном сокращении общей продолжительности рейса судна. Но так как ходовое время зависит от технического состояния суд-

на и внешних обстоятельств рейса, то судовладелец не может повлиять на его сокращение, тем более переложить на фрахтователя ответственность за задержку судна в пути. Иное дело — стояночное время судна в порту, используемое для грузовых операций, так как его продолжительность во многом зависит от обеспечения фрахтователем необходимых темпов погрузочно-разгрузочных работ, и необоснованный простой судна — рассматривается судовладельцем как потеря денег. Поэтому судовой оператор (судовладелец или фрахтователь) уделяет большое внимание тому как судно использует время, находясь в порту.

Все эти обстоятельства побуждают судовладельца заранее прийти к соглашению с фрахтователем относительно того, в какой срок должно быть погружено или выгружено судно. Условие о таком сроке, называемом *сталийным временем*, в рейсовом чартере является одним из важных, особенно для судовладельца, так как:

- во-первых, в определенной степени защищает его имущественные интересы в связи с ограничением срока, в течение которого фрахтователь вправе удерживать судно в порту погрузки/выгрузки без какой-либо дополнительной оплаты;
- во-вторых, дает возможность судовладельцу, хотя бы примерно, определить длительность всего рейса, а это имеет немалую практическую важность, так как делает предсказуемым срок последующего рейса и, следовательно, позволяет планировать работу судна.

Применение условия чартера о сталийном времени, непосредственно затрагивающего важные коммерческие интересы судовладельца и фрахтователя, сопряжено с немалыми трудностями. В значительной степени это связано с неоднозначным толкованием основных понятий, касающихся сталийного времени, что приводит к бесчисленным спорам. Поэтому Международный морской комитет (CMI), Балтийский и Международный морской совет (BIMCO), Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (FONASBA) и Генеральный совет британского судоходства совместно издали документ "Определения используемых в чартерах терминов, относящихся к сталии, 1980 года" (Charter-party Laytime Definitions, 1980), содержащий толкование терминов, применяемых при согласовании сталийного времени используем положения указанного документом, рассмотрим основные аспекты сталийного времени более подробно. Приведенные в нем определения способствуют четкому пониманию терминологии, применяемой в чартерах и ее правильному толкованию. Кроме того, они практически полезны как при расчетах по сталийному времени, так и при контроле за ним. Используя положения указанного документа, наже рассмотрены основные аспекты сталийного времени более подробно.

Сталийное время (Laytime) — это время, которое в соответствии с условиями чартера предоставляется фрахтователю для выполнения грузовых работ и, связанных с ними, вспомогательных операций в портах погрузки/выгрузки, за которое судовладелец не получает никакого дополнительного вознаграждения, кроме согласованной фрахтовой ставки. При этом, и для судовладельца и для фрахтователя важное значение имеют три вопроса:

1) момент начала отсчета сталийного времени;
2) способ расчета его продолжительности;
3) периоды, исключаемые из счета сталийного времени.

Момент, с которого начинается отсчет сталийного времени, зависит от условий конкретного чартера. Обычно сталийное время начинается, когда:

- судно является "прибывшим судном";
- судно готово к грузовым работам;
- судовладелец (капитан) дал нотис о готовности судна к грузовым работам.

В отношении готовности судна к выгрузке нотис не является необходимым, если в чартере нет ясно выраженной оговорки о противоположном. Отношения фрахтователя и судовладельца в этой области регулируются *системой нотисов*, то есть уведомлений, которые дает судовладелец (или по его полномочию, капитан судна) фрахтователю или его агенту относительно даты и времени прибытия судна в порт и готовности его к погрузке/выгрузке. В соответствии с этим нотисы различают на:

- предварительный (их может быть несколько);
- окончательный;
- нотис о готовности.

Предварительный нотис (Preliminary Notice). Для того, чтобы отсчет сталийного времени начался в соответствии с чартером, капитан обязан подать в порт погрузки/выгрузки по адресам, указанным в чартере, предварительные нотисы о предполагаемой дате прибытия судна в порт. Количество и сроки подачи этих нотисов оговариваются в чартере. Наиболее часто предусматривается подача 2-3 нотисов, например:

- об окончании выгрузки и о предполагаемой дате ухода судна из последнего порта захода предшествующего рейса;
- о предполагаемой дате прохождения судном ордерной точки, расположенной по пути следования судна, или ордерной позиции — при выполнении судном дальнего океанского перехода;
- о предполагаемом прибытии судна в первый порт захода, поданные за обусловленное число дней, часов до прибытия судна в порт назначения.

Нотисы необходимы для того, чтобы фрахтователь мог подготовиться к приему и обработке судна, так как груз не всегда завозится заранее в порт отправления. Для экономии расходов на его хранение или во избежание риска порчи груза фрахтователь старается, насколько позволяют его возможности, завезти груз в порт как можно ближе к моменту прибытия судна. Для этого он должен знать дату прибытия судна, чтобы успеть заказать транспорт для доставки груза в порт, выполнить все формальности. Поэтому, если капитан не подал или задержал предварительный нотис, фрахтователь обычно имеет право добавить к сталийному времени определенное количество суток либо не несет ответственности за задержку начала грузовых работ в течение оговоренного времени (вариант, более отвечающий интересам судовладельца). В чартерах это условие формулируется по-разному. Так, может быть оговорено, что:

- неподача фрахтователю предварительного нотиса влечет прибавление, например, трех дней к сталийному времени;
- при подаче окончательного нотиса с опозданием фрахтователь получает право отсрочить начало отсчета сталийного времени на количество дней, равное этому опозданию;
- при опоздании с подачей нотиса не более двух суток к сталийному времени добавляется 24 часа, а при большем опоздании — дополнительно такое-то количество часов за каждый день опоздания и т.д.

С предварительными нотисами часто связаны в чартере сроки ордерования фрахтователем портов захода. Например, фрахтователь номинирует первый порт погрузки в течение 72 часов после подачи судном предварительного 168-часового нотиса. В случае любой задержки судна после подачи предварительного нотиса капитан должен немедленно информировать об этом порт назначения (фрахтователя).

Формулировки нотисных периодов в чартере могут быть разными, например — за 10, 7, 3 суток, в этом случае последний из них (за 3 суток) называется ***окончательным нотисом*** (Final Notice). Получив его, фрахтователь дает указание поставщику об отгрузке партии товара в порт погрузки. Окончательный нотис обязателен для судовладельца. Фрахтователь может не приступить к погрузке ранее даты, указанной в окончательном нотисе, если судно прибыло ранее даты, указанной в нем, но в случае опоздания судна к заявленному сроку фрахтователь имеет право потребовать оплаты доказанных убытков по простою бригад, лихтеров, вагонов, хранению грузов и т.п.

Система предварительного и окончательного нотисов — не единственный способ координации прибытия судна и груза. Если нет сложностей с завозом груза в порт, его вывозом, то оговаривается в чартере обязанность капитана заявить *предполагаемое время прибытия судна в порт* (Expected Time of Arrival, ETA Notice). Этот нотис должен быть подан за 48 и/или 24 часов до подхода судна и, как правило, не подлежит корректировке.

Сроки подачи нотисов могут быть оговорены в чартере:

- в календарных днях (Calendar Days Notice) — все дни подряд;
- в рабочих днях (Work Days Notice) — за вычетом выходных и праздничных дней;
- в "чистых днях" (Clean Days Notice) — день подачи нотиса и день прибытия судна в порт не учитываются. Таким образом, 7-суточный нотис, фактически, должен быть подан за 9 дней.

Условия о "чистых" и рабочих днях могут сочетаться и требуют к себе очень внимательного отношения и пунктуального соблюдения.

Чартер может требовать указания в нотисе не только даты прибытия судна, но и количества груза для погрузки. В таком случае судовладелец (капитан) вправе в предварительном нотисе указать приблизительное, а в окончательном или в ETA Notice — точное количество груза в пределах марджина, если он обусловлен в чартере. Количество и сроки подачи нотисов указываются в чартерах раздельно для портов погрузки и портов выгрузки.

Помимо нотисов, извещающих о дате и времени прибытия судна в порт, чартер требует подачи нотисов о готовности судна к грузовым операциям.

Нотис о готовности (Notice of Readiness, NOR). Важное условие начала отсчета сталийного времени — подача капитаном фрахтователю или его агенту нотиса о том, что судно прибыло в порт или, в соответствующем случае, встало к причалу и готово во всех отношениях к выполнению грузовых операций.

Время *подачи* нотиса (Tendered) должно быть зафиксировано в судовом журнале. Эта дата называется Reporting Day и, если по какой-либо причине нотис не может быть вручен по прибытии судна, причина должна быть в нем обязательно отражена.

Фрахтователь должен в полученном нотисе о готовности указать дату и время его *получения* (Received), а также подтвердить подписью свое согласие в *принятии* (Accepted) нотиса. Если фрахтователь или его агент отказываются акцептовать нотис, мотивируя тем, что судно не во всех отношениях готово к грузовым операциям, необходимо указать в судовом журнале причину отказа акцепта нотиса и сообщить своему агенту о приглашении сюрвейера для проверки готовности судна к грузовым операциям. Образец нотиса о готовности и руководство по его подаче приведены в Приложениях 19 и 20.

В зависимости от соглашения сторон и обычаев порта чартер может предусматривать следующие альтернативные условия относительно *места подачи нотиса о готовности*:

- после выполнения всех портовых формальностей и получения судном свободной практики, а также ошвартовки к причалу;
- независимо от того, находится ли судно у причала или нет, то есть с якорной стоянки в акватории порта (Whether In Berth Or Not, WIBON);

- независимо от того, находится ли судно в порту или нет, то есть с открытого рейда в пределах видимости лоцманской станции (Whether In Port Or Not, WIPON);
- независимо от того, получило ли судно свободную практику или нет (Whether In Free Practique Or Not, WIFPON);
- независимо от того, судно прошло таможенный контроль или нет (Whether Cleared At Customs Or Not, WCCON).

В последние годы в чартеры (аддендумы) судовладельцы чаще всего вносят условия WIBON, WIPON, WIFPON, WCCON (сокращенно WWWW). Оно дает право капитану подать нотис о готовности судна к грузовым операциям, даже если судно находится на внутреннем или внешнем рейде и не прошло санитарного и таможенного контроля.

В отношении *времени подачи нотиса* в чартере может быть установлено, что нотис о готовности должен быть подан и будет принят:

1) только в часы работы порта и официальные рабочие дни (обычно они приводятся в чартере);

2) в любое время суток и день недели.

Фрахтователь (независимый сюрвейер) имеет право инспектировать судно в отношении его готовности к грузовым операциям и может отклонить нотис, если судно в действительности не готово во всех отношениях к началу погрузки или выгрузки.

Если нотис о готовности не подан или подан, но отклонен с достаточным для этого основанием, судно считается не прибывшим, и фрахтователь не несет ответственности за его простой. Это важно не только для исчисления сталийного времени, но и в тех случаях, когда судно прибывает к дате канцеллинга. Возможны такие обстоятельства, что судно, физически находясь в порту, на самом деле юридически считается не прибывшим, что важно для определения пропуска даты канцеллинга или даты, указанной в окончательном нотисе.

Льготный период (Grace Period). Условиями типовых проформ чартеров фрахтователю предоставляется определенный льготный период после принятия нотиса о готовности судна и до начала отсчета сталийного времени для подготовки к грузовым работам. Это время разными чартерами определяется по-разному, но все разнообразие сводится к двум основным вариантам:

1) через определенное количество часов (6, 12, 24) после подачи нотиса (рудные, танкерные чартеры), при этом в чартере может быть оговорено условие, по которому воскресные и праздничные дни исключаются из счета льготного периода, и, таким образом, сталийное время не начинается ранее начала ближайшего рабочего дня;

2) если нотис о готовности подан до обеда (12 часов дня), то отсчет сталийного времени начинается с 13 часов этих же суток; если нотис подан после обеда, то — с начала следующего рабочего дня (например, с 8 часов утра, то есть начала официальных рабочих часов порта).

Если судну предстоит заход в несколько портов, то отсчет сталийного времени в последующих портах обычно начинается немедленно после получения капитанского нотиса о готовности.

Наличие условия WIBON или WIPON означает, что при отсутствии свободного причала сталийное время начинается во время стоянки судна на внутреннем или внешнем рейде — после приема нотиса фрахтователем и окончания льготного периода. Однако, в период низкой конъюнктуры рынка фрахтователи могут вносить в чартер *оговорку "в порядке обычной очереди"* (In Regular Turn). В этом случае все время ожидания причала, так называемое *время очереди* (Time of Turn), не включается в сталийное время. Даже при наличии такой оговорки капитану следует подавать нотис сразу по прибытии на рейд, так как это необходимо, чтобы судно было поставлено в очередь к причалу. Агент судовладельца должен сообщить капитану номер очереди, наименование предыдущего судна и предполагаемое время (дату и час) постановки к причалу. Иногда применяется компромиссный вариант: первые 24 или 48 часов ожидания причала относятся на счет судна, остальные включаются в сталийное время. Если отсчет сталийного времени начался, когда судно находилось на рейде, то при постановке к причалу оно должно быть полностью готово к грузовым операциям, в противном случае — все время, засчитанное в сталийное, аннулируется, и капитан должен подать нотис о готовности повторно.

Когда чартер содержит оговорку *"без очереди"* или *"свободен от очереди"* (Free of Turn), то счет сталийного времени

начинается с момента прибытия судна в порт и подачи нотиса о готовности. В случае, если к моменту получения указания о постановке к причалу судно окажется неготовым к проведению грузовых операций, оно теряет очередь и фрахтователь обычно за это ответственность не несет.

Для правильного оформления простоя судна в очереди ожидания погрузки/выгрузки необходимо предварительно изучить условия чартера, касающиеся обязанностей сторон, подачи и приема нотиса о готовности, пребывания судна в очереди под погрузку/выгрузку и способа расчета сталийного времени, и затем поступать строго в соответствии с ними.

Способы расчета продолжительности сталийного времени. В чартере продолжительность сталийного времени оговаривается одним из следующих способов:

1) *по норме погрузки/выгрузки на судно в сутки (час);*
2) по норме погрузки/выгрузки на люк в сутки (час);
3) определенным числом суток (часов);
4) "по обычаям порта"; "с обычной скоростью";
5) "так быстро, как судно может принимать/сдавать груз".

На практике судовладелец предпочитает оговаривать в чартере твердые нормы грузовых работ, так как они позволяют легко контролировать ход грузовых работ и возложить ответственность на фрахтователя в случае задержки судна под погрузкой/выгрузкой.

Сталийное время *рассчитывается* делением количества груза на норму грузовых работ. Однако такой расчет применяется только тогда, когда фиксируется норма грузовых работ на судно в сутки (час). Сложнее рассчитывается сталийное время при люковых нормах, когда возможны неоднозначные решения, так как необходимо различать просто "люк", "рабочий люк" или "работающий люк", что связано с различными способами определения сталийного времени.

Рабочий люк (Workable Hatch) — грузовой люк, через который можно беспрепятственно производить грузовые операции. Это имеет значение при погрузке/выгрузке длинномерных грузов (пиломатериалов, проката, труб большого диаметра и т.п.). Люк, не обеспечивающий по своим размерам нормативный темп грузовых работ, не признается рабочим и норма по нему снижается.

Если в чартере установлены нормы погрузки/выгрузки "*на люк в сутки*" (Per Patch per Day), то расчет сталийного времени производится путем деления количества груза на произведение, полученное от умножения согласованной на один грузовой люк суточной нормы погрузки/выгрузки груза на число люков судна, а именно:

$$\text{Сталийное время} = \frac{\text{Количество груза}}{(\text{суточная норма на люк}) \times (\text{число люков})} = \ldots \text{суток}$$

В случае, когда в чартере установлены нормы погрузки/выгрузки "*на рабочий (работающий) люк в сутки*" (Per Working Hatch per Day), сталийное время рассчитывается путем деления наибольшего количества груза в одном трюме на произведение, полученное от умножения суточной нормы погрузки/выгрузки груза для рабочего грузового люка на число люков, приходящихся на этот трюм, а именно:

$$\text{Сталийное время} = \frac{\text{Наибольшее количество груза в одном трюме}}{(\text{суточная норма на люк}) \times (\text{число люков, приходящихся на этот трюм})} = \ldots \text{суток}$$

Количество груза, приходящееся на каждый люк, определяют по грузовому плану и затем решают какой люк считать наибольшим рабочим люком. Этот метод расчета выгоднее для фрахтователя, так как может привести к существенному увеличению сталийного времени.

Наиболее простым способом фиксации в чартере сталийного времени является прямое *указание количества сталийных суток или часов*. Он предусматривает возможность грузить/выгружать груз в любую погоду, что обычно достигается при использовании перегрузочных комплексов (руда, уголь, апатиты, нефть и т.п.). Поэтому этот способ фиксации сталийного времени принят в рудных, танкерных чартерах.

Иногда в чартерах сталийное время рассчитывается в целом за весь рейс. Такой способ расчета носит название ***реверсибл*** (Reversible) или "вкруговую", согласно которому в портах погрузки и выгрузки сталийное время считается суммарно, то есть без разделения на время погрузки и выгрузки.

Реже применяются условия, когда сталийное время определяется *не точно*, например: "по обычаям порта" (Custom of the Port, COP); "с обычной скоростью" (Customary Quick Dispatch, CQD); "так быстро, как судно может принимать/сдавать груз" (As Fast As Vessel Can Recieve/Deliver the Cargo; Fast As Can, FAC).

Из приведенных выше условий, только FAC представляет при известных обстоятельствах, интерес для судовладельца, так как означает, что сталийным временем является период времени, исчисляемый на основе *максимальной нормы погрузки/выгрузки*, по которой судно, находящееся полностью в рабочем состоянии, может производить быструю обработку груза. Практически условие FAC означает, что фрахтователь должен предъявить груз к погрузке со скоростью, диктуемой судном. Рассматриваемое условие, по существу, предоставляет администрации судна организационно-техническое руководство грузовыми работами, даже если согласно договору оно должно осуществляться фрахтователем.

Условия, в которых в той или иной форме предусматривается при определении продолжительности сталийного времени применение обычаев порта (COP, CQD) — нежелательны для судовладельца, так как недостаточно конкретно определяют обязанности фрахтователя по обработке судна. Официальные портовые справочники содержат лишь самые краткие сведения о нормах грузовых работ, эти данные часто занижены и не соответствуют фактически достигнутой производительности. Кроме этого, фрахтователь получает возможность отнести за счет обычаев порта некоторые простои судна (из-за скопления судов, отсутствия рабочей силы, ожидания плавкрана и т.п.).

Единицы измерения сталийного времени. Для того, чтобы избежать споров и различных толкований в подсчете сталийного времени, в чартерах указывается какие дни считаются сталийными и фиксируется их продолжительность.

Обычно в качестве сталийных дней могут быть приняты:

1) WWD (Weather Working Days) — погожие рабочие дни, в течение которых погода не препятствует проведению грузовых операций в порту. Согласно этому условию из счета сталийного времени исключаются периоды, во время которых неблагоприятные условия погоды делают невозможной погрузку или раз-

грузку судна, а также выходные и праздничные дни. Термин WWD не является в полной мере исчерпывающим для исчисления сталийного времени, так как дает простор для широкого толкования состояния погоды. Например, наличие дождя препятствует проведению грузовых операций с сахаром, бумагой, зерном и другими аналогичными грузами, но не является помехой для погрузки угля, руды. Поэтому чаще применяется термин "если погода позволяет" (Weather Permitting, WP);

2) RWD (Running Working Days, RWD) — текущие рабочие дни, когда из счета сталийного времени исключаются только выходные и праздничные дни;

3) RD (Running Days, RD) —текущие (календарные) дни, когда в сталийное время засчитываются все дни подряд. Такое условие счета сталийного времени является для судовладельца предпочтительным.

Рабочими днями (Working Days, WD) считаются дни или их часть для производства грузовых работ, то есть официальное время, в течение которого в портах обычно выполняют грузовые операции, оплачиваемые по базисному тарифу. Выходные и праздничные дни к ним не относятся. Праздничными считаются дни общенациональных праздников страны, где расположен порт, а также дни официально признанных местных праздников. Сведения о продолжительности рабочего времени, выходных и праздничных днях в портах мира ежегодно публикуются в специальных справочниках (Holiday Calendar) BIMCO.

Продолжительность рабочего дня по чартеру может быть разной. В зависимости от этого по-разному определяется время, положенное на грузовые операции. Если в чартере не оговорено иного, тогда количество рабочих часов в сутках будет равняться продолжительности рабочего дня в данном порту, который может составлять и 8, и 24 часа. С этим, в частности, связана оплата *сверхурочной работы* экипажа судна (Overtime). Если фрахтователь по тем или иным причинам осуществляет погрузку или выгрузку после конца официального рабочего дня, то он оплачивает сверхурочные не только стивидорам, но и экипажу судна, если иного не обусловлено в чартере.

Чтобы избежать различных толкований продолжительности рабочего дня по чартеру, стороны обычно оговаривают — "рабочий день из 24 последовательных часов" (Working Day of 24 Consecutive Hours). Под этим понимается день, состоящий из 24 последовательных часов, что дает право фрахтователю выполнять грузовые операции в течение любого количества часов в сутки без выплаты сверхурочных экипажу.

Периоды, исключаемые из счета сталийного времени. Основания, которые прерывают счет сталийного времени по условиям, включаемым в чартеры, многочисленны и различны по своему характеру.

Ранее уже говорилось об *исключенных периодах* (Excepted Periods) при исчислении сталийного времени в "рабочих днях" или "погожих рабочих днях". При таких условиях выходные и праздничные дни, а также время непогоды из счета сталийного времени исключаются. Когда речь идет о непогоде как об обстоятельстве, исключающем ответственность фрахтователя за фактическую задержку судна, в чартере обычно конкретно указывается, какие погодные условия способны приостановить сталийное время — дождь, снег, шторм, мороз, сильный ветер, обледенение и т.п. В основном это те погодные явления, которые могут препятствовать выполнению грузовых операций или привести к порче (повреждению) груза.

Во избежание сложностей при определении порядка учета выходных и праздничных дней при счете сталийного времени, в чартерах могут конкретно указываться условия, обозначенные сокращенными терминами, составленными из первых букв соответствующих английских слов. Основные из них:

- SHEX (Sundays and Holidays Excluded) — из счета сталийного времени исключаются воскресные и праздничные дни. Является формулировкой в пользу фрахтователя, так как он может в случае необходимости производить грузовые работы в выходные дни, что не уменьшает число оставшихся сталийных дней;
- SHEX UU (Sundays and Holidays Excluded Unless Used) — воскресные и праздничные дни исключаются, если погрузка/выгрузка в эти дни не производилась (формулировка в пользу судовладельца);
- SHEX EIU (Sundays and Holidays Excluded Even If Used) — воскресные и праздничные дни исключаются, даже если в

эти дни производилась погрузка/выгрузка (формулировка в пользу фрахтователя);

- SSHEX (Saturdays, Sundays and Holidays Excluded) — во многих странах суббота также является выходным днем и исключается из сталийного времени. В этом случае чартером оговаривается, что в пятницу сталийное время учитывается как в предвыходной день;
- FHEX (Fridays and Holidays Excepted) — пятницы и праздничные дни исключаются (пятница является выходным днем в мусульманских странах);
- SHINC (Sundays and Holidays Included) — воскресные и праздничные дни включаются в счет сталийного времени (формулировка в пользу судовладельца).

Продолжительность сталийного времени в *предвыходные и предпраздничные дни* считается не полные сутки, а только до полудня (или как 1/2 суток) или до 18 часов (3/4 суток) и т.д., в зависимости от страны и местных обычаев, а в первый день после выходных и праздничных дней — с 8 часов утра (2/3 сталийных суток).

Одна *перетяжка* (Shifting) судна вдоль причала или *перестановка* (Transposition) к другому причалу в соответствии с технологией перегрузочных работ обычно рассматривается как технологическая норма и продолжительность ее выполнения включается в сталийное время и относится на счет судовладельца. Остальное количество — на счет фрахтователя и в аддендуме к чартеру должно быть указано, включается время перестановок в сталийное или нет.

К периодам, исключаемым из счета сталийного времени, относятся любые задержки или перерывы в грузовых работах *по вине судна:* из-за неисправности судовых грузовых средств, люковых закрытий, отсутствия электроэнергии, организационных неувязок. Сюда же относятся лихтеровка, штивка груза, если они вызваны несоответствием характеристик судна условиям чартера (по длине, осадке, приспособленности к грейферной выгрузке). Разумеется, перерывы в грузовых операциях по вине фрахтователя, такие как: неготовность или отсутствие груза, отсутствие рабочей силы или транспортных средств и т.п., из счета сталийного времени не исключаются.

3.2.6. Демередж и диспач

В чартере оговаривается вопрос о том, как поступить, если условия сталийного времени фрахтователем не будут точно выполнены, то есть судно будет задержано в порту или, наоборот, обработано досрочно. В первом случае у судовладельца появятся непредвиденные расходы из-за простоя судна, во втором — возможность заработать дополнительный фрахт.

При задержке судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного сталийного времени начинается, так называемое, *контрсталийное время*, за которое фрахтователь уплачивает ***демередж*** (Demurrage) — денежное возмещение судовладельцу расходов по содержанию судна на стоянке. Демередж уплачивается по оговоренной в чартере ставке за каждый день простоя. В ряде чартеров на перевозку грузов с высокими нормами грузовых работ (рудных, угольных) устанавливается не суточная, а часовая ставка демереджа. Демерелж не следует смешивать со штрафом, так как размер штрафа обычно не соотносится с имущественными последствиями того, за что берется штраф, и является наказанием, а не экономической категорией.

Контрсталийное время всегда считается в *текущих днях* (RD) и, таким образом, с момента истечения сталийного времени демередж подлежит уплате за все дни подряд без исключения воскресных, праздничных, непогожих и т.п.

В некоторых чартерах оговаривается продолжительность контрсталийного времени, после истечения которого судовладелец имеет право отправить судно с недогрузом и потребовать уплаты мертвого фрахта. Однако, на практике, чаще договариваются о компенсации за задержку судна сверх контрсталийного времени. Такая задержка называется *сверхконтрсталийным временем*, а возмещение простоя — ***детеншен*** (Detention). Оплата осуществляется по ставке, превышающей ставку демереджа или на уровне фактических издержек судовладельца по содержанию судна в порту, а также прочих реально понесенных и доказанных убытков, например, пропуск канцеллинга по следующему чартеру.

Судовладелец обычно заинтересован в быстрейшем завершении грузовых работ, в их досрочном окончании. Это сокращает время рейса судна, повышает эффективность его работы.

Поэтому существует практика поощрения фрахтователя за *спасенное время* (Time Saved) — разницу между всем сталийным временем и фактически затраченным при досрочном завершении грузовых работ. За спасенное время судовладелец обычно выплачивает фрахтователю диспач.

Диспач (Despatch Money) представляет собой вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание грузовых работ ранее обусловленного чартером сталийного времени (за спасенное время). По сложившейся в торговом судоходстве практике ставка диспача устанавливается в размере половины ставки демереджа, исходя из того соображения, что судовладелец готов поделиться с фрахтователем половиной выгоды, полученной в результате досрочной обработки судна. Основанием для получения диспача служит наличие соответствующего условия в чартере.

Существует много способов расчета суммы диспача, но основными являются два, по которым он оплачивается:

1) за *все спасенное время* (All Time Saved);

2) за *спасенное рабочее время* (Working Time Saved), то есть с исключением нерабочих дней.

Сумма диспача, полученная по второму способу, меньше (по понятным причинам), чем по первому, и поэтому оплата диспача за рабочее спасенное время предпочтительнее для судовладельца, тогда как фрахтователь предпочитает способ всего спасенного времени.

Институт диспача, будучи в своей основе полезным механизмом регулирования финансовых взаимоотношений между сторонами, тем не менее иногда служит предметом злоупотреблений со стороны фрахтователей, которые используют его как возможность получения дополнительных доходов. С этой целью в чартере могут занижаться нормы грузовых работ, и это снижает эффективность рейса для судовладельца, особенно при установившихся фрахтовых ставках (низкой конъюнктуре рынка). Поэтому судовладельцы в последнее время вносят оговорку в чартер об упразднении диспача (Free Despatch). В танкерных чартерах вообще не предусматривается оплата диспача.

Если в чартере предусмотрено условие расчета сталийного времени по способу реверсибл, то это чаще невыгодно судовладельцу, потому что уменьшает сумму компенсации за простой судна. Например, если судно при погрузке имеет два дня простоя, а при выгрузке — два дня спасенного времени, то при *раздельном счете* судовладелец получит демередж за два дня и заплатит диспач за два дня по половине ставки демереджа, то есть будет в выигрыше, а при *расчете вкруговую* (реверсибл) он не получит ничего: потерянные дни компенсируются спасенными.

Чтобы определить подлежащие к оплате суммы демереджа и диспача, необходимо иметь точные данные об обстоятельствах обработки судна в порту. Для этих целей составляется специальный документ **стейтмент** (Statement of Facts) — *акт учета стояночного времени*, в котором фиксируется стояночное время судна в порту с момента ошвартовки его к причалу или постановки на якорь и до момента начала отшвартовки судна или снятия с якоря. В нем детально фиксируется количество ежедневно погруженного или выгруженного груза; рабочие часы и часы остановок работ с указанием причин (плохая погода, забастовка, поломка оборудования и т.п.).

Statement of Facts содержит только факты. Не случайно его называют еще и *портовым журналом* (Port Log). Следует тщательно проверять правильность в нем всех записей и при несогласии необходимо добиваться изменения ошибочных, если таковы имеются в этом документе или вносить в него при подписании соответствующие оговорки со ссылкой на судовой журнал (Ship's Log), документ метеослужбы и т.п. Важно иметь в виду, что стейтмент, подписанный капитаном и представителем фрахтователя, является единственным документом, отражающим стояночное время судна в порту, и служит основанием для определения виновности стороны за простой судна в случае возникновения спора.

На основании стейтмента составляется **таймшит** (Time Sheet) — документ о *сталийном* и *стояночном времени*, в котором фиксируются все погрузочно-разгрузочные операции и непроизводительные простои за время стоянки судна в порту от момента прихода судна в порт до момента выхода его из порта. В таймшите, помимо сведений о фактической продолжительности стоянки судна, производится расчет использования сталийного времени и на основании этого расчета, в специальном документе — *счете за демередж* (Demurrage Invoice), определяется сумма демереджа (Приложение 17), причитающаяся судо-

владельцу или диспача — фрахтователю. Таймшит составляется по каждому порту погрузки/выгрузки.

Независимо от формы этого документа, которая может различаться у различных судовладельцев, таймшит должен содержать следующие данные:

- время (дата, часы, минуты) прибытия судна в порт;
- время постановки судна к причалу;
- время вручения и акцепта нотиса о готовности судна к грузовым операциям;
- нормы погрузки/выгрузки согласно чартеру, общее количество груза и продолжительность сталийного времени;
- время фактического начала и окончания и общая продолжительность грузовых работ;
- ежедневные данные о продолжительности сталийного времени и периодах, исключаемых из счета сталийного времени;
- расчет суммы демерелжа или диспача по результатам обработки судна.

Таймшит подписывается капитаном или агентом судовладельца, представителем фрахтователя (грузоотправителя/грузополучателя или их экспедитором, стивидором) и направляется судовладельцу и фрахтователю для согласования и оплаты. Всякое несогласие капитана или фрахтователя с той или иной записью в таймшите должно быть им оговорено, даже при возражении другой стороны. Отсутствие оговорок в таймшите практически лишает пострадавшую сторону возможности оспаривать впоследствии какие-либо данные, содержащиеся в таймшите.

Подписание какого-либо документа с одновременным внесением *оговорок* о несогласии по отдельным вопросам, таких как: "*Под протестом*" (Signed Under Protest) или "*На усмотрение судовладельца*" (Subject to Owner's Approval) позволяет сохранить за судовладельцем право вернуться к рассмотрению спорных вопросов после подписания капитаном таких документов.

Капитану судна необходимо изучить и тщательно выполнять все условия чартера относительно подачи предварительных нотисов и нотиса о готовности судна к грузовым операциям, поскольку их нарушение практически всегда приводит к убыткам для судовладельца. Особенно важно своевременно оформлять нотис о готовности, так как до этого момента судно не считается прибывшим.

Типовые проформы Statement of Facts и Time Sheet, рекомендованные BIMCO и FONASBA, приведены в Приложениях 14 и 15 соответственно.

3.2.7. Оплата грузовых работ

Стоимость погрузки/выгрузки груза составляет значительные суммы и поэтому в чартер-партии всегда имеется условие, определяющее, кто должен их оплачивать — фрахтователь (грузоотправитель, грузополучатель) или судовладелец. Если их оплачивает судовладелец, то это учитывается при определении величины фрахтовой ставки.

Расходы на погрузку груза принято делить на: непосредственно погрузку (зацепка груза на гак и опускание его на палубу или пайол трюма) и внутритрюмные работы (стивидорные) — укладка генеральных и штивка насыпных, навалочных грузов. Расходы, относимые на погрузку/выгрузку груза, ограничиваются перемещением его в зоне досягаемости судовых стрел или береговых кранов.

В практике торгового мореплавания применяется ряд стандартных условий, определяющих *порядок распределения расходов* по грузовым операциям между участниками договора морской перевозки, основные из которых следующие:

GROSS TERMS — условие, при котором судовладелец несет все расходы по оплате погрузки и выгрузки, включая укладку (штивку) груза, при наличии, как правило, установленных норм грузовых работ в портах.

Фрахтователь обязан при этом условии доставить груз к борту судна в порту погрузки и принять его у борта судна в порту выгрузки. Эти операции осуществляются за счет фрахтователя, но при этом он *несет ответственность за темп грузовых работ*, так как обязан подавать груз к борту судна и принимать его у борта согласно норм грузовых работ или "так быстро, как судно может принимать/сдавать груз". Таким образом фрахтователь, не неся расходов на оплату перегрузочных операций, несет свою долю ответственности за обусловленные в чартере нормы грузовых работ и за задержку судна сверх сталийного времени, рассчитанного по этим нормам.

Фрахтователь иногда оговаривает в чартере свое право назначать стивидоров даже в том случае, когда расходы по погрузке относятся на судовладельца. Назначая своих стивидоров, фрахтователь освобождает судовладельца от ответственности за качество штивки (укладки) груза, но до известного предела, так как независимо от того за чей счет выполняются грузовые работы, *ответственность за размещение груза на судне*, в соответствии с требованиями безопасности мореплавания и сохранной доставки груза, лежит на капитане судна, и его указания в этой части являются обязательными для стивидоров.

Вопрос об ответственности сторон возникает обычно при неудовлетворительной штивке (укладке), которая привела (в случае возникновения конкретных убытков) к потере судном мореходности или к его недогрузу. В последнем случае, в зависимости от решения вопроса об ответственности той или иной стороны, решается и вопрос об уплате судовладельцу мертвого фрахта или, наоборот, о возмещении фрахтователю убытков из-за недогруза.

LINER TERMS — условие, применяемое при перевозках массовых грузов в трамповом судоходстве, при котором судовладелец обеспечивает прием и оплату доставки груза со склада порта в трюмы судна, а также оплату доставки груза из трюмов судна и сдачу его на склад в порту выгрузки. Таким образом, фрахтователь освобождается не только от расходов по грузовым операциям, но и от ответственности за их продолжительность.

FI (Free In) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по оплате погрузки, но несет расходы по укладке (штивке) груза и по его выгрузке.

FO (Free Out) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по оплате выгрузки, но оплачивает погрузку и укладку (штивку) груза.

FIO (Free In and Out) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза, но оплачивает его укладку (штивку).

FIOST (Free In and Out and Stowed and/or Trimmed) — условие, при котором судовладелец свободен от расходов по погрузке, выгрузке и укладке/штивке груза. Условие **FIOS** применяется к генеральным грузам, **FIOT** — к насыпным. Так, условие FIOS обязывает фрахтователя оплатить все грузовые операции, которые выполняют нанятые им стивидоры, начиная от склада (вагона или другого вида транспорта) и заканчивая укладкой в трюме, и в обратном порядке при выгрузке. При этом он несет ответственность не только за своевременный подвоз и отвоз груза, за качество укладки, но и за продолжительность грузовых работ.

Особо оговаривается в чартере распределение расходов по сепарации, подстилочным материалам, креплению (раскреплению) груза. Обычно типовые проформы чартеров эти расходы относят на фрахтователя.

В большинстве чартеров содержится так называемая **оговорка о лебедках** (Winch Clause). И хотя современные суда оборудованы, главным образом, кранами оговорка сохраняет свое традиционное содержание, обязывая судовладельца предоставлять в распоряжение фрахтователя бесплатно и круглосуточно грузовые средства судна, необходимую энергию для их работы, а также лебедчиков (крановщиков) из числа членов экипажа и обеспечивать освещение трюмов в ночное время. Если по каким-либо причинам судно не может предоставить судовых лебедчиков, то судовладелец обязан за свой счет нанять береговых специалистов. Оговорка о лебедках налагает на судовладельца ответственность за неисправности грузовых средств судна, освобождая тем самым фрахтователя от ответственности за простой судна по этим причинам, кроме того с судовладельца могут быть взысканы соответствующие убытки, например, за простой вагонов, рабочей силы и т.п.

Чтобы обеспечить выполнение норм грузовых работ, фрахтователи обычно обусловливают в чартере грузоподъемность грузовых средств судна. Если эта норма не выдерживается, то может быть поставлен вопрос о ее снижении. Доказательством грузоподъемности грузовых средств являются соответствующие сертификаты.

Многие специализированные суда не имеют собственных грузовых средств. В этом случае, во избежание споров, вносится в описание судна соответствующая *оговорка* — Gearless, а из Winch Clause вычеркивается текст (аннулируется).

Текст типовых проформ чартеров на перевозку навалочных грузов (руда, уголь, зерно) обычно содержит **грейферную оговорку** (Grad Disharge Clause). Согласно этой оговорке судно должно быть приспособлено для выгрузки (и погрузки) всего груза

с использованием грейферов (оно должно иметь широкие люки и, как правило, одну палубу). Любые расходы и потери времени на штивку груза будут отнесены на счет судовладельца. Фрахтователь не несет ответственности за ущерб, который может быть нанесен конструкциям трюмов и тоннелю гребного вала из-за работы грейфером. При фрахтовании крупнотоннажных судов дополнительно оговаривается вместимость грейфера (в куб. м). Если в типовой проформе чартера грейферная оговорка отсутствует, фрахтователь нередко вносит ее в аддендум к чартеру.

При производстве грузовых операций нередко возникает необходимость прибегнуть к ***сверхурочным работам*** (Overtime). Фрахтователи обычно заказывают сверхурочные в тех случаях, когда они не укладываются в сталийное время (к ним угрожает демередж), либо в предусмотренный контрактом купли-продажи срок поставки товара. Судовладельцы чаще всего заказывают сверхурочные работы тогда, когда окончание погрузки либо разгрузки судна совпадает с предвыходными или предпраздничными днями и без сверхурочных судно вынуждено будет простаивать в выходные или праздничные дни, то есть дни, в которые грузовые операции не производятся. Применение сверхурочных работ часто связано также с необходимостью: воспользоваться полной водой; отправить судно в рейс по расписанию; избежать его вмерзания в лед; при угрозе опоздания судна к дате канцелинга в следующем рейсе и т.д.

Обычным условием, содержащимся в чартерах, является *оплата сверхурочных работ заказавшей стороной* (Overtime for account of the party ordering same). Подобная практика имеет место даже при отсутствии в чартере соответствующего условия. При этом сторона, заказавшая сверхурочные работы, должна оплачивать не только ту часть перегрузочных работ, которая относится за ее счет, согласно условиям чартера, а и весь выполняемый цикл погрузки/выгрузки и, кроме того, также занятых в связи с этим складских работников, таможенников и т.п.

В некоторых портах обязательной является обработка судов в сверхурочное время по требованию портовых властей и невыполнение такого требования влечет за собой определенные санкции. Расходы в данном случае обычно делятся поровну между судовладельцем и фрахтователем.

3.2.8. Фрахт

Фрахт (Freight) — это плата судовладельцу за перевозку грузов 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 соглашением 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 провозных платежей.

Фрахтовые ставки используются в трамповом судоходстве, где они подвержены значительным колебаниям и могут изменяться в течение весьма короткого периода времени. Поэтому срок действия фрахтовой ставки ограничен сроком действия чартера и она действительна только для того фрахтователя, с которым 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), образец которого приведен в Приложении 18. 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 количество груза, указанное в составленном в порту погрузки коносаменте. Применяется при перевозках навалочных грузов: руды, угля, минеральных удобрений и других гигроскопических грузов, вес которых подвержен изменению в процессе перевозки. Во избежание расходов на их переве-ску и связанными с ней потерями времени этот метод расчета фрахта часто применяется с предоставлением фрахтователю *скидки* с фрахтовой ставки в размере 1-2% 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).

В тех случаях, когда нельзя заранее установить, сколько груза сможет принять судно, в практике используется оплата фрахта на условиях *люмпсум* (Lumpsum) — оговариваемая в чартере твердая сумма фрахта, выплачиваемая судовладельцу полностью независимо от того, какое количество груза фактически погружено на судно. Например, когда предъявляется к перевозке разнородный груз, массу или объем которого заранее трудно определить, либо громоздкие конструкции; то есть когда фрахтователь не может гарантировать полного использования грузоподъемности или грузовместимости судна. Обычно фрахтователь, соглашаясь на люмпсум-фрахт, требует включения в чартер данных о гарантированной грузоподъемности или грузовместимости судна с тем, чтобы лишить судовладельца возможности ограничения количества принимаемого на судно груза.

Иногда фрахтовая ставка устанавливается в зависимости от стоимости перевозимого груза. Это, в основном, практикуется при перевозках ценных товаров (мехов, золота, драгоценностей), когда судовладелец проявляет больше забот о сохранности груза. В этих случаях метод исчисления фрахтовой ставки называ-

ется *ад валорем* (Ad Valorem) — в виде твердой ставки не за единицу груза, а в процентах от цены товара.

Если в чартере фрахтователю представлены различные опционы (например: Cargo Option; Option of the Ports), реализация которых влияет на уровень расходов судовладельца, то последний стремится оговорить величину фрахтовой ставки, рассматривая несколько вариантов. Достигается это согласованием базисной фрахтовой ставки и системы скидок и надбавок к ней при условии выполнения небазисных чартерных условий.

Так, нередко в чартере оговаривается право фрахтователя грузить/разгружать судно в нескольких портах. В таких случаях устанавливается базисная фрахтовая ставка за определенное их сочетание (1/1 или 1/2 и т.п.), а за каждый дополнительный порт погрузки или выгрузки устанавливается надбавка к базисной ставке. При этом надбавка исчисляется на весь груз, принятый судном, а не только на количество, выгруженное (погруженное) в каждом из дополнительных портов. Это объясняется тем, что экстрафрахт имеет своим назначением возмещение расходов судна, связанных с заходами в дополнительные порты, а величина этих расходов в основном зависит от технико-эксплуатационных характеристик судна, а не от количества принимаемого/выгружаемого груза в порту.

Если в чартере предусмотрен грузовой опцион, то могут оговариваться и фрахтовые ставки, раздельно для каждого груза из числа входящих в опцион. В противном случае, судовладелец при калькуляции фрахтовой ставки исходит из предположения возможности загрузки судна тем грузом, который дает самое худшее использование грузоподъемности или грузовместимости судна или устанавливает ставку с надбавками за небазисный груз.

В некоторых случаях фрахтователь обязан оплатить судовладельцу дополнительный фрахт, так называемый *обратный фрахт* (Back Freight), за доставку груза в первоначальный порт отправления, если он не может быть сдан в порту назначения по причинам, не зависящим от перевозчика. Иногда капитан судна в интересах фрахтователя (грузоотправителя) решает целесообразным доставить груз в иной порт назначения, чем предусмотренный чартером (например, из-за забастовки), то и в этом

случае фрахтователь обязан уплатить дополнительный фрахт в качестве обратного фрахта.

Договорившись о размере фрахта, стороны согласовывают вопрос о том, когда и как эта денежная сумма будет выплачена фрахтователем судовладельцу. При этом особое внимание уделяется *согласованию сроков оплаты фрахта*. По времени оплаты фрахта интересы судовладельца и фрахтователя противоположно расходятся. По общему правилу, право на получение фрахта возникает у судовладельца (перевозчика) после того, как он выполнит свои обязательства перед фрахтователем. Момент, когда у судовладельца возникает право на получение фрахта, не обязательно совпадает с фактическими сроками платежа.

В соответствии с условиями чартера фрахт может быть выплачен:

1) в порту погрузки — по так называемому условию "*Предварительно оплаченный фрахт*", сумма которого должна быть выплачена к моменту подписания коносамента и в котором делается отметка (штамп) — **Freight Prepaid**. Естественно, судовладелец заинтересован о включении в чартер этого условия особенно, когда не имеет достаточных сведений, позволяющих с достаточной степенью достоверности судить о фактическом финансовом положении фрахтователя;

2) в порту выгрузки — по условию "*Взыскать фрахт*", о чем делается отметка в коносаменте — **Freight Collect**. Момент оплаты фрахта по этому условию подлежит уточнению: *по прибытии судна* (On arrival); *после сдачи груза* (Upon right delivery of the cargo); *после проверки количества сданного груза* (On outturn). Может быть предусмотрена также оплата фрахта частями в процессе выгрузки груза (Concurrent with discharge) на различных ее этапах;

3) часть фрахта оплачивается в порту погрузки — в виде *аванса фрахта* (Advance Freight) с окончательным расчетом — в порту выгрузки. Сумма аванса фрахта записывается в коносамент и обычно равна сумме оплаченных агентом судовых расходов, отраженных в акцептованном капитаном судна дисбурсментском счете.

Однако с учетом того, что залоговое право на груз судовладелец может реализовывать лишь до тех пор, пока груз находится

под его контролем, в чартерах обычно стараются оговорить обязанность фрахтователя выплатить 90% фрахта при начале выгрузки либо в ее процессе и лишь 10% после полной сдачи груза, то есть порядок оплаты фрахта увязывают с процессом перевозки грузов. Например, в порту погрузки по требованию судовладельца может быть выдан аванс (обычно не более 1/3 суммы фрахта), затем часть выплат производится после подписания коносамента, являясь как бы свидетельством начала рейса (40% в течение 3 дней после подписания коносамента), часть (30%) после выгрузки и окончательный расчет (10%) после правильной сдачи груза.

Залоговое право судовладельца (Shipowner's Lien) на груз позволяет приостановить выгрузку или не выдавать груз грузополучателю до получения причитающихся ему сумм фрахта, мертвого фрахта, демереджа, исков за повреждение судна, включая все расходы на получение этих платежей. А так как часто судно, закончив выгрузку, уходит из порта до того, как произведены окончательные расчеты по фрахту, капитан осуществляет залоговое право на груз через агента, которому поручается выдать груз получателю лишь после уплаты фрахтователем всей суммы его задолженности. Использование оговорки о залоговом праве судовладельца предусмотрено почти во всех проформах чартеров.

Помимо оплаты фрахта за груз, в чартерах предусматривается уплата фрахтователем судовладельцу, так называемого, мертвого фрахта, если он не предоставил судну обусловленного чартером полного груза с учетом маржина. Порядок расчета мертвого фрахта приведен в параграфе 3.2.2.

Если фрахтователь не предоставил всего количества груза, предусмотренного по чартеру, то для *получения мертвого фрахта* агент и/или капитан судна должны принять *следующие меры*:

- получить письменную декларацию от фрахтователя о том, что больше груза на судно доставлено не будет. Недостаточно получить такое извещение только от грузоотправителя, так как в последствии фрахтователь может заявить, что если бы с ними связались до отхода судна, он мог бы доставить необходимый дополнительный груз;
- после окончания погрузки вызвать независимого сюрвейера и получить от него официальный акт о размере неиспользованной грузоподъемности и грузовместимости судна;

- внести в коносамент оговорку о претензии судовладельца по мертвому фрахту в связи с недогрузом судна. Такая оговорка в коносаменте дает судовладельцу возможность осуществить свое право на залог груза в случае, если фрахтователь не оплатит вовремя и в полном объеме мертвый фрахт.

В Приложении 10 приведены условия рейсового чартера, знание которых необходимо судовой администрации.

3.3. ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

Кроме рассмотренных выше коммерческих условий, которые согласовываются между сторонами договора морской перевозки, проформа чартера содержит ряд стандартных оговорок, отражающих действие международных и национальных норм морского права. Как правило, при заключении чартера они принимаются обоими партнерами без изменений.

Оговорка (Clause) — специально оговоренное в чартере условие, регулирующее взаимоотношения сторон при выполнении рейса в случаях наступления какого-либо обусловленного обязательства, либо изменения в будущем обстоятельств, существовавших в момент заключения сделки.

К таким, наиболее часто встречающимся в проформах чартеров, стандартным оговоркам относят следующие.

Срок доставки (Delivery Time). Как правило, в чартерах не указывают сроки доставки, но обусловливают, что судно после погрузки должно следовать в порт назначения *со всей возможной скоростью* (With all convenient speed). Это означает, что судно должно следовать в порт назначения без необоснованных и не связанных с нуждами данного рейса задержек. Иначе такие задержки судна могут повлечь за собой претензию и требование фрахтователя о возмещении убытков (от порчи груза, уменьшения цены товара и т.д.). Поэтому всякую не предусмотренную чартером задержку рекомендуется оформлять *морским протестом*, в котором зафиксировать обстоятельства и причины задержки.

Девиация судна (Deviation) — право судна отклониться от установленного чартером или обычного курса следования, когда это необходимо. Всякое отклонение от этого курса, если не считать отклонений, вызванных непредвиденными, необычными изменениями навигационной обстановки (тайфуны, туманы, льды) или предусмотренных стандартными условиями чартеров (для спасания жизни людей или имущества; буксировки других судов, терпящих бедствие; оказания медицинской помощи лицам, находящимся на борту, и равно иное разумное отклонение), рассматривается как нарушение судовладельцем принятых на себя обязательств, за что он несет ответственность перед фрахтователем.

Некоторые чартеры содержат более широкий перечень допустимых отклонений от курса, но основанием для этого должна быть возникшая для судна или груза необходимость или опасность.

Заход для бункеровки, например, будет оправдан лишь в том случае, если бункеровка в попутном порту будет обычной для такого плавания и топливо требуется для данного рейса. Таким образом, если при наличии достаточных запасов топлива на борту, судно зайдет в попутный порт, где имеется топливо по более низкой цене, чтобы взять его для следующего рейса, то такой заход может быть опротестован фрахтователем. Недопустимым также считается заход для бункеровки не в попутный порт, а в порт, лежащий далеко в стороне от обычного пути.

Бункерная оговорка (Bunker Clause). Для того, чтобы судно имело право на любом этапе рейса отклониться от заданного курса для захода в порт за бункером, чартер должен содержать бункерную оговорку. Она позволяет судну принять в порту отправления максимальное количество груза за счет соответствующего уменьшения рейсовых запасов, а также сократить расходы на топливо, приобретая его в тех портах, где его стоимость является наиболее низкой, независимо от того, требуется ли это количество топлива для данного рейса или нет.

Выдача коносамента. Обычно в чартерах имеются специальные оговорки, обязывающие перевозчика выдать грузоотправителю (фрахтователю) коносамент, который является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза. Во многих чартерах, таких как лесные, угольные и т.п., приводится

форма и текст коносамента. Как правило, содержание коносамента должно соответствовать условиям чартера.

Оговорка о прекращении ответственности фрахтователя (Cesser Clause). Это оговорка в чартере, освобождающая фрахтователя от ответственности по нему с момента окончания погрузки груза и выдачи коносамента. Цель данной оговорки состоит в том, чтобы освободить фрахтователя от ответственности, как только он выполнит свои обязанности, погрузив на судно предусмотренный чартером груз и уплатив обусловленные платежи в счет аванса фрахта в порту погрузки, но зато судовладелец приобретает залоговое право на груз в обеспечение своих прав на фрахт, подлежащий оплате при доставке груза, мертвый фрахт, демередж и возмещение аварийных убытков.

Ответственность судовладельца (Shipowner's Liability). Судовладелец несет ответственность за утрату или повреждение груза с момента приема его к перевозке до выдачи грузополучателю, а также за задержку в доставке груза только в том случае, если этот ущерб или задержка были вызваны отсутствием должной заботливости с его стороны в том, чтобы судно до начала рейса было во всех отношениях в мореходном состоянии, надлежаще экипировано, оснащено и обеспечено.

Условия и пределы ответственности судовладельца определяются международными нормативными актами, национальным морским законодательством, договором морской перевозки, обычаями и правилами морских портов.

Основными международными нормативными актами, определяющими моменты начала, окончания и объем ответственности судовладельца при перевозке грузов являются Гаагские, Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила, положения которых по указанным вопросам приведены в параграфах 5.3. и 5.6.

Обычно груз считается утраченным, если он не был доставлен в течение 90 дней после срока, обусловленного договором. Задержкой считается недоставка груза в обусловленный срок, а при отсутствии указания — недоставка груза в срок, который можно ожидать от ответственного оператора с учетом конкретных обстоятельств.

На судовладельце лежит априорная (предварительная) презумпция вины при наступлении любого события, связанного с

несохранной перевозкой грузов. Отсюда вытекает *обязанность судовладельца доказать обстоятельства*, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, то есть доказать, что его вины нет в следующих случаях:

1) имели место обстоятельства непреодолимой силы;

2) повреждение, порча, полная или частичная утрата груза произошли вследствие: действий или упущений грузоотправителя или грузополучателя; особых естественных свойств груза; недостатков тары, незаметных при наружном осмотре.

Бремя доказывания лежит на предъявителе претензии или иска в случаях, когда:

- груз перевозился в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя;
- грузоотправителем был сдан на судно запрещенный к перевозке груз под другим наименованием;
- груз перевозился на открытых транспортных средствах (палубе судна, полувагоне, автомобильной платформе и т.п.) и ущерб ему был причинен в результате такого способа перевозки;
- груз прибыл в исправном контейнере с ненарушенными пломбами грузоотправителя, экспедитора или таможни.

Судовладелец освобождается от ответственности за груз, если докажет, что он был утрачен при спасании судна, груза, фрахта от общей для них опасности. Подробнее это рассмотрено в оговорке об общей аварии.

Оговорка о взаимной ответственности при столкновении (Clause About Mutual Liability at Collision) — устанавливает принцип ответственности перевозчика перед грузовладельцами за порчу и повреждение груза на столкнувшихся судах в размере установленной вины. Например, если установлена ответственность за столкновение — судна А в размере 70%, а судна В — в размере 30%, то судовладелец А оплачивает владельцу груза, перевозимого на судне В, претензию в размере 70%. Соответственно за повреждение груза на судне А претензии будет оплачена — судовладельцем В в размере только 30%. Однако, по условиям договора морской перевозки, освобождающим перевозчика от ответственности за навигационную ошибку и ошибку в управлении судном, судовладелец может быть освобожден от ответственности за порчу и повреждение груза на своем судне.

Оговорка об общей аварии (Clause About General Average) гласит, что убытки по общей аварии подлежат распределению в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами (The York-Antwerp Rules, YAR). Они получили такое название в связи с тем, что впервые правила расчетов по общей аварии были выработаны на конференции в Йорке в 1864 году. На сегодняшний день существует четыре издания этих правил, а именно: 1924, 1950, 1974 и 1994 годов. Более поздние правила не отменяют ранее изданных, поэтому в чартере обязательно указывается год используемых правил, хотя, в основном, используются правила 1974 и 1994 годов, получившие всеобщее признание.

В морском праве под понятием *авария* (Average, AV) подразумевается не сам случай аварии, а связанные с ним убытки, причиненные судну, грузу или фрахту. В соответствии с характером этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки различают:

- *общую аварию* (General Average, GA), по которой понесенные убытки распределяются между участниками перевозки — судном, грузом и фрахтом;
- *частную аварию* (Particular Average, PA), по которой убытки несет тот, кто их потерпел. Например, грузовладелец, если у него количество груза уменьшилось в результате естественной убыли, и судовладелец, если у него тот же груз повредился из-за того, что он плохо его закрепил в трюме.

Для того, чтобы определить, действительно ли в данном случае аварии имеет место общая или частная авария, используют Йорк-Антверпенские правила, которые сами по себе не имеют обязательной силы, а их применение зависит от того, есть ли в чартере или коносаменте специальное на то указание (оговорка) или нет.

Сущность общей аварии заключается в том, что при возникновении опасности гибели судна с грузом возникает необходимость пожертвовать частью имущества или произвести чрезвычайные расходы для сохранения или спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности.

Распределение убытков по общей аварии между участниками перевозки является целесообразным и справедливым требованием, так как производится соразмерно стоимости судна, груза и фрахта. Если, например, за спасение терпящего бедствие судна судовладелец уплатил спасательное вознаграждение, то справедливо возложить уплату его не только на судно, но и на груз и на ту часть фрахта, которая могла быть потеряна при гибели судна и груза. По аналогии с этим, если для снятия находящегося на мели судна будет выброшена в море часть груза, то убыток должен лечь не только на владельца груза, который был пожертвован в общих интересах, но и на оставшийся в сохранности груз, и на судно, ибо жертва была принесена в общих интересах всех участников перевозки (судна; оставшегося в сохранности груза; фрахта), то есть всего имущества, которое было спасено.

К общей аварии могут быть отнесены лишь такие расходы и пожертвования, при которых одновременно имели место все четыре условия:

1) общая опасность;
2) преднамеренность;
3) разумность;
4) чрезвычайность.

Общая опасность. Если опасность, явившаяся причиной понесенных убытков, угрожала только судну или только грузу, то такие убытки не относятся к общей аварии. Так, например, если в результате случайной посадки на мель судно получило пробоину, которая не грозила судну гибелью, и попавшая в его трюм вода подмочила груз, убытки будут признаны частной аварией, а не общей, даже в том случае, если при спасательных операциях данный груз выбрасывался за борт. Не относятся к общей аварии и случаи вынужденного захода судов в попутный порт для выгрузки начавшегося портиться груза. В данных примерах отсутствует общая опасность для судна и груза, в связи с чем имевшие место чрезвычайные расходы и пожертвования не могут быть отнесены к общей аварии, несмотря на то, что они были понесены преднамеренно и разумно.

Следует отметить, что морское право предусматривает четкое разграничение цели спасания и его результатов. Поэтому чрезвычайные расходы или пожертвования, имевшие целью спасание судна и груза, будут признаны даже в том случае, когда спасти удалось только судно или только груз, поскольку в наличии имелась общая для них опасность.

Преднамеренность. Данный признак общей аварии подразумевает, что убыток понесен намеренно, а не является следствием случайных причин. Так, например, если в результате случайной посадки судна на мель и получения им пробоины был подмочен груз, то связанные с этим убытки не могут быть признаны общей аварией. Если же пробоина, послужившая причиной попадания в трюм воды и повреждения части груза, была получена в результате намеренной посадки на мель с целью избежания гибели, угрожающей судну и грузу, то в данном случае убытки от повреждения судна и подмочки груза, а также расходы по снятию судна с мели будут признаны общей аварией.

Авария признается общей независимо от того, кто проявил преднамеренность — капитан судна самостоятельно или по согласованию с судовладельцем, спасатель или иные компетентные лица. Необходимо лишь, чтобы преднамеренность действий сочеталась с остальными признаками.

Разумность. Под данным понятием имеется в виду, что предпринятые преднамеренные действия и размер пожертвований оправдались сложившейся обстановкой. Если, например, в результате столкновения судно получило пробоину и, во избежание его гибели, капитан принял решение о посадке его на мель, то такое решение является разумным и связанные с ним убытки признаются общей аварией. Общей аварией признаются также убытки по грузу, вызванные затоплением трюма водой при тушении пожара, за исключением действительно сгоревших грузовых мест, которые признаются убытками по частной аварии, либо выбрасыванием части груза за борт или судового оборудования для облегчения судна с целью снятия его с мели, повышения остойчивости и т.п. Но если груз был выброшен за борт в то время, когда погодные условия и обстоятельства позволяли избежать этого или имелась возможность перегрузить часть груза на другое судно или лихтеры, то такие действия не могут быть признаны разумными, а убытки — общей аварией.

Чрезвычайность. К общей аварии могут быть отнесены лишь те расходы и пожертвования, которые превышают обычные затраты судовладельца при выполнении им своих обязанностей. Например, убытки от повреждения судовых двигателей, вызванные их форсированием для снятия судна с мели, признаются общей аварией. В то же время затраты на перерасход топлива, вызванный форсированием судовых двигателей во время шторма, не могут быть отнесены на общую аварию, так как такие расходы связаны с обычными опасностями судоходства и учитываются в провозных платах.

Определение размера убытков и расходов по общей аварии и распределение их среди ее участников обычно производит официальный эксперт, квалифицированный специалист в этой области — *диспашер* (от франц. Dispatcher; англ. Adjuster), который в большинстве стран состоит на службе в частной диспашерской фирме, а в некоторых — при торгово-промышленных палатах. Задача диспашера заключается в следующем: анализ и подтверждение понесенных потерь и расходов, оценка стоимости имущества каждой из сторон.

Документ, отражающий окончательный результат распределения убытков между сторонами, носит название *диспаша* (от франц. Dispache, что означает распределять), в английском языке распределение — Adjustment, поэтому сам документ, фиксирующий результат распределения, называется — Average Adjustment или Average Statement.

Диспаша составляется по определенной схеме: обоснование того, почему тот или иной случай признается общей аварией; расчет общей и частной аварии; в разделе о контрибуционной стоимости показывается общая стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии, и исчисляется контрибуционный дивиденд; заканчивается балансом.

Контрибуционная стоимость (Contribution Value) — фактическая стоимость имущества по окончании морского предприятия (на момент окончания рейса), с которой делаются взносы на покрытие общей аварии. При ее расчете учитываются: стоимость груза и судна, включающая в себя расходы на их страхование и фрахт; стоимость всех потерь и повреждений груза; сумма возмещения по общей аварии, а также все дополнительные расходы, произведенные в отношении этого имущества после общей аварии.

Контрибуционный дивиденд (Contribution Dividend) — процентное отношение общей аварии к контрибуционной стоимости, используемое при определении доли общей аварии, распределя-

смой между судном, грузом и фрахтом (а при контейнерных перевозках — и контейнерами).

Так, если убытки по общей аварии составляют 100 тыс. долларов, а контрибуционная стоимость 500 тыс. долларов, то контрибуционный дивиденд составит 20%. Отсюда, именно в таком размере распределяется доля общей аварии, относящаяся на судовладельца (20% от стоимости судна), грузовладельца (20% от стоимости груза) и фрахтователя (20% от стоимости фрахта).

Заявление о составлении диспаши направляет сторона, заинтересованная в возмещении убытков по общей аварии. К заявлению должны быть приложены все документы (выписки из судового журнала, протесты, акты сюрвейера, переписка, счета, подтверждающие расходы по заходу в порт-убежище и др.) с изложением обстоятельств морского происшествия и подтверждением характера, причины и размера убытка, стоимости имущества в неповрежденном состоянии, а также документы, подтверждающие внесение депозита (денежной суммы аварийного взноса, вносимой грузовладельцем на текущий счет в банке в качестве обеспечения уплаты его доли в расходах по общей аварии). Заявитель должен сообщить диспашеру обо всех своих претензиях в части получения возмещения по общей аварии. На основе полученных документов диспашер устанавливает, имеет ли в данном случае место общая авария, подтверждая ее наличие специальным *постановлением*. Последнее рассылают всем заинтересованным сторонам (судовладельцам, грузовладельцам, страховщикам), которые могут его опротестовать в установленный диспашером срок. Если постановление о наличии общей аварии не оспорено, либо если оно было оспорено, но суд своим решением подтвердил наличие общей аварии, диспашер приступает к составлению диспаши. Все материалы, на основании которых она составляется, являются открытыми. Место и порядок составления диспаши указывается в договоре морской перевозки. При отсутствии соглашения сторон отношения, возникающие из общей аварии, регулируются законом государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварию.

Новая оговорка Джейсона (New Jason's Clause) — защитная оговорка, делающая отсылку к Йорк-Антверпенским правилам и включаемая в чартер или коносамент с целью освобождения судовладельца от ответственности за небрежность или навигационную ошибку, допущенные капитаном или лоцманом в управлении судном, при условии, что судовладелец уделил надлежащее внимание мореходности судна. По этой оговорке судовладелец (перевозчик) имеет право на долю при распределении убытков по общей аварии. Американский суд признает право на возмещение доли общей аварии, предусмотренное правилом "Д" указанных правил лишь при условии, если об этом имеется специальная оговорка в договоре.

Оговорка о забастовке (Strike Clause). Под забастовкой понимается общий организованный отказ от работы. Содержание оговорки может варьироваться от чартера к чартеру, но сущность сводится к основным положениям: формируются взаимные права и обязанности сторон на период, когда убытки еще могут быть предотвращены, или устанавливаются правила их распределения, если они неизбежны.

В практике существуют различные формулировки оговорки о забастовке. В большинстве случаев она предусматривает, что время простоя судна, вызванное забастовкой, не засчитывается как сталийное, и стороны не вправе претендовать на возмещение убытков, возникших по этой причине. Такая формулировка не отвечает интересам судовладельца.

В настоящее время в чартерах особо оговаривается ответственность сторон в разных вариантах, при которых забастовка препятствует грузовым операциям.

Если забастовка в порту погрузки началась в момент, когда судно готово выйти из предыдущего порта, или во время перехода в порт погрузки, или по прибытии судна в этот порт, то судовладелец вправе потребовать от фрахтователя подтверждения, что последний будет платить судовладельцу демередж по чартерной ставке после окончания сталийного времени. Если фрахтователь в течение 24 часов не даст согласия, то судовладелец вправе расторгнуть чартер (а в случае согласия фрахтователя первые 24 часа простоя судна оплачиваются за счет судовладельца, остальные — за счет фрахтователя).

Если часть груза уже погружена, судовладелец вправе отправить судно в порт выгрузки с этим грузом, но фрахт оплачи-

вается только за фактически доставленное количество, хотя судовладельцу предоставляется право догрузить судно попутным грузом в своих интересах.

Если забастовка угрожает выгрузке по прибытии или уже после прибытия судна в порт выгрузки, судно обязано 48 часов ожидать окончания забастовки за счет судовладельца. Если забастовка за это время не закончилась, то фрахтователь имеет право задержать судно в порту до окончания забастовки и выгрузки с оплатой судовладельцу половины ставки демереджа после истечения сталийного времени, или направить судно в другой, безопасный порт, где оно может выгрузиться без риска задержки из-за забастовки. Такое указание должно быть дано судну в течение 48 часов, после того как капитан или судовладелец известил фрахтователя о том, что забастовка препятствует выгрузке. В случае сдачи груза в другом порту все условия чартера остаются в силе. Но если морской переход до нового порта превышает 100 миль, то фрахт увеличивается пропорционально увеличенному пробегу судна на базе чартерной фрахтовой ставки. В некоторых чартерах, а также арбитражами это право судовладельца трактуется более широко, в частности, судовладельцу предоставляется право самостоятельно принять решение о выгрузке в другом порту с освобождением от оплаты расходов по доставке выгруженного груза по назначению, указанному в чартере.

Военная оговорка (War Clause) регулирует отношения сторон при возникновении военной ситуации или угрозы последней в портах погрузки и выгрузки или в стране одной из сторон. Она имеет свое специфическое значение в каждом конкретном чартере, однако, общий смысл сводится к тому, что капитан не обязан рисковать судном, грузом и экипажем в случае военных действий в районе, куда судно может быть направлено. Однако поскольку понятие военных рисков включает в себя широкий комплекс событий военного (война или угроза войны, блокада) и социального (революция, гражданская война, гражданские волнения и др.) характера, на практике применяются различные по содержанию военные оговорки. Так, для рейсовых чартеров широкое распространение получила "Оговорка о военных рисках", разработанная в 1950 году BIMCO совместно с Генеральным

советом британского судоходства, под кодовым названием "Voywar-1950" ("Войвор-1950") и последняя ее редакция "Voywar-1993". Основное содержание этой оговорки сводится к тому, что *судно не должно подвергаться военному риску*.

Если о военном риске в определенном порту или группе портов станет известно до того как судно начнет погрузку, то судовладелец может потребовать от фрахтователя замены этих портов на другие – *безопасные порты*, в пределах того же рейджа. Если фрахтователь не номинирует такой безопасный порт или порты в течение 48 часов после заявления судовладельца, последний имеет право канцеллировать чартер.

Если о военных рисках стало известно после начала погрузки или во время перехода к порту выгрузки, или в процессе выгрузки, судовладелец не обязан продолжать погрузку/выгрузку, подписывать коносаменты на небезопасный порт, давать указания капитану оставаться в небезопасном порту либо продолжать следовать в место, где судно, груз, экипаж или другие лица на борту судна будут подвергнуты военным рискам.

Судовладелец имеет право подать нотис фрахтователю с требованием номинировать безопасный порт для выгрузки груза или части груза. Если в течение 48 часов после принятия такого извещения фрахтователь не номинирует безопасный порт, то судовладелец может выгрузить принятый груз или часть груза в любом безопасном порту по своему выбору (включая порт погрузки), при сохранении всех остальных условий чартера. Если выгрузка произведена в любом порту, кроме порта погрузки, судовладелец имеет право на полную сумму фрахта. Все дополнительные расходы, понесенные при выгрузке груза в порту погрузки или по доставке или выгрузке груза в любом порту, должны оплачиваться фрахтователем или грузовладельцем. В обеспечение своих дополнительных расходов и фрахта судовладелец может использовать залоговое право на груз.

В случае, если военные риски в определенном регионе требуют принять новый, необычный путь следования судна, судовладелец должен известить фрахтователя о том, что такой путь будет принят. При этом, если протяженность рейса увеличивается более, чем на 100 миль, судовладелец имеет право на пропорциональное увеличение суммы фрахта.

Судовладелец имеет право выгрузить в любом порту груз, который может привести к конфискации судна как перевозчика контрабандного товара. Судно также может зайти в любой порт для смены экипажа, его части или для высадки на берег других лиц, находящихся на борту судна, если есть основания предполагать, что эти лица могут быть подвергнуты интернированию, аресту или иным санкциям.

Ледовая оговорка (Ice Clause) предусматривает взаимоотношения сторон договора морской перевозки при возникновении ледовой обстановки в порту погрузки или выгрузки либо угрозы ее наступления. Обычно ледовая оговорка предусматривает, что данный договор может быть немедленно расторгнут судовладельцем, если обусловленный порт становится недоступным из-за льда. Она дает широкие права судовладельцу при направлении судна в замерзающий порт и рассчитана на несколько ситуаций.

Если порт погрузки стал недоступен из-за ледовой обстановки в момент, когда судно готово выйти из последнего предыдущего порта, в течение морского перехода или по прибытии в этот порт, то судовладелец, ввиду опасности вмерзания в лед, вправе канцеллировать чартер. Если опасность вмерзания судна в лед возникла в процессе погрузки, то капитан вправе вывести судно из порта с тем количеством груза, которое имеется на борту и догрузить судно в любом порту в интересах судовладельца на любой порт назначения. Груз, погруженный по данному чартеру, должен быть доставлен по назначению без дополнительных расходов для фрахтователя, против уплаты фрахта за все сданное количество груза. Если погрузка по чартеру должна производиться в двух и более портах, из которых часть из них оказалась закрытой льдами, то судовладелец имеет право погрузить только ту часть груза, которая следует из открытого порта, и затем догрузить судно в своих интересах в других портах, либо канцеллировать чартер, если фрахтователь не согласится погрузить полный груз в открытом порту.

Если льды мешают судну достигнуть порта выгрузки, то фрахтователь имеет право либо задержать судно до возобновления навигации, оплачивая демередж, либо направить судно в другой, безопасный и немедленно доступный порт, где оно сможет разгрузиться без риска быть задержанным льдами. Соответствующее указание должно быть дано в течение 48 часов после того, как судовладелец известил фрахтователя о невозможности достичь первоначального порта назначения. Если в процессе выгрузки из-за опасности вмерзания в лед капитан сочтет необходимым покинуть порт, он вправе сделать это и выгрузить оставшийся груз в ближайшем безопасном порту. После сдачи груза в таком порту все условия коносамента сохраняют силу и судно должно получить весь причитающийся фрахт. Если же расстояние до безопасного порта превышает 100 миль, то фрахт за груз, доставленный в этот порт, пропорционально увеличивается.

Ледовая оговорка предусмотрена для тех случаев, когда ледовые условия в согласованных портах погрузки и выгрузки являются необычным форс-мажорным обстоятельством. Если же ледовые условия в данном районе и в данное время года являются обычными условиями судоходства, то ледовая оговорка заменяется на ***ледокольную оговорку*** (Icebreaking Clause). Эта оговорка определяет обязанность судна следовать во льдах за ледоколом, устанавливает, может ли судно подавать нотис о готовности от кромки льда, будет ли ожидание ледокола включаться в сталийное время, кто несет риски при следовании судна за ледоколом и другое.

Арбитражная оговорка (Arbitration Clause). В этой оговорке определяются место и порядок разрешения споров, которые могут возникнуть при выполнении этого чартера. Арбитражная оговорка в общих чертах обусловливает процедуру назначения арбитра от каждой стороны. Как правило, каждая сторона назначает своего арбитра. Если оба арбитра не приходят к обоюдному согласию, то они избирают суперарбитра, решение которого является обязательным для обеих сторон.

Определение места проведения арбитража и закона, которым будет руководствоваться арбитраж по процедуре и по существу дела имеет важное значение. Обычно это закон страны, где проводится арбитраж, например, арбитраж в третьей стране (в Швеции — Стокгольм, в Австрии — Вена) или в Международном арбитраже при Торговой палате Франции (Париж). Поскольку английское право с давних времен было законодателем

в торговом судоходстве и детально изучено, судовладельцы чаще выбирают арбитраж в Лондоне, тогда как фрахтователи предпочитают арбитраж своей страны.

3.4. РЕЙСОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ ФРАХТОВАТЕЛЯ

Условия рейсового чартера, знания которых необходимы для судовой администрации по выполнению перевозки грузов, направляются фрахтователем (чаще через судовладельца) капитану судна в виде соответствующего сообщения — Voyage Instructions путем электронной, факсной или иной связи, имеющейся на судне. В нем содержится совокупность сведений, необходимых капитану для планирования производственных операций и действий экипажа по выполнению условий чартер-партии.

В частности, в такой ***рейсовой инструкции*** указывается:

- наименование компании-фрахтователя;
- на сколько рейсов зафрахтовано судно;
- дата подписания и название чартера;
- порты погрузки/выгрузки;
- вид и количество груза;
- место бункеровки;
- плановая скорость в грузу и в балласте;
- условия подготовки грузовых помещений судна к приему груза;
- осадка, до какой должно быть погружено судно в портах назначения;
- дата и время подачи судна в порт (Laydays — Cancelling);
- адреса и время подачи нотисов о предполагаемом времени прибытия (ETA Notice);
- адреса и время подачи нотиса о готовности (NOR) судна к выполнению грузовых операций;
- названия, адреса, телефоны судовых агентов в портах погрузки/выгрузки;
- условия подписания коносаментов (формулировки и оговорки, которые должны содержать грузовые документы);
- адреса и виды информации, посылаемые при нахождении судна в порту и по завершению грузовых операций;

- адреса и перечень грузовых документов, направляемых капитаном по выходу из порта;
- указания капитану в случае отсутствия полного груза для погрузки, оговоренного чартером;
- указания капитану в каких случаях необходимо заявлять морской протест;
- адреса и вид информации в аварийных ситуациях;
- дни подачи сообщений о движении судна к порту выгрузки;
- дополнительные указания, обусловленные спецификой груза, маршрута плавания и др.;
- условия и порядок выдачи груза грузополучателю на основании предоставления каких документов.

Связь и отчетность судно-фрахтователь осуществляется на протяжении выполнения всего рейса, особенно в случаях возникновения обстоятельств, которые не учтены в чартере. В качестве иллюстрации к изложенному в Приложении 16 приведена такая инструкция.

Контрольные вопросы

1. Что представляют собой проформы рейсовых чартеров? Как их систематизируют?
2. Назовите наиболее используемые в практике проформы чартеров.
3. Какие характеристики судна вносятся в договор морской перевозки?
4. Что такое субститут?
5. Что может включать количественная и качественная характеристика груза в чартере?
6. Что такое марджи и как он устанавливается?
7. За что выплачивается мертвый фрахт?
8. Что такое опшон, рендж портов, географическая ротация?
9. Как указывается порт погрузки, если он не был точно согласован в чартере?
10. Каково значение оговорок: "безопасный порт", "всегда на плаву", "безопасный причал"?
11. Как устанавливается время прибытия судна в порт?

12. Какие последствия для судовладельца может вызвать приход судна в порт за пределами периода лейдейс-канцеллинга?

13. Дайте определение сталийному времени? Как оно может быть определено по условиям чартера?

14. В чем заключается отличие сталийного и стояночного времени?

15. Как рассчитывается продолжительность сталийного времени?

16. Назовите варианты указания норм грузовых работ?

17. Какие дни могут учитываться в качестве сталийных?

18. Для какой стороны наиболее целесообразен учет сталийного времени по способу реверсибл?

19. Чем отличается таймшит от стейтмента?

20. Что такое диспач и демередж?

21. Как производится оплата при нахождении судна на "детеншен"?

22. Как распределяются расходы по погрузке и выгрузке между судовладельцем и фрахтователем на условиях FIO, FIOT, FIOS?

23. Кто несет расходы по сверхурочным работам?

24. Как производится расчет фрахта?

25. Что понимается под оплатой фрахта на условиях "люмпсум"?

26. Как оговариваются в чартере сроки оплаты фрахта?

27. Что такое фрахтовый аванс, мертвый фрахт, залоговое право?

28. Что регламентируют оговорки о девиации, об общей аварии, забастовке и войне, ледовая оговорка?

Глава 4
ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ НА ВРЕМЯ

4.1. ВИДЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ

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

Под ***фрахтованием судов*** (Chartering of Vessels) — понимается 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 разветвленную сеть морских агентов-аквизаторов. Техника заключения договоров фрахтования судов приведена в главе 7.

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:

1. *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 расчетов по данному рейсу), обе стороны (судовладелец и фрахтователь) полностью свободны от своих взаимных обязательств. Оформляется рейсовым чартером, коммерческие условия которого рассмотрены в главе 3;

2. *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, предполагая выполнение одним судном двух связанных рейсов;

3. *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 для 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 в 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;

4. *Фрахтование судов по контракту*. К его числу относятся, так называемые: *генеральный контракт* (General

Contract); *фрахтовый контракт* (Contract of Affreightment); *грузовой контракт* (Cargo Contract); *контракт на количество груза* (Quantity Contract); контракт на объем груза (Volume Contract). В контрактах такого вида — *груз*, а не судно, занимает центральные 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 дат 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 по 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 the 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 со-

стоит из 31 бокса и редакционных пояснений к ним, и по своему 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-х годов XX века;

5. *Договор на управление судном* (Contract for Management of Vessel) — на основании которого судовладелец передает коммерческую эксплуатацию судна другому лицу — *менеджеру*, который осуществляет ее от имени судовладельца за его счет и риск. Судовладелец компенсирует управляющему (менеджеру) все его расходы 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. Более подробно их содержание раскрыто в главах 3, 4 и 5.

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

Судовладельцем является компания А. Поскольку она заинтересована только во вложении капитала в торговое судоходство, она заключает *договор на управление судном* с компанией Б. Посредством этого договора компания Б осуществляет коммерческую 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 контрагентом другой стороны. Это означает, что они не могут даже знать (идентифицировать) все звенья этой цепочки.

4.2. ТАЙМ-ЧАРТЕР

4.2.1. 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 в 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 фрахтователя больший по сравнению с рейсовым чартером объем ответственности и соответствующих расходов, что видно из таблицы 4.1. 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;

Таблица 4.1

Сравнение основных условий чартеров

Коммерческие и правовые условия договора	Обязательства и ответственность сторон	
	Рейсовый чартер	Тайм-чартер
Оперативное управление и контроль работы судна	Судовладелец	Фрахтователь
Коммерческие риски (риски убыточности работы судна)	Судовладелец	Фрахтователь
Доход судовладельца	В зависимости от величины фрахтовой ставки и количества перевезенного груза	В зависимости от величины арендной ставки и срока аренды
Ответственность за несохранную доставку груза	Судовладелец	Фрахтователь; Судовладелец — при доказанной причине непригодности судна
Эксплуатационные расходы:		
• по содержанию судна	Судовладелец	Судовладелец
• по выполнению рейсов	Судовладелец	Фрахтователь

- технико-эксплуатационные 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 контроль 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;

2) *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;

3) *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 отладает необходимость 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 году 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 размещении контейнеров 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 рефжимных 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: не-

четкость, двойственность и неопределенность формулировок, несоответствие условий договора сложившейся коммерческой практике. Неоднократные корректировки этих проформ не устранили их изначально заложенные недостатки. Решением проблемы должна стать, предложенная в результате пятилетней работы BIMCO и принятая в 1999 году, проформа "Gentime", приведенная в Приложении 4, призванная заменить в коммерческой практике проформы "Baltime", "Nype", "Linertime", так 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, избежании серьезных рисков морского плавания с определением географических границ работы судна. Отсюда, содержание каждого условия тайм-чартера согласовывается сторонами и четко фиксируется в договоре.

4.2.2. Условия о судне

Тайм-чартер содержит гораздо более детальное описание судна, чем рейсовый чартер. От характеристик судна зависит его провозная способность, следовательно, предполагаемые доходы фрахтователя, а также возложенные на фрахтователя расходы, связанные с коммерческой эксплуатацией судна.

Характеристика судна. Фрахтователь имеет право требовать внесения в тайм-чартер любых, а не только предусмотренных проформой, характеристик судна. Судовладелец должен предоставить эти характеристики в качестве гарантии договора. Если в дальнейшем какие-либо согласованные в тайм-чартере характеристики не будут соответствовать действительным, такое несоответствие, как правило, не приведет к расторжению договора, но фрахтователь будет иметь право требовать снижения арендной платы или возмещения убытков. Например, меньшие дедвейт, грузовместимость или скорость хода судна — могут быть основанием для снижения арендной ставки; больший регистровый тоннаж, более дорогой сорт топлива, неспособность судовой силовой энергетической установки обеспечить одновременную работу всех кранов и лебедок и освещение фронта грузовых работ, меньшая грузоподъемность судовых грузовых средств — являются основанием к требованию о возмещении убытков. Поэтому при работе в тайм-чартере необходимо детально фиксировать в судовом журнале все причины снижения скорости, простой по вине фрахтователя и его стивидоров, причины недогрузки судна и т.д.

В тайм-чартере помимо характеристик, определяющих *мореходность судна*, оговаривают следующие группы *технико-эксплуатационных характеристик*:

- служащие для определения провозной способности судна: дедвейт, грузовместимость, вместимость бункерных помещений, скорость;
- влияющие на эксплуатационные расходы судна, относимые на фрахтователя: регистровый тоннаж, флаг судна, год постройки, класс судна, мощность силовой энергетической установки, сорт и расход топлива в сутки на ходу и на стоянке;
- прочие, в зависимости от целей аренды и района работы судна: размеры люков, количество трюмов и твиндеков, число палуб, наличие и грузоподъемность грузового оборудования (кранов, стрел, грузовых насосов), максимальная осадка, возможность перевозки груза на палубе, наличие и характеристики систем вентиляции, подогрева груза и т.п.

При согласовании всех характеристик судна не возникает противопоставления интересов сторон и конфликтных ситуаций, так как судовладелец по требованию фрахтователя вносит и закрепляет в тайм-чартере достоверные технико-эксплуатационные характеристики судна. Однако сложным и спорным вопросом является согласование в тайм-чартере скорости судна.

Судовладелец не может гарантировать по тайм-чартеру *скорость судна*. Занижение скорости хода не в интересах судовладельца, так как оно приведет к снижению арендной платы. Поэтому гарантия скорости, в отличие от других характеристик судна, в проформах тайм-чартера дается с оговорками, учитывающими реальные условия плавания, например, в:

- "Baltime" — "при хорошей погоде и на тихой воде";
- "Nype" — " . . . в условиях благоприятной погоды, при силе ветра до . . . (согласованных) баллов по шкале Бофорта";
- "Gentime" — "скорость и расход топлива при летнем дедвейте, хорошей погоде и максимальной силе ветра 4 балла по шкале Бофорта".

Гарантированная судовладельцем скорость может быть обеспечена только при условии предоставления фрахтователем согласованного *сорта топлива*. Так как топливо оплачивает фрахтователь, его естественный интерес заключается в предоставлении более дешевых и худших сортов топлива. Если предоставленный сорт топлива хуже согласованного, капитан должен известить судовладельца и фрахтователя о том, что предполагается снижение скорости хода или увеличение расхода топлива. Если топливо не пригодно для судовой энергетической установки или его использование приведет к сверхнормативному износу двигателя, капитан должен отказаться от его приема и известить об этом судовладельца и фрахтователя. В любом случае необходимо экспертное заключение сюрвейера о сорте топлива.

Поскольку снабжение судна топливом обеспечивает не сам фрахтователь, а нанятая им бункеровочная компания, действия которой фрахтователь непосредственно контролировать не может, в пункте 6 проформы "Gentime" на старшего механика судна возложена обязанность содействовать агенту фрахтователя в проверке сорта, качества и количества принятого топлива. В других проформах подобного обязательства нет.

Тайм-чартер предусматривает право судовладельца на *замену судна*. Однако, в отличие от рейсового чартера, новое судно должно не просто иметь примерно одинаковые характеристики с заменяемым (Substitute), а быть судном той же серии, с полностью идентичными технико-эксплуатационными характеристиками (Sister Ship). Такая замена может быть произведена не только до начала тайм-чартера, но и в течение срока договора, например на период ремонта (докования) судна.

Судно должно быть передано в распоряжение фрахтователя *со всеми документами*, необходимыми для его беспрепятственной эксплуатации. До начала тайм-чартера судовые документы, включая санитарные свидетельства судна и экипажа,

должны быть продлены или возобновлены. Возобновление судном классификационных свидетельств или других документов, необходимых для нормальной работы судна, будет осуществляться за счет и время судовладельца.

Экстраординарные меры к судну (дезинфекция, фумигация, карантин) относятся на счет и время фрахтователя, если они были вызваны перевозкой грузов, и на счет и время судовладельца, если такие меры связаны с экипажем судна.

Срок аренды судна. Срок тайм-чартера определяется *календарным периодом* (от нескольких месяцев до 15 и более лет) или *количеством рейсов*. В любом случае невозможно точно определить продолжительность нахождения судна в тайм-чартере, так как невозможно за несколько месяцев или лет предугадать дату завершения последнего рейса по тайм-чартеру. Поэтому срок договора указывается с определенными допустимыми отклонениями — *марджином*.

Если договор заключен на один или несколько рейсов, то в интересах судовладельца оговорить максимальный марджин — "не более ... суток". На рейсовой основе обычно фрахтуют суда в тайм-чартер линейные компании. При фрахтовании на определенный календарный период в чартере может быть предусмотрен марджин, например "6 месяцев ± ... суток". При этом обычно оговаривается, в чьем опционе установлен марджин — судовладельца или фрахтователя. При фрахтовании на длительный срок (несколько лет) марджин не оговаривается, а судно возвращается в разумные сроки, близкие к календарной дате окончания договора.

Проформа "Gentime" прямо предусматривает, а другие проформы подразумевают право фрахтователя заранее оговорить возможность продления тайм-чартера на прежних условиях на дополнительный, точно установленный, срок. О таком продлении фрахтователь извещает судовладельца, после чего тайм-чартер автоматически продлевается. Конфликтных ситуаций, связанных со сроком аренды, обычно не возникает: досрочный возврат судна не допускается, а время задержки судна в тайм-чартере сверх оговоренного срока (с учетом марджина) оплачивается по текущей рыночной арендной ставке, если она выше согла-

сованной, или по согласованной, если рыночная ставка в этот период ниже.

Если тайм-чартер заключен на несколько лет, обычно оговаривается процедура пересмотра арендной ставки один раз в год по требованию любой стороны.

Район эксплуатации судна. В отношении допустимого района эксплуатации судна существуют два варианта его фрахтования по тайм-чартеру для перевозок:

1) на неопределенных направлениях (World Wide Trade);

2) между определенными районами (Range).

Наиболее распространенным и сложным является первый вариант, при котором судовладелец соглашается с использованием его судна для перевозок на любых направлениях мировой торговли, но все-таки ограничивает район эксплуатации судна, в первую очередь, условиями страхования судна, то есть пределами *географических лимитов*, устанавливаемых страховыми обществами. Обычно делается ссылка на лимиты Института лондонских страховщиков (Institute of London Underwriters), но географические лимиты имеют практически идентичное содержание у всех страховых компаний. Они ограничивают плавание судна в высоких широтах (выше 50° с. ш. и примерно 70° с. ш.), исключают в определенные *сезоны особо опасные районы Мирового океана* (например, Ботнический, Финский заливы в зимний сезон).

Нарушение географических лимитов, обусловленных чартером, влечет за собой ответственность фрахтователя за фактические убытки судовладельца, связанные с этим нарушением. Но выход за общепринятые географические лимиты может быть согласован между сторонами, и в этом случае фрахтователь возмещает судовладельцу экстра-страховую, то есть повышенную премию, которую последний платит страховой компании за выход судна за пределы географических лимитов.

В тайм-чартере, если не согласовано иное, судно не должно форсировать лед или подвергаться риску вмерзания в лед на зимовку. По требованию фрахтователя, с учетом конструкции и наличия ледового класса судна, стороны могут согласовать работу тайм-чартерного судна на замерзающие порты.

Тайм-чартер разрешает фрахтователю эксплуатировать судно *только между безопасными портами*, где оно может "всегда оставаться на плаву". В нем понятие оговорки о безопасности порта, в основном, соответствует тому же понятию, что и в рейсовом чартере, то есть, что порт захода судна должен быть безопасным в навигационном, военно-политическом и санитарно-карантинном отношениях. Кроме того, при заключении конкретной сделки судовладелец может оговорить список стран и районов, куда фрахтователь не имеет права направлять судно (например, из-за политических конфликтов; отсутствия дипломатических отношений и т.п.). Капитан имеет право и должен немедленно покинуть ставший опасным порт, отвести судно в безопасный район и запросить дальнейших инструкций фрахтователя.

Фрахтование судна для перевозок на определенном согласованном направлении не требует исключения каких-либо районов плавания, однако требование направления судна только в безопасные, *свободные от льда порты* полностью сохраняется.

Различия в согласовании района эксплуатации в тайм-чартере влияют на обязательства судовладельца в снабжении судна: если судно зафрахтовано для различных направлений перевозок, оно должно быть за счет судовладельца снабжено комплектом карт и навигационных пособий для плавания в любом разрешенном районе Земного шара, а по условиям проформы "Gentime" также оборудовано всем необходимым для прохода Суэцкого и Панамского каналов; если же судно фрахтуется для определенного направления перевозок, оно должно иметь навигационное снабжение только для плавания в этих районах.

4.2.3. Условия о грузе

Условия о допустимых к перевозке грузах в тайм-чартере является компромиссом интересов фрахтователя и судовладельца: фрахтователь стремится сохранить за собой право перевозить любые грузы (особенно при линейной работе зафрахтованного судна), а судовладелец стремится исключить грузы, перевозка которых приведет к быстрому износу грузовых помещений судна или, которые представляют опасность для судна и экипажа в целом.

Наиболее четко условия о грузе сформулированы в проформе "Gentime":

1) судно может использоваться только для перевозки *законных грузов* (Lawful Cargo Merchandise) — не запрещеных к вывозу из страны отправления и ввозу в страну назначения;

2) полностью исключаются перевозки живого скота, оружия, военного снаряжения, взрывчатых, ядерных и радиоактивных материалов, иных, чем радиоизотопы, используемые в медицине, научных исследованиях и в сельском хозяйстве, а также других особо оговоренных грузов (обычно исключается перевозка металлолома, битума и серы навалом и некоторых других грузов);

3) с предварительного согласия судовладельца, фрахтователь может перевозить на судне опасные и вредные грузы в полном соответствии с требованиями IMO относительно перевозок таких грузов; причем, если в процессе перевозки такие грузы начнут проявлять свои опасные свойства, они могут быть обезврежены или уничтожены любым доступным способом без ответственности судовладельца;

4) контейнеры должны соответствовать стандартам ISO и перевозиться только в полном соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам 1972 года;

5) груз на палубе может перевозиться только с согласия капитана, в котором не должно быть необоснованно отказано, на риск фрахтователя без какой-либо ответственности судовладельца.

Смысл условия об исключенных грузах в проформах "Baltime" и "Nype" такие же, как и в проформе "Gentime", но их формулировки менее четкие.

Судно может быть зафрахтовано под перевозку определенных категорий грузов, например: зерна, цитрусовых, леса и т.п. Такое условие обычно сочетается с согласованием определенного направления перевозок. В этом случае не требуется согласование перечня исключенных грузов, однако возникают дополнительные обязательства судовладельца по снабжению и снаряжению судна. Если судно фрахтуется под перевозки "любых законных грузов", оно должно иметь обычное штатное снаряжение для любых обычных грузовых перевозок; если же в тайм-чартере согласован конкретный груз, оно должно иметь специальное снаряжение и

оборудование для перевозки этого груза, например, специальные средства для крепления поверхности зерна или шифтинги (разборные разделительные переборки), достаточно средств для крепления каравана леса на палубе и т.д.

Фрахтователь не может, если это особо не оговорено в чартере, вносить конструктивные изменения в устройство судна, допустим для погрузки специальных грузов (длинномерных, тяжеловесных).

Капитан судна, являясь представителем судовладельца, должен следить за соблюдением фрахтователем ограничений, указанных в тайм-чартере по грузам и портам захода, отказываться грузить исключенные или несовместимые грузы, а также следовать в небезопасные или исключенные порты, так как фактическая погрузка исключенного груза или заход в небезопасный порт без возражений со стороны капитана рассматриваются как молчаливое согласие судовладельца на такие действия.

4.2.4. 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 состоянию 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 кан-

целлинга, 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 "Gentime" 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 оговаривается 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 судно не считается в тайм-чартере;

2) судно условно считается переданным в тайм-чартер (до формальной процедуры сдачи) при прохождении определенной координатной точки на половине 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 типов судов — с другой. Судно сдается при прохождении определенной 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 согласованного 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, судно не должно иметь повреждений, полученных в период тайм-чартера 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 сутки 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, иметь 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 нетреходного состояния. В случае, если судно становится непригодным к эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на арендную плату, предусмотренную тайм-

чартером, 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 времени 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 нетреходным. 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 "Baltime" 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 и мероприятия по спасанию жизни или имущества на море.

4.2.5. 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 необходи-

мые меры по его освобождению должен принять судовладелец;

- 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 членов экипажа или неблагоприятного в санитарно-карантинном отношении состояния жилых или служебных помещений судна, судно считается вне аренды и расходы тогда несет судовладелец.

Обязанности судовладельца по тайм-чартеру:

- предоставить в распоряжение фрахтователя полностью снаряженное и укомплектованное экипажем судно в надлежащем мореходном состоянии в обусловленном договором месте и в обусловленный срок. В проформе "Gentime" эта обязанность судовладельца более конкретизирована: 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.).

4.2.6. 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 капитан 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 качество работы стивидоров не отвечает требованиям сохранной перевозки 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.

4.2.7. 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.

4.2.8. Ответственность фрахтователя и судовладельца по договорам морской перевозки

Вопрос об ответственности сторон тайм-чартера за потери и повреждения груза при выполнении договора морской перевозки (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 заботливости 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 перевозчика затруднена, — судовладельцу;

4) капитан подписывает 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 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).

2. 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 су-

довладельцу, 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.

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 оговоркой "только как агент" представители брокерских фирм.

4.3. ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОВ

В связи с происшедшими на морском транспорте изменениями — значительным ростом перевозок грузов в контейнерах и повышенным спросом на пассажирские перевозки (морские круизы), рассмотрим более подробно фрахтование (аренду) специализированных судов на примере контейнеровозов и пассажирских лайнеров.

4.3.1. Особенности фрахтования контейнеровозов

Специализированная проформа тайм-чартера для аренды контейнеровозов была принята BIMCO в 1990 году под кодовым названием "Boxtime". Во многом эта проформа аналогична условиям договора тайм-чартера, но структура и содержание проформы выдержаны так, чтобы:

1) удовлетворять правовым нормам договора аренды контейнеровоза как транспортного средства;

2) обеспечить фрахтователя наиболее подробными характеристиками судна с указанием наличия технических средств и устройств на борту, позволяющих его эксплуатировать в составе судов, обеспечивающих функционирование срочной контейнерной линии.

Все такого рода характеристики судна содержатся в третьей части проформы, а именно:

- дата постройки и официальный строительный номер;
- тип контейнеровоза (ячеистый (Cellular), неячеистый (Noncellular), саморазгружающийся (Self-sustained), без грузовых средств (Gearless) и т.п.);

- дедвейт;
- регистровый тоннаж;
- наибольшие длина, ширина, осадка;
- максимальная высота судна — поскольку от ее размера зависит возможность обработки судна береговыми специализированными перегрузочными комплексами, стационарными или подвижными;
- контейнеровместимость — указывается в TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), равная по габаритам 20-футовому стандартному контейнеру (20x8x8,5 футов) и FEU (Forty Foot Equivalent Unit), равная 40-футовому стандартному контейнеру (40x8x8,5 футов) с распределением на вместимость в трюмах и на палубе; с дальнейшим размещением в единицах (Units) по ярусам; рядам (Tier);
- данные о рефрижераторной вместимости контейнеровоза с указанием числа и типа штепсельных разъемов (Plugs), типа энергоснабжения и вариантов охлаждения, например с нагнетаемым воздухом (Blown Air).

С учетом того, что на контейнеровозе примерно до 40% общего числа контейнеров перевозится на палубе, в проформе указывается:

- предельно допустимый вес штабеля на крышках танков и на открытой палубе (Maximum permissible stack weight: tanktop and weather deck);
- тип люковых крышек (Type of Hatch Covers);
- размеры люков;
- наличие и грузоподъемность кранов и стрел (Cranes/Gears).

Работа на срочной контейнерной линии требует наличия у судна резервов форсирования скорости, автономности при швартовке, возможности совмещения погрузочно-разгрузочных операций с бункеровочными. Поэтому в проформу судовладелец вносит (и отвечает за их достоверность) следующие данные:

- тип главного двигателя;
- спецификация бункерного топлива (что очень важно также при приеме/сдаче судна);
- наличие подруливающего устройства.

Остойчивость контейнеровоза определяется расчетом на стандартный 20-футовый контейнер на базе 14, 15 и 16 тонной

однородной загрузки. Соответственно в проформе она указывается с разбивкой по этим трем ее показателям.

Кроме этого, в первой боксовой части проформы приводятся не только данные о максимальной контейнеровместимости в TEU, но и о разрешенном количестве контейнеров, которые могут быть приняты к перевозке с опасными грузами.

4.3.2. Особенности фрахтования пассажирских судов

Эксплуатация пассажирских судов связана с двумя организационными формами их работы. Одна из них называется *линейным плаванием* (работа судов на линии), а другая — *круизными рейсами*. Эти формы работы предопределили и коммерческий характер использования пассажирских судов.

При линейном плавании суда обеспечивают перевозку пассажиров между портами одной (внутренние линии) или нескольких стран (международные линии), выполняя в основном транспортную функцию. Суда в этом случае работают по строгому, заранее объявленному расписанию; судовладелец, выступая как общественный перевозчик, устанавливает плату за проезд пассажиров в форме публикуемых тарифов, которая зависит от маршрута поездки пассажира, комфортабельности судна и категории занимаемой каюты. *Договор морской перевозки пассажира* между судовладельцем и пассажиром заключается путем покупки *билета* на конкретное судно с местом в определенной каюте и *багажной квитанции* за провоз багажа.

Работа круизными рейсами отличается от линейного плавания тем, что суда здесь совершают движение по заранее разработанному и объявленному маршруту с *целью отдыха пассажиров*. Характер создаваемого отдыха, в виде развлечений на судне во время плавания и экскурсий пассажиров в портах захода зависит от вида круиза, что, естественно, формирует наряду с затратами — провозную плату за пребывание пассажира в круизном рейсе.

Круиз может быть организован судовладельцем самостоятельно, однако более эффективно организуют и проводят круизы специализированные туристические фирмы, имеющие боль-

шой опыт в обслуживании туристов, хорошо поставленную рекламу, развитую сеть распространения билетов, широкую известность среди потенциальных пассажиров. Для проведения круиза туристические фирмы фрахтуют (берут в аренду на время круиза) пассажирские суда у судовладельца на коммерческих условиях, близких к тайм-чартеру грузовых судов.

Основой контракта на фрахтование пассажирсокого судна является интерес судовладельца и туристической фирмы сохранить свой коммерческий престиж и конкурентоспособность на рынке. Поэтому и та и другая стороны возлагают друг на друга обязательства высококачественного обслуживания пассажиров в сфере компетенции судна или туристической фирмы: упущения одной стороны — подрывают репутацию другой, так как пассажир воспринимает круиз как единое предприятие.

Доходы туристической фирмы образуются от продажи круизных билетов и прямо пропорциональны числу привлеченных пассажиров. Основную статью расходов туристической фирмы составляет оплата аренды судна — это твердая, заранее обусловленная величина. Таким образом, риск убыточности круиза целиком ложится на туристическую фирму. Доход судовладельца составляет арендная плата, а также прибыль от оказания платных услуг (сверх тех, которые он обязан оказывать пассажиру бесплатно по тайм-чартеру) и торговли на борту судна (киоски, бары, рестораны).

Судовладелец несет все обычные постоянные и рейсовые расходы, связанные с эксплуатацией судна. Продолжительность круиза и порты захода согласованы в тайм-чартере, поэтому доходы, расходы и прибыль судовладельца при нормальном течении круиза являются определенными, заранее известными величинами.

При фрахтовании пассажирских судов в тайм-чартер, как правило, используется проформа под кодовым названием "Incharpass" (Passenger Charter Party), изданная в 1967 году Институтом фрахтовых брокеров Великобритании (Institute of Chartered Shipbrokers). Во многом проформа аналогична обычным условиям договора тайм-чартера, но в достаточной степени учитывает специфику выполнения круизных рейсов и перевозок пассажиров.

Характеристики судна подробно в договоре не оговариваются, так как речь идет о конкретном, хорошо известном фрахтователю судне. Но, с другой стороны, судовладелец передает фрахтователю целый ряд обязательных Приложений к контракту, касающихся "пассажирской характеристики" судна, а именно:

Приложение 1 (Description of the Vessel) — требует от судовладельца указания сведений: о пассажирских помещениях судна; вместимости грузовых отсеков, предназначенных для хранения пассажирского багажа; объеме принимаемой на борт пресной воды; вместимости спасательных шлюпок и плотов; числе посадочных мест в ресторанах и салонах; характеристиках систем кондиционирования и успокоителей качки.

Приложение 2 (Vessel's Passenger Accomodation Plan) — содержит план-схему пассажирских помещений. Все помещения, обозначенные в план-схеме, должны быть предоставлены в распоряжение фрахтователя.

Приложение 3 (Services to Be Provided by Owners) — перечисляет услуги, которые судовладелец обязуется предоставлять пассажирам для обеспечения их отдыха и лечения, с обязательством содержания устройств в состоянии, пригодном к эффективной работе в процессе эксплуатации. Причем, подробно оговариваются услуги, которые судовладелец предоставляет пассажирам на борту судна бесплатно (первая медицинская помощь, игры, бассейн и т.д.), и перечень платных услуг, которые судовладелец обязан предоставлять на борту судна (услуги связи, специальное бытовое обслуживание, демонстрация кинофильмов и т.д.). С фрахтователем согласовывается время рабаты баров и ресторанов, и судовладелец должен обеспечить для них достаточный ассортимент блюд и напитков. Фрахтователь имеет право самостоятельно и за свой счет организовывать развлечение пассажиров на борту, предоставлять фильмы, оркестры, организаторов и исполнителей шоу-программ и т.д., однако характер фильмов и развлечений на борту должен быть согласован с судовладельцем или капитаном.

Приложение 4 (Inventory) — представляет собой формуляр инвентаризационной ведомости оборудования, приспособлений, игр, автоматов и т.п., состав которого уточняется сторонами при сдаче и при возврате судна из тайм-чартера.

Приложение 5 (Owner's Standard Form of Passenger Ticket) — содержит типовую форму пассажирского билета, разработанную судовладельцем и используемую фрахтователем. Эта форма должна быть одобрена Обществом взаимного страхования (To be Approved by Owner's P&I Association) и признана олицетворять договор, заключаемый между фрахтователем и пассажиром (Embodied in Charterer's Contract with Passenger).

Проформа, помимо общего требования к судовладельцу в части мореходности судна, содержит требования в отношении уборки жилых и других помещений, которыми пассажиры пользуются. В распоряжение фрахтователя, в принципе, передается все пространство и вместимость судна за исключением помещений для капитана, командного состава, экипажа, снабжения, инвентаря, бункера, провизии и снаряжения.

Интересным условием тайм-чартера является то что, если согласно обычным условиям тайм-чартера, расходы на приобретение топлива и смазочных материалов для судна, камбуза и электроосвещения относятся — на фрахтователя, топливо для моторных спасательных шлюпок обеспечивает — судовладелец. Естественно, что это условие никоим образом не отражается на коммерческих условиях аренды, а преследует только усиление ответственности судовладельца за техническое состояние спасательных средств.

Особое внимание уделяется регулированию вопросов питания пассажиров, содержания баров и обеспечения напитками, проведения протокольных мероприятий и презентаций. Кроме того, в контракте согласовываются число приемов пищи и суточная стоимость рациона пассажиров, снижать которую судовладелец не имеет права. По окончанию круиза расходы судовладельца на питание пассажиров компенсируются фрахтователем, исходя из фактического количества пассажиров на борту.

Наличие на борту пассажирского лайнера представителей туристической или круизной фирмы и круглосуточная, по существу, работа с туристами и пассажирами требует регулирования трудовых вопросов и взаимоотношений судна с пограничными и эмиграционными властями. Обычно фрахтователь, если это предусмотрено судовым Уставом (The Vessel's Article), оплачивает экипажу сверхурочные (Overtime), а судовладелец — вписывает в судовые документы обязательных представителей фрахтователя

(туристической фирмы и др.) как "персонал, нанятый сверх штата" ("... be signed on as supernumeraries on the Vessel's Articles").

Обязательным приложением к контракту является также график круиза с указанием маршрута, портов захода и времени прихода и отхода судна по каждому порту. Специфика фрахтования судна для исполнения одного или нескольких круизов позволяет точно определить общий срок аренды судна, что упрощает планирование работы судна и расчеты по аренде.

При выполнении круиза судовладелец несет все расходы, связанные с судном, на фрахтователя возлагаются расходы по береговому обслуживанию пассажиров: экскурсии, доставка пассажиров к борту судна и на берег при рейдовых стоянках, портовые сборы и формальности, связанные с пассажирами. Если в процессе круиза в результате форс-мажорных обстоятельств или распоряжений властей возникают экстраординарные расходы, они обычно распределяются между судовладельцем и фрахтователем поровну.

Арендная плата устанавливается за каждые сутки круиза, а так как продолжительность круиза точно определена, то заранее известна общая сумма аренды. Аренда выплачивается вперед за согласованный срок, а при задержке оплаты, в отличии от тайм-чартера, судовладелец не может снять судно с круиза, но может взыскать пеню от суммы платежа за каждый день просрочки в установленном договором размере.

Судовладелец гарантирует исполнение круиза в точном соответствии с графиком и несет ответственность за любые задержки, если только они не связаны с виной или упущениями фрахтователя. Фрахтователь может в одностороннем порядке считать круиз законченным и потребовать возврата незаработанной арендной платы, если судно вышло из эксплуатации более, чем на три последовательных дня. При гибели судна или при невозможности продолжить круиз по форс-мажорным обстоятельствам, или другим причинам, находящимся вне контроля судовладельца и фрахтователя, плата за аренду судна выплачивается до момента фактического прекращения круиза.

Все претензии пассажиров относительно программы, организации и проведения круиза регулируются фрахтователем.

Ответственность судовладельца как перевозчика перед пассажирами регламентируется *Международной конвенцией по унифи-*

кации некоторых правил, относящихся к перевозке морем пассажиров и их багажа (The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage by the Sea of Passsengers and their Baggage), так называемой *Афинской конвенцией*. Она вступила в силу в 1974 году и в настоящее время действует с изменениями, внесенными протоколами 1976 и 1990 годов.

В пассажирском бизнесе в последние годы сложилась устойчивая трехступенчатая форма организации сервиса и эксплуатации лайнеров:

- *первая ступень* — представлена инвесторами, которые вкладывают свои капиталы в проектирование, строительство судов;
- *вторая ступень* — представлена, так называемыми, менеджерами-управленцами, которые занимаются технической и коммерческой эксплуатацией пассажирских судов. Распределение своих прав и обязанностей строят на основе норм проформы стандартного соглашения БИМКО о судовом менеджменте под кодовым названием "Шипмен 98" (Standart Ship Management Agreement Code Name "Shipmen 98"), которая приведена в Приложении 7, а в параграфе 4.6. раскрыто содержание ее коммерческих условий.
- *третья ступень* — представлена фирмами международного и национального круизного и туристического бизнеса, для которого и владельцы, и операторы пассажирских судов составляют лишь одну из составных частей транспортной инфраструктуры этого вида услуг — важной в настоящее время отрасли современного предпринимательства.

Рассмотренная выше проформа "Incharpass", призвана определить права и обязанности сторон — участниц транспортного процесса второй и третьей ступеней эксплуатации пассажирского флота.

Рынок пассажирских круизов, так же как и фрахтовый рынок грузовых перевозок, под влиянием ряда своих факторов подвержен конъюнктурным изменениям. Поэтому сдача судов в тайм-чартер гарантирует судовладельцу стабильный доход на протяжении длительного периода времени. Риск потери сверхприбыли в период повышенной конъюнктуры фрахтового рынка уравновешается возможным риском потерь прибыли в период спада.

4.4. БЕРБОУТ-ЧАРТЕР

4.4.1. 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 широкие, чем при тайм-чартере, права на использование судна. Он полностью контролирует его работу, и судовладелец не вмешивается в 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 использовать 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 договора фрахтования судна, используется как вариант приобретения судна в кредит. Отсюда, бербоут-чартер предполагает два варианта окончания договора:

1) возврат судна собственнику;
2) выкуп судна фрахтователем.

В обоих вариантах договорные отношения остаются двусторонними (см. рис. 4.1.).

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*, что наглядно показано на рисунке 4.2.



Рис. 4.1. Схемы коммерческих отношений сторон по бербоут-чартеру: 1) с возвратом судна; 2) с выкупом судна



Рис. 4.2. Наименования сторон в системе бербоутных отношений

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.

4.4.2. Типовые проформы и коммерческие условия бербоут-чартера

К наиболее используемым *типовым проформам бербоут-чартера* относятся:

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

Проформа "Barecon-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 судна. Однако, судовладелец обязан устранить за свой счет скрытые дефекты судна при условии, что они были выявлены не

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 судно в новую дату готовности. Если фрахтователь не использовал своего права на расторжение договора или вообще не сообщил судовладельцу о своем решении — договор сохраняет силу. При этом дата, указанная судовладельцем, принимается как начальная дата готовности судна, а канцеллинг устанавливается на 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 нераспакованные 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 "Barecon-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 требований по нему, за исключением варианта договора с последующим выкупом судна.

Страхование. Условие о страховании является одним из важнейших в бербоут-чартере (в проформе "Barecon-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 "Barecon-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 "Barecon-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.

4.5. СЛОТ-ЧАРТЕР

4.5.1. 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 6 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.

4.5.2. 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 вре-

мя начала и окончания действия соглашения, а также его продолжительность;

- слот-чартерная ставка (за единицу контейнеровместимости 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.

Система отношений ответственности при утрате и повреждении слот-чартерных грузов может быть проиллюстрирована схемой, показанной на рисунке 4.3.



Рис. 4.3. Система отношений ответственности сторон по слот-чартеру при несохранной доставке грузов

Обозначения: 1 — договор слот-чартера; 2 — договор морской перевозки; 3 — возможность регресса (обратного требования о возмещении) из-за нарушения условий слот-чартера; 4 — претензии по несохранной перевозке груза; 5 — невозможность предъявления прямой претензии по несохранной перевозке груза

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.

4.6. СОГЛАШЕНИЕ О СУДОВОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ

Появление оперирующих компаний стало очередным этапом в развитии форм организации и управления судоходным бизнесом. В современной мировой практике функционирует мно-

жество компаний, которые отделены от собственности на суда и специализируются на *управлении работой судов* (судовом менеджменте) или на *организации перевозок грузов* (транспортной экспедиции).

Судовой менеджмент (Ship Management) — новая форма эксплуатации судов, обусловленная практикой отделения функций собственности на суда от функции профессионального управления ими (менеджмента), когда вся работа с *агентами-менеджерами* строится на основе требования — достижения оптимального экономического эффекта путем совместной коммерческой деятельности как участников логистической транспортной цепи.

Собственниками судов могут являться банки, промышленные и торговые компании, а также инвесторы, располагающие свободным капиталом. Собственники, как и судовладельцы, могут сами эксплуатировать суда, а могут передавать их в судовой менеджмент специализированным транспортным агентским фирмам.

Фирма, специализирующаяся на управлении работой судов, заключает с судовладельцем соглашение о судовом менеджменте, иначе — договор на управление судном, который не является договором фрахтования судна на рейс или на время, а представляет собой соглашение о выполнении широкого круга управленческих услуг. Хотя, справедливости ради, необходимо отметить, что традиционная сдача построенных или строящихся судов в долгосрочный бербоут или в тайм-чартер оправдала себя и оправдывает в настоящее время. Но оптимальным по результатам и перспективам на будущее оказалось сосредоточение в руках инвестора-судовладельца (холдинговой, акционерной компании, финансово-промышленной группы) решение вопросов: инвестиций, обеспечения качества услуг, привлечения капитала, контроля за кредитом, страхования. Эксплуатацию же судов, маркетинг, фрахтование, вопросы технического состояния судов, обеспечения продовольствием, снабжения топливом, руководство вопросами фрахта, укомплектование экипажа, составление отчетности и т.д. оказалось целесообразным передавать в управление специалистам высокой квалификации — агентам менеджерам.

В настоящее время на морском транспорте отделение функции собственности на суда от функции профессионального управления ими затронуло уже более 25% общей численности мирового торгового тоннажа, а главное, получило свое правовое оформление в разработанном BIMCO в 1998 году стандартном соглашении о судовом менеджменте под кодовым названием "Шипмен-98" (Standart Ship Management Agreement Code Name "Shipman-98"), на основании которого определяются взаимоотношения судовладельца и агента-менеджера. Проформа соглашения приведена в Приложении 7.

По соглашению о судовом менеджменте (об эксплуатационном управлении судном) агент-менеджер (владелец-распорядитель (Meneging Owner) или оператор) от имени судовладельца-принципала и за его счет обязуется обеспечить разумную практику управления эксплуатацией судна и расширять интересы судовладельца во всех аспектах грузоперевозок. Все доходы от оперирования судном поступают на счет судовладельца, а агенту-менеджеру компенсируются все расходы, связанные с оперированием судна, и выплачивается установленное соглашением вознаграждение (рис. 4.4).



Рис. 4.4. Взаимоотношения судовладельца и агента-менеджера по соглашению о судовом менеджменте (управлении)

Оперирующие компании по настоящему соглашению несут общую ответственность в отношении судов, поставленных под их управление перед фактическим судовладельцем. Сам же агент-менеджер (далее просто менеджер) поручает агентирование судов портовым агентам, отвечая перед судовладельцем не только за качество агентирования, но и за выполнение принятой годовой сметы расходов по судам, в том числе на выполнение таможенных, портовых и иных формальностей, связанных с заходом судна в порт, за обслуживание судов в порту, организацию приема и сдачи грузов, а также их хранение (в тех случаях, когда это входит в обязанности менеджера), контроль за ходом грузовых операций, оформление документов, защиту интересов менеджера и т.д., а также за размер предусмотренных сметой расходов на выплату агентских вознаграждений.

Содержание коммерческих условий

Соглашение о судовом менеджменте является договором поручения, поэтому все права и обязанности по нему возникают не у менеджера, а у судовладельца-принципала.

Соглашение предусматривает возможность поручения судовладельцем менеджеру поиска грузов на рынке, соответственно, проведение переговоров с фрахтователями и заключение чартеров и других договоров, обеспечивающих, в соответствии с требованиями судовладельца, коммерческую эксплуатацию судна.

Менеджер обязан составлять смету доходов и расходов судна по каждому рейсу, производить расчет арендной или фрахтовой ставки, размера демереджа и диспача, обеспечивать платеж судовладельцу всех получаемых доходов от тех или других форм эксплуатации судна.

По договору менеджеру поручается (или не поручается) укомплектование судна квалифицированным экипажем (капитан, командный и рядовой состав), организацию их переездов, репатриаций — возвращение к месту найма или в оговоренное сторонами место, проведение тренингов, составление ведомостей на зарплату, решение вопросов страхования, дисциплины, ведение переговоров с профсоюзами.

Кроме того, согласовывается условие о том, возлагается или нет на менеджера техническое руководство (Technical Management): организация и надзор за освидетельствованиями, докованиями и

ремонтами, реконструкциями и поддержанием мореходности судна или группы судов и т.д.

Менеджеру может быть поручено заниматься снабжением судна провизией и топливом, но выбор качества, то есть сорта последнего, должно быть предписано судовладельцем в зависимости от условий работы судна.

Вознаграждение менеджера представляет собой годовую сумму люмпсум, которая выплачивается равными ежеквартальными авансовыми долями. При этом первая выплата осуществляется в начале срока действия соглашения, а последующие — раз в три месяца.

Очень важным является условие, по которому судовладелец должен выплачивать менеджеру вознаграждение в течение трех месяцев после расторжения соглашения по причинам, не связанным с неисполнением менеджером своих обязанностей или по причине гибели, или продажи судна. Это условие распространяется и на денежное довольствие экипажа судна, нанятого менеджером.

Что касается финансового планирования, то в первом году соглашения действует согласованная смета, внесенная в Приложение С. Новую, последующую смету, менеджер обязан представить судовладельцу за три месяца до окончания действующей сметы. Судовладелец в течение одного месяца со дня представления проекта сметы обязан известить менеджера о принятии и утверждении новой годовой сметы. Если такого извещения не поступит, менеджер вправе считать смету принятой. Менеджер готовит и направляет судовладельцу расчет потребности судна в оборотном капитале с правом ежемесячного уточнения. Руководствуясь годовой сметой и расчетом оборотного капитала, менеджер ежемесячно запрашивает судовладельца о переводе ему средств, необходимых для эксплуатации судна, включая покрытие внеплановых расходов: на аварийный ремонт, дополнительные страховые премии, топливо и продовольствие.

Вопросы общего руководства регулируются следующим образом:

- менеджер обязуется улаживать любую претензию, связанную со своей деятельностью, а также информировать судовладельца о любом известном ему происшествии, спо-

собном вызвать претензии и споры, затрагивающие третьи лица;

- судовладелец вправе давать указания менеджеру возбуждать или оспаривать дела в суде, предъявлять иски или производить иные процессуальные действия в связи с делами, возложенными на менеджера по данному соглашению;
- менеджеру выдаются полномочия привлекать юридических, технических или иных экспертов;
- судовладелец обеспечивает выдачу менеджеру любого необходимого гарантийного письма, подписки или другого правового обеспечения;
- судовладелец обязуется возмещать менеджеру любые понесенные им расходы при исполнении своих обязательств, при этом имеет право на осуществление ревизии деятельности менеджера, но только во взаимосогласованные сроки.

Соглашение подробно рассматривает процедуру прекращения его действия, защищая как интересы принципала — судовладельца, так и его агента — менеджера.

Контрольные вопросы

1. Назовите виды фрахтования судов и в чем их принципиальное отличие?
2. Какова сфера применения тайм-чартера?
3. Какие проформы тайм-чартера имеют применение в международной практике и в чем заключается их отличие друг от друга?
4. Как распределяются расходы и убытки между судовладельцем и фрахтователем в тайм-чартерных рейсах?
5. Какие характеристики судна оговариваются при заключении тайм-чартера?
6. Назовите процедуру сдачи судна в тайм-чартер.
7. Как предусматривается распределение вознаграждения за спасание и оказание помощи на море между судовладельцем и фрахтователем при фрахтовании судна на время?
8. На каких принципах основывается ответственность за несохранную перевозку, недостачу и ущерб, нанесенный грузу, при выполнении перевозок по тайм-чартеру?

9. Кем осуществляется оперативное руководство работой судна при работе его в тайм-чартере?
10. На кого возлагаются расходы и убытки при получении судном повреждений во время нахождения его в тайм-чартере?
11. Какова роль капитана и экипажа при работе судна в тайм-чартере?
12. Что представляет собой бербоут-чартер и какова его сфера применения и основные интересы сторон?
13. Каковы условия изменения фирменных знаков судна, его названия и флага?
14. В чем заключаются особенности фрахтования контейнеровозов и пассажирских судов?
15. В чем выражается сущность слот-чартера и кто заинтересован в его заключении?
16. Перечислите коммерческие условия слот-чартера.
17. Что такое судовой менеджмент?

Глава 5

КОНОСАМЕНТ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В КОММЕРЧЕСКОЙ ПРАКТИКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

5.1. РОЛЬ И ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ КОНОСАМЕНТА

Коносамент (Bill of Lading, B/L) — документ установленной формы, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю после погрузки груза на судно, в подтверждение факта принятия его к перевозке и обязательства доставить груз в согласованное место назначения.

Коносамент имеет важнейшее значение в международной торговле и торговом судоходстве. Его содержание и форма отражают многовековую практику морской торговли и коммерческого оборота. В раннем средневековье торговец сам сопровождал свой груз на корабле и продавал его покупателю на месте назначения, обменивая свой товар на золото или другие ценности. В этих простых обстоятельствах не было необходимости в документах, которые отражали бы условия транспортировки, права передачи груза, оплаты услуг и т.д.

Именно в конце XVI века зарождается прообраз коносамента. В Италии его называли "полисом на погрузку" — Polizza, во Франции — "признанием" или "распиской капитана судна в приеме груза от отправителя" — Connaissament, в Испании — Conocimiento.

Наиболее ранним примером регулирования отношений между грузоотправителем и перевозчиком явился Французский морской кодекс 1681 года, опубликованный при короле Франции Луи XIV. Положение о коносаменте содержалось также в шведском и датском законах тех времен.

Следующим шагом в развитии идеи коносамента была выработка договора перевозки. Когда купец отправлял свой груз

без сопровождения своего представителя, то он должен был согласовать с перевозчиком условия, на которых груз будет доставлен в место назначения. Впоследствии с развитием торговли эти условия были возведены в торговые законы. Например, в английском законодательстве было указано, что перевозчик ответственен за правильную и целостную доставку груза, если не докажет, что повреждение или утеря груза произошли по причине форс-мажорных обстоятельств или действий врагов короля, например, пиратов, или скрытых дефектов груза.

Обычно коносамент издавался в трех экземплярах на судовую партию или, если было несколько отправителей и получателей, то на каждую отдельную партию с обязательным указанием маркировки товара, от кого он получен и кому должен быть доставлен. К этому времени уже получили широкое хождение типографские бланки коносаментов, которые печатались на нескольких языках. Одна копия коносамента следовала с судном, другая посылалась той стороне, которая будет получать груз, и третья копия оставалась у купца, заключившего договор с перевозчиком, как доказательство факта сдачи товара на судно, если груз по каким-либо причинам не будет доставлен, а в случае гибели груза — эта копия предъявлялась страховщику для возмещения убытка.

Наибольшее распространение коносамент получает в XIX веке с появлением более прогрессивной организационной формы судоходства, так называемого линейного судоходства. Тогда же в английском законодательстве указывалось, что договаривающиеся стороны свободны в своем выборе условий договора (вторая половина XIX века) и что перевозчик принимает груз к перевозке на условиях, которые он считает для себя приемлемыми.

В настоящее время коносамент получил широкое распространение в международной практике морских перевозок и применяется в линейном, трамповом, торгово-промышленном судоходстве и в смешанных перевозках, как совместно с чартером, так и без него.

Коносамент — документ, составляемый морским перевозчиком на основании данных, представленных грузоотправителем.

В сфере линейного судоходства он называется ***линейным коносаментом*** (Liner Bill of Lading) и выполняет следующие три функции:

1) является *доказательством договора морской перевозки*;

2) служит *распиской перевозчика в приеме груза к перевозке*;

3) является *товарораспорядительным документом*, дающим право его владельцу распоряжаться грузом.

В сфере трампового судоходства, где отношения сторон оформляются чартером, функция коносамента как договора морской перевозки поглощается чартером и коносамент, выполняющий "урезанные" функции, становится ***чартерным коносаментом*** (Charter Bill of Lading), который, тем не менее, продолжает играть важную роль, наделяя грузополучателя правами стороны в договоре морской перевозки, когда он договаривающейся стороной в чартере не является.

Рассмотрим перечисленные функции линейного коносамента более подробно.

1. **Коносамент как доказательство договора морской перевозки.** В большинстве случаев это договор, однако тот факт, что он не оформляется — не подписывается двумя сторонами, не означает, что договор не существует: моментом заключения его является согласие (акцепт) одной стороны с коммерческим предложением другой (например, в форме букинг-нота).

В некоторых юрисдикциях считается, что коносамент является лишь документом, подтверждающим наличие и содержание договора морской перевозки груза, хотя, в линейном судоходстве именно он содержит все условия перевозки груза, которые определяют права и обязанности перевозчика и грузоотправителя. Это связано с тем, что перевозчик не имеет возможности — из-за многочисленности грузоотправителей, с каждым вступать в переговоры и согласовывать все условия перевозки груза, следовательно, коносамент здесь является договором морской перевозки.

Отсюда, роль коносамента как носителя обязательственных отношений по договору морской перевозки в трамповом и линейном судоходстве различна. В трамповом судоходстве основным договором является — чартер, которым оформляются отношения между фрахтователем (грузоотправителем) и перевозчиком (судовладельцем). Однако, поскольку чартер не может выполнять роль ценной бумаги, по просьбе грузоотправителя после приема груза перевозчик выдает ему коносамент. Находясь в обороте, коносамент переносит на своего держателя не только имущественные права, которые заключены в коносаменте, но и некоторые обязательственные элементы договора морской перевозки.

В тех случаях, когда фрахтователь и держатель коносамента не совпадают, отношения перевозчика с ними строятся на различной договорной основе: в отношениях с фрахтователем — преобладают условия чартера; с держателем коносамента — обязательны условия коносамента. Любые противоречия между чартером и коносаментом в данном случае будут толковаться в пользу коносамента. Противоречия между чартером и коносаментом могут возникать, в частности, в ответственности перевозчика по грузу, которая в чартере может устанавливаться произвольно, по соглашению сторон, а в коносаменте — строго в соответствии с международными конвенциями.

Эффективными мерами по избежанию подобных противоречий являются ссылки в коносаменте на конкретный чартер (дата, место, стороны) и оборот коносамента вместе с копией чартера. Поэтому большинство проформ чартеров имеют собственные проформы коносаментов ("Propcon", "Benacon", "Scanconbill" и др.), в типографском тексте которых содержатся ссылки на соответствующий чартер.

В линейном судоходстве нет чартера и в коносаменте воспроизводятся условия договора морской перевозки груза; всякий держатель коносамента может с ними ознакомиться, и они рассматриваются как полностью принятые последним. Поскольку коносамент переходит от грузоотправителя к грузополучателю, очень важно, определить в его условиях и оговорках не только права и обязанности держателя коносамента по договору морской перевозки, но и конкретные обязательства грузоотправителя и грузополучателя по отношению к перевозчику.

2. **Коносамент как расписка перевозчика в приеме груза к перевозке.** После фактического приема груза на борт судна перевозчик по просьбе грузоотправителя обязан подписать и выдать коносамент, который является доказательством приема перевозчиком груза, указанного в коносаменте, к перевозке. Составляется коносамент на основании *штурманской расписки* (Mate's Receipt) — судового документа о принятии груза к пере-

возке, выдаваемого обычно грузовым помощником капитана грузоотправителю после погрузки, в подтверждение приема на судно определенной партии груза для перевозки.

Нельзя выдавать коносамент до окончания погрузки всей партии груза. Это очень рискованное для перевозчика действие, так как выданный коносамент является доказательством приема партии груза, указанной в нем. Кроме того, коносамент должен быть выдан под реальный груз, соглашение грузоотправителя и перевозчика о предстоящей передаче груза не может заменить его фактической передачи и означает выпуск в оборот необеспеченной ценной бумаги.

Если штурманская расписка выдается безусловно и немедленно после приема партии груза, то выдача коносамента может быть обусловлена оплатой фрахта и других платежей, причитающихся перевозчику.

Груз может быть принят к перевозке на борт судна или на склад линейного перевозчика для последующей погрузки и перевозки. В обоих случаях груз находится под контролем и на ответственности перевозчика. В зависимости от того, где принят груз, коносамент может быть бортовым или небортовым.

Бортовой коносамент (Shipped/On Board Bill of Lading) — оформляется на груз, принятый на борт судна. Он выдается, когда груз погружен на судно и традиционно является документом, который обязан передать (вручить) продавец покупателю согласно базисным условиям поставки товара CFR ("Стоимость и фрахт") и CIF ("Стоимость, страхование и фрахт").

Правомочна также выдача ***небортового коносамента*** (Custody Bill of Lading) на груз, который еще не принят на борт судна, то есть *коносамент на груз, принятый к перевозке* (Received for Shipment). Выдача последнего практикуется при базисном условии FAS ("Свободно вдоль борта судна") и при линейных перевозках, когда груз принимается на склад для дальнейшей его отправки на очередном судне по расписанию. Если для сторон вопрос перехода рисков с продавца на покупателя очень важен (при страховании груза или особом требовании в аккредитиве), то грузоотправитель может получить бортовой коносамент в обмен на небортовой, а перевозчик путем проставления на последнем названия судна, на которое погружен груз, и даты погрузки может превратить ранее выданный им документ в бортовой коносамент.

Обе формы коносамента имеют значение товарораспорядительного документа и принципиальных различий между ними нет.

В коносаменте важное значение имеет дата его выдачи, поскольку она фиксирует срок выполнения грузоотправителем (продавцом) условия контракта купли-продажи — дату поставки товара.

Дата выдачи коносамента и последствия неправильного датирования. С необходимостью датировать коносамент морскому перевозчику и грузоотправителю приходится сталкиваться постоянно. Поэтому в морской торговле соответствующее датирование коносамента имеет значение, главным образом, для грузоотправителя-продавца. Банк, соблюдая условия аккредитива, не примет к реализации коносамент, дата которого свидетельствует о том, что отправка груза произошла после истечения срока действия аккредитива. В этих случаях грузоотправитель часто обращается к перевозчику с просьбой датировать коносамент более ранним числом в обмен на *гарантийное письмо* (Letter of Indemnity). Указанная сделка, безусловно, носит незаконный характер и не может быть рекомендована ни при каких условиях.

Дата коносамента играет немаловажную роль и в различных других торговых операциях, осуществляемых при помощи коносамента, который олицетворяет груз, находящийся на борту морского судна. Так, при осуществлении с помощью коносамента купли-продажи груза в ходе самой морской перевозки (сделки с так называемым "плавающим" грузом), дата этого документа, свидетельствуя о времени нахождения груза в пути, позволяет его приобретателю более правильно оценить возможные коммерческие последствия заключения такой сделки (например, вопросы цены груза на день его прибытия в порт назначения, длительности рейса, что особенно важно для скоропортящихся грузов, и т.п.).

В договоре морской перевозки дата коносамента позволяет установить выполнение перевозчиком одной из основных его обязанностей — осуществление *отправки груза в согласованный срок*. Но в практике определение даты коносамента представляет некоторую трудность, так как в период нахождения судна в порту отправления можно насчитать по крайней мере

три операции, каждая из которых допускает возможность своего самостоятельного датирования: *погрузка, выдача коносамента, отправка судна*. Единого понятия правильного определения даты коносамента нет, поскольку требования, содержащиеся в законах, международных соглашениях и, как будет показано ниже, в портовых обычаях, основываются на различных системах датирования этого документа. Однако, несмотря на существующие различия, внесение той или иной даты подчинено требованию общего и основного правила — *о недопущении преждевременной выдачи коносамента*.

Это правило может быть сформулировано следующим образом: *выдача коносамента не должна предшествовать сведениям (фактам), которые изложены в нем*. По самой своей природе этот документ призван удостоверять выполнение многих операций, в том числе и такой важнейшей, как принятие перевозчиком груза. В Гаагских и в Гамбургских правилах это положение выражено соответственно в статье 3, пункте 3 и статье 14, пункте 1, которые устанавливают, что коносамент выдается лишь после получения перевозчиком груза. Все национальные морские законы, основанные на указанных правилах, почти в аналогичных выражениях формулируют это же требование.

Проставление в коносаменте даты его выдачи основано на том, что признание и принятие перевозчиком всех данных, содержащихся в коносаменте, происходит в момент подписания этого документа. Следовательно, дата выдачи коносамента обычно совпадает с датой его подписания и это действие само по себе всегда рассматривается как юридически значимый факт, порождающий правоотношения перевозчика со всеми последующими держателями коносамента. Эта точка зрения является господствующей в коммерческой и законодательной практике.

Дата погрузки существенным образом отличается от даты выдачи. Знание даты погрузки груза, конечно, является полезным, и ее указание в коносаменте весьма желательно. В частности, важно точно знать момент перехода ответственности сторон по договору перевозки и контракту купли-продажи. Кроме того, цена товара может быть в последнем определена посредством рыночного курса на день окончания погрузки. Следовательно, дата этой операции дает для сторон по контракту купли-

продажи более ценную информацию, чем дата выдачи коносамента. Еще иногда считают, что в подписанном и датированном коносаменте слова "погружен в надлежащем по виду состоянии..." означают, что груз погружен в день подписания коносамента. Однако подобное толкование встречает возражения в кругах морских перевозчиков, которые указывают, что слово "погружен" свидетельствует только о нахождении груза на борту судна во время подписания коносамента, ибо в действительности погрузка осуществляется за несколько дней до того, как подписывается коносамент. Выдача коносамента редко происходит в момент окончания погрузки и обычно перевозчику предоставляется определенное время на его оформление и подписание.

В практике наиболее часто используются следующие три варианта определения *срока выдачи коносамента*:

1) указание точного времени — *"по истечении 24 часов после завершения погрузки"*;

2) указание на относительно определенное время — *"в пределах разумного периода времени после окончания погрузки"*;

3) комбинирование первых двух — *"в пределах разумного срока, не превышающего, однако ... часов"*.

Следовательно, разница во времени между приемом груза на судно и выдачей коносамента может быть выражена сроком, исчисленным и в часах, и в днях.

Говоря о *неправильном датировании*, следует прежде всего отметить, что грузоотправитель может отказаться принять коносамент с более поздней датой и не имеет права требовать от перевозчика выдачи коносамента с более ранней датой. Неправильным датированием является любая неточная или ложная дата коносамента, которая не отвечает вышеприведенным критериям.

В практике наиболее типичным случаем неправильного датирования является проставление на коносаменте более ранней даты по отношению к действительной погрузке груза на судно, что превращает его в *антидатированный коносамент* (Antedated Bill of Lading). Датирование более поздним числом — *в просроченный коносамент* (Stale Bill of Lading).

Выдача перевозчиком преждевременно датированного коносамента создает серьезные помехи в нормальном функциониро-

вании механизма договорных отношений по купле-продаже, то есть между продавцом и покупателем. В частности, грузополучатель-покупатель, основываясь на дате коносамента, ошибочно считает, что груз был погружен в срок, предусмотренный контрактом купли-продажи. В связи с этим, он лишается возможности использовать свои права на применение штрафных санкций за просрочку его исполнения и на расторжение контракта. Что касается грузоотправителя-продавца, преждевременно датированный коносамент позволяет ему извлекать ряд преимуществ, например, устранить угрозу расторжения контракта купли-продажи по причине несвоевременного представления транспортных документов. Наконец, говоря о перевозчике, следует вновь подчеркнуть, что, вручая грузоотправителю коносамент с ложной датой, он нарушает вышеупомянутое правило, запрещающее ему выдавать этот документ до принятия всего груза на борт судна.

Кроме неправильного датирования, в коносамент могут быть внесены и другие ошибочные записи, которые могут вызвать серьезные негативные последствия для перевозчика:

- дано неверное описание груза;
- указаны неверные грузополучатели;
- порт выгрузки не определен или находится вне рейджа, оговоренного в чартере;
- составлен на непогруженный груз или принятый на судно в меньшем количестве;
- написано "Freight Prepaid", хотя в действительности фрахт не получен;
- составлен на груз, размещенный под палубой, в то время как он уложен на палубе.

Важное значение также имеет *подпись*. Коносамент подписывается перевозчиком (судовладельцем) или его представителем от имени перевозчика. Капитан судна является представителем перевозчика по должности и коносамент, подписанный капитаном судна, обычно считается подписанным от имени перевозчика. Другим представителем перевозчика является агент. Однако агент должен иметь полномочия от перевозчика на подписание коносаментов. Линейный агент обычно имеет такие полномочия из агентского соглашения, в котором устанавливается его обязанность готовить и подписывать коносаменты. Трамповый агент (агент грузоотправителя) таких полномочий по соглашению не имеет и может подписывать коносаменты только на основании письменной доверенности, полученной от капитана. (Капитанам не рекомендуется выдавать такую доверенность, так как трамповый агент, как правило, недостаточно защищает интересы судовладельца).

Экспедитор (как агент грузовладельца) не имеет права подписывать коносаменты, хотя и участвует в их оформлении. Коносаменты, подписанные экспедиторами, не принимаются банками.

Следует иметь в виду, что за коносаменты, подписанные перечисленными выше уполномоченными лицами, перевозчик отвечает в той же мере, как если бы коносаменты подписал капитан, но в любом случае капитан и его грузовой помощник должны проконтролировать, правильно ли они оформлены.

Подписание коносаментов (если их несколько) не следует откладывать до окончания погрузки всех партий груза: их лучше оформлять по мере погрузки каждой коносаментной партии. Это дает возможность тщательно проверить их перед подписью и предотвратить возможную задержку отхода судна из-за оформления грузовых документов.

Коносамент оформляется и подписывается в нескольких равнозначных оригиналах, число которых указывается в каждом из них. Подписание и выпуск избыточного количества оригиналов является недобросовестной практикой. Обычно оригиналы коносаментов посылают отдельной почтой и, если в сопроводительном письме указано: "Herewith we send you 2/3 original Bills of Lading" — это означает, что всего подписано три оригинала, два из которых прилагаются.

При выдаче коносамента надо иметь в виду, что он должен *точно соответствовать* известным перевозчику фактам — внесение ложных сведений в коносамент, также как и невнесение известных сведений, имеющих существенное значение, является нарушением добросовестной практики со стороны перевозчика.

Число "капитанских копий" коносамента оформляется по просьбе грузоотправителя, но, в общем, не ограничено и определяется, исходя из обычаев порта отправления и назначения. На каждой копии ставится четкая надпись "COPY NOT NEGOTIABLE". Копия коносамента не является ценной и обо-

ротной бумагой, никаких прав на груз не создает и является только техническим документом, обычно не подписывается.

Подписанный и выданный коносамент создает презумпцию того, в каком количестве и состоянии груз был принят к перевозке или погружен (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, ст. 3, п. 4). В отношениях с грузоотправителем данные коносамента могут быть оспорены, однако, когда коносамент перешел в третьи руки (любому законному держателю коносамента иному, чем грузоотправитель) — данные коносамента становятся окончательными и неопровержимыми доказательствами количества и состояния принятого груза. Наиболее четко этот принцип отражен в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбурских правилах).

Сложность состоит в том, что перевозчик, подписывая коносамент, подтверждает данные грузоотправителя и делает их неопровержимыми в отношениях с любыми третьими лицами, иными, чем грузоотправитель. Подписывая коносамент, перевозчик должен проверить правильность сведений, заявленных грузоотправителем, и убедиться в их достоверности. Отсутствие в нем тех или иных данных, неточности в них или несовпадение их с транспортными условиями контракта купли-продажи либо с условиями аккредитива может лишить коносамент товарораспорядительной функции.

3. **Коносамент, как товараспорядительный документ.** Первоначально, до середины XIX века, коносамент являлся только распиской перевозчика в приеме груза, выданной на основании договора морской перевозки (чартера). Однако, с увеличением объемов морской торговли ценными грузами крайне негативным явлением стало "замораживание" больших материальных ценностей (денежных средств), заключенных в грузах, на длительный срок (время морской перевозки) и исключение их на этот период из коммерческого оборота. Необходимо было найти инструмент, который позволил бы заменить эти, временно исключенные ценности, если не в производственном, то хотя бы в коммерческом (торговом) обороте.

Существовал и был хорошо законодательно обеспечен многовековой опыт использования векселя (ценной бумаги) в качестве эквивалента временно отсутствующих денежных средств.

Приданне коносаменту некоторых свойств векселя (кредитных денег) позволило решить проблему: при выводе товара из физического оборота — то появляется его эквивалент (в форме коносамента) в коммерческом обороте.

Держатель коносамента является законным распорядителем груза, и в коммерческом плане с коносаментом можно сделать все (продать, заложить и т.д.), что можно сделать с реальным грузом (товаром), а передавая коносамент, можно передать и те права относительно груза, которые в нем заключены. Для того, чтобы коносамент мог заменить груз в коммерческом обороте, он наделен установленными законом свойствами *ценной бумаги* (Document of Title) и *оборотного документа* (Negotiable Document).

Реализация прав, заключенных в ценной бумаге — коносаменте, возможна только при физическом предъявлении оригинала. Копии документа, электронная или любая другая передача информации о нем не имеют никакого юридического значения.

Уникальность коносамента в том, что в нем объединяются две категории отношений: *обязательные* — из договора морской перевозки и *имущественные* — из свойств ценной бумаги. Поэтому исполнение требования о выдаче груза по коносаменту может быть обусловлено встречным требованием исполнения держателем коносамента его обязательств по договору морской перевозки (например, по оплате фрахта). Существо имущественных отношений по коносаменту заключено в праве распоряжаться грузом (товаром), поэтому его называют *товараспорядительным документом*. Именно это право необходимо покупателям/продавцам, чьим интересам, в первую очередь, и служит коносамент.

В результате того, что коносамент объединяет в себе две, названные выше категории отношений, при передаче коносамента передаются не только имущественные права, но и права и обязанности по договору морской перевозки этого товара. Передача коносамента осуществляется путем совершения на нем передаточной надписи — *индоссамента* (Endorsement).

Основными видами коносаментов, передача которых осуществляется по правилам передачи ценных бумаг и равносильна передаче груза (товара), являются:

- *именной коносамент* (Straight Bill of Lading) — коносамент, выписанный на имя определенного грузополучателя. Обычно используется тогда, когда не предполагается его реализация в ходе перевозки и выписывается на некоммерческие грузы (личные вещи, выставочные грузы), либо на особо ценные грузы, не участвующие в обычном коммерческом обороте (антиквариат, произведения искусства, племенные животные);
- *коносамент на предъявителя* (Bearer Bill of Lading) — согласно которому груз выдается предъявителю. Может передаваться из рук в руки без выполнения каких-либо формальностей, и всякий держатель такого коносамента является законным грузополучателем. Предъявительские коносаменты могут стать предметом мошенничества и используются редко;
- *ордерный коносамент* (Order Bill of Lading) — коносамент, содержащий указание о выдаче груза по "приказу грузоотправителя" или "приказу грузополучателя" либо по приказу банка. Данный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям. Если в коносаменте не указано "приказу грузополучателя", то он считается составленным "приказу грузоотправителя".

Передаточная надпись (индоссамент) должна быть ясной и недвусмысленной и содержать, в соответствии с видом коносамента, подпись приказодателя:

- *именную* — в которой однозначно указан грузополучатель. Такой индоссамент превращает коносамент в именной и необротный;
- *бланковую* — подпись приказодателя без обозначения лица, в пользу которого она сделана. Такой индоссамент превращает коносамент в предъявительский и в дальнейшем может передаваться простым вручением без индоссаментов. При вписании перед подписью приказодателя имени любого лица, коносамент трансформируется в именной;
- *ордерную* — перед именем нового держателя сохраняются слова "по приказу". Такой индосамент превращает коносамент в ордерный и может многократно переходить из рук в руки с помощью ордерных индоссаментных надписей. Груз должен быть выдан лицу, в пользу которого была сделана *последняя* из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю ордерного коносамента с бланковой передаточной надписью.

По ордерному коносаменту перевозчику обычно неизвестен грузополучатель и может сложиться ситуация, когда судно готово к выгрузке, а грузополучателя (держателя коносамента) нет. Для быстрого разрешения такой ситуации в коносаменте содержится адрес для извещения (Notify Address), по которому перевозчик может известить заинтересованное лицо о прибытии груза, но следует иметь ввиду, что такое извещение не является обязанностью перевозчика.

С учетом вышеперечисленных функций коносамента перевозчик должен уделять особое внимание не только выдаче коносамента, но и вопросам выдачи груза.

Перевозчик имеет право выдать груз только против предъявления одного из оригиналов коносамента, после чего все остальные теряют силу товарораспорядительных документов. *Доказательством надлежащей выдачи груза правомочному грузополучателю является наличие оригинала коносамента у перевозчика.* Никаких дополнительных документальных подтверждений факта выдачи груза не требуется. Таким образом, при выдаче груза против оригинала коносамента создается презумпция надлежащей сдачи груза, бремя доказательства обратного возлагается на грузополучателя.

В практике международных перевозок встречаются случаи, когда грузоотправители, ссылаясь на свое право распоряжаться грузом до выдачи его грузополучателю, могут попросить перевозчика обменять выданный коносамент на другой, так называемый *обменный коносамент*, в котором просят указать измененные данные, например, по порту назначения, наименованию фирмы грузоотправителя/грузополучателя. Это может быть сделано только в обмен на полный комплект первоначальных коносаментов и при условии, что новый коносамент не противоречит уже свершившимся фактам и новый порт назначения согласован с перевозчиком.

Выдача груза без предъявления коносамента является грубым и умышленным нарушением договора морской перевоз-

ки. Если такая выдача влечет убытки законного держателя коносамента, перевозчик несет абсолютную и полную ответственность за такие убытки и не может ссылаться на ограничения своей ответственности. Клубы P&I не возмещают убытки своих членов в таких случаях и не защищают их интересы. Выдача груза без коносамента является исключительно рискованным действием перевозчика. В английском праве такое действие рассматривается как "присвоение груза". Считается возможным выдать груз без коносамента против бессрочной безотзывной гарантии первоклассного банка на 200% стоимости груза в месте доставки. При чартерных перевозках груз может быть выдан без коносамента под гарантию фрахтователя, выданную по стандартной форме клуба P&I.

В реальной практике морских перевозок возможны варианты, когда коносамент обычным путем заведомо не может прибыть в порт назначения раньше судна. Движение коносамента медленнее, чем движение груза. В таком случае коносамент передается судовой (капитанской) почтой. Обычно существует традиция отсылать грузополучателю первый экземпляр коносамента авиапочтой, второй — судовой почтой, а третий — оставлять у грузоотправителя на случай утраты первых двух. При выдаче груза по одному из экземпляров оригинала коносамента остальные теряют силу.

Выданный перевозчиком коносамент в порту отправления передается грузоотправителем капитану с инструкцией о его вручении в порту назначения. Для этого коносамент должен быть индоссирован в пользу адресата. В качестве адресата может быть указан действительный грузополучатель или банк, кредитовавший сделку. В дальнейшем, в любом случае, груз выдается против предъявления оригинала коносамента. Если судовой почтой следует только один оригинал из комплекта коносаментов, на каждом оригинале должна быть сделана оговорка об этом: "*One original Bill of Lading retained on board against which Bill delivery of cargo may properly be made on instructions received from Shippers/Charters*".

В международной практике возможны варианты, когда коносамент выписывается агентом перевозчика в порту сдачи груза согласно электронным, телексным или переданным другими средствами связи инструкциям перевозчика. Такой коносамент называют — *коносамент, выданный в месте назначения* (Destination Bill of Lading). По нему покупатель может распоряжаться товаром сразу после его получения, кроме того, он дает возможность покупателю (грузополучателю) и перевозчику избегать дорогостоящей задержки товара (груза) и судна в согласованном порту сдачи. Например, выдача данного коносамента допускается статьей 7-305 Единообразного торгового кодекса США (Uniform Commercial Code), которая гласит: "*вместо выдачи коносамента грузоотправителю в месте отгрузки перевозчик может по его просьбе организовать выдачу коносамента в месте назначения или в ином месте, указанном в такой просьбе*".

5.2. ВИДЫ И СТАНДАРТНЫЕ ФОРМЫ КОНОСАМЕНТОВ

Виды коносаментов многочисленны и, в зависимости от того или иного признака, выполнена их классификация.

1. **По форме организации судоходства** коносаменты различают:

- *линейные;*
- *чартерные.*

Линейный коносамент (Liner Bill of Lading) — документ, выдаваемый грузоотправителю на принятый к перевозке груз. В рамках линейного судоходства, как было уже отмечено ранее, выполняет три функции: договора морской перевозки груза, расписки капитана в приеме груза к перевозке и товараспорядительную функцию, дающую держателю линейного коносамента право собственности на указанный в нем товар. Проформа линейного коносамента приведена в Приложении 8.

Чартерный коносамент (Charter Bill of Lading) — коносамент, выдаваемый фрахтователю в подтверждение приема груза или его отдельной части на судно при перевозке на условиях рейсового чартера и содержащий ссылку на его условия. В отличие от линейного коносамента он выполняет *только две функции*: расписки капитана в приеме груза к перевозке и товараспорядительного документа.

2. **По категории грузополучателей** коносаменты подразделяются на:

- *именные;*
- *на предъявителя;*
- *ордерные.*

Более подробно эти виды коносаментов рассмотрены в параграфе 5.1.

3. **По виду организации перевозки** коносаменты бывают:

- *морские (бортовой; коносамент морского перевозчика; океанский коносамент);*
- *сквозные;*
- *комбинированные.*

Коносамент морского перевозчика (Port to Port Bill of Lading) — предназначен для транспортировки груза исключительно на морском участке.

Океанский коносамент (Ocean Bill of Lading) — коносамент океанского перевозчика, который оформляется в том случае, когда порты погрузки/выгрузки не обслуживаются судами данной линии. Для перевозки грузов между этими портами и базовым портом линии океанский перевозчик заключает договор с местной (локальной) линией и издает коносамент, в котором указываются: первоначальный порт погрузки, порт назначения и порт перевалки груза на океанское судно.

Сквозной коносамент (Through Bill of Lading) — коносамент, который выдается в тех случаях, когда груз доставляется по назначению не одним судном, а *с перевалкой* в промежуточном порту на другое судно или на иной вид транспорта (железнодорожный, автомобильный и др.) при смешанной перевозке.

Перевозка грузов по сквозному коносаменту осуществляется либо одним перевозчиком, либо по договоренности нескольких перевозчиков о совместной доставке грузов. Сквозной коносамент выписывается на порт назначения, в который данное судно не следует. Обязательно указание порта перевалки и, если возможно, то и указание второго судна. Изначально этот документ использовался при морских перевозках, когда перевозка груза осуществлялась на нескольких судах. В настоящее время при использовании сквозного коносамента возможна транспортировка "от двери до двери" с участием нескольких видов транспорта.

По сквозному коносаменту *ответственность несет перевозчик или оператор, выдавший его, за все расстояние перевозки до окончательного порта/пункта назначения*, указанного в коносаменте. Такой коносамент освобождает грузоотправителя и грузополучателя от забот по перевозке груза, так как перевозчик, передающий груз другому перевозчику, выступает в качестве экспедитора.

Сквозной коносамент наиболее широко используется при контейнерных перевозках, которые часто выполняются в системе кооперации судовладельцев базового — океанского и фидерного — морского сообщения на основе сегментальной ответственности каждого из участников перевозки. В этом случае выписывается не сквозной, а комбинированный транспортный коносамент в сообщении "порт — порт".

Комбинированный транспортный коносамент (Combined Transport Bill of Lading) — коносамент, по которому грузы перевозятся как минимум двумя видами транспорта. Является документом *экспедитора*, действующего в роли перевозчика. Утвержден Международной торговой палатой и признан банками в качестве транспортного документа. С его использованием перевозки могут осуществляться морем и далее по железным дорогам и/или автомобильным транспортом по одному документу. *Обычно тот, кто выдал такой коносамент, отвечает за груз с момента его приемки до момента сдачи в пункте назначения.*

Разновидностью комбинированного коносамента является *мультимодальный экспедиторский коносамент* (Multimodal Transport Bill of Lading FIATA), разработанный Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (International Federation of Freight Forwardes Associations, FIATA). Такой коносамент выпускает экспедиторская компания, которая выступает перед грузоотправителем как перевозчик по договору и заключает договор на перевозку с фактическими перевозчиками.

4. **По партионности выдачи груза** коносаменты подразделяются на:

- *долевые;*
- *определенную коносаментную партию.*

Долевой коносамент (Delivery Order) — документ, который выписывается в случае возникновения в нем надобности уже после того, как отправка данной партии груза оформлена одним первоначальным коносаментом. Такая необходимость возникает в случаях, когда:

- значительная партия груза, перевозка которой уже оформлена одним коносаментом, продается нескольким покупателям и появляется необходимость раздробить коносамент на несколько частей;
- грузоотправителем и грузополучателем партии груза по основному коносаменту являются экспедиторские фирмы, объединяющие в целях экономии в одну партию грузы разных грузовладельцев.

Долевой коносамент облегчает перевозчику прием-сдачу груза в результате уменьшения числа коносаментов, а грузоотправителям мелких партий груза позволяет сократить транспортные расходы, так как, в противном случае, они должны уплачивать сумму провозной платы в соответствии с тарифами за каждый коносамент, независимо от размера партии груза (оформление документов, оплата консульских сборов, сепарация отдельных грузовых партий и их маркировка, риск смешения различных партий груза и т.п.).

Общее количество груза, указанное в долевых коносаментах, должно равняться количеству, указанному в первоначальном. Комплект долевых коносаментов выдается только в обмен на первоначальный коносамент.

5. **По полноте данных**, приведенных на оборотной стороне коносамента, коносаменты бывают:

- *краткой формы;*
- *"развернутой" формы.*

Коносамент краткой формы (Short Form Bill of Lading) – коносамент, в котором некоторые или все условия договора перевозки указаны путем отсылки к какому-либо источнику или документу (например, чартеру, если коносамент выдается на основании чартера). Широко применяется в международном торговом судоходстве. Разработан с целью упрощения коммерческой документации при перевозках грузов, затрагивающих интересы перевозчиков, страховщиков, банков, экспедиторов, портовых и таможенных властей.

Обратная сторона коносамента краткой формы – *чистая*, то есть без отпечатанных условий договора перевозки. На лицевой стороне есть указания о применении стандартных условий

перевозки данного судовладельца. Является товарораспорядительным документом со всеми вытекающими отсюда правовыми последствиями.

Коносамент "развернутой" формы содержит на оборотной стороне условия договора морской перевозки груза, на которых работает перевозчик, как правило, это регулярная судоходная линия, название которой указывается на лицевой стороне.

6. **По значимости в коммерческом обороте** коносаменты называют:

- *"чистые";*
- *с оговорками;*
- *бортовые;*
- *небортовые.*

Определения перечисленных видов коносаментов более подробно рассмотрены в параграфах 5.1. и 5.4.

7. **По признаку ценных бумаг** коносаменты разделяют на:

- *оригиналы;*
- *копии.*

Стандартные формы коносаментов. В практике международного торгового судоходства применяется большое их количество, каждая из которых учитывает специфику перевозки груза и особые условия в зависимости от формы организации судоходства, направления перевозки, законодательства стран погрузки и выгрузки. Но разнообразие условий еще не исчерпывает всей специфики морских перевозок. Другая сторона дела – многочисленность заключаемых договоров и необходимость их быстрого оформления.

Стандартная, напечатанная типографским способом, форма коносамента содержит на оборотной стороне в готовом виде все *стандартные условия перевозки*, принятые в торговом мореплавании. К ним относятся толкование принятых в коносаменте терминов (перевозчик, груз, держатель), условия о юрисдикции, верховенстве законов, девиации, лихтеровке, залоговом праве, общей аварии и спасании, фрахте и расходах, перегрузке и экспедиции, а также другие условия, характерные для сферы применения данной формы коносамента.

Стандартные формы составляются на английском языке, который преобладает в международной морской торговле. Для

удобства пользования коносаменты обычно имеют условные, кодовые названия. В настоящий период наблюдается тенденция к упрощению стандартных форм коносаментов, максимальному сокращению числа их реквизитов и условий. Их лицевая сторона, содержащая эксплуатационные и коммерческие условия, которые могут меняться с каждым новым рейсом, приспособлена для компьютерного заполнения и считывания.

Кроме того, коносамент может иметь стандартную форму, разработанную перевозчиком для любого из направлений работы, или его форма может быть разработана для каждой двусторонней и многосторонней линии *индивидуально*, в зависимости от особенностей стран-участниц линейных перевозок.

Основное число проформ коносаментов (более 20) разработано BIMCO. Характерно, что они *в равной степени обеспечивают интересы судовладельцев (перевозчиков) и грузовладельцев, поэтому наиболее часто используются в практике торгового мореплавания.*

Проформы коносаментов BIMCO, в зависимости от сферы использования, подразделяются на две группы:

1. **Чартерные коносаменты.** Их форма и содержание определены чартером, на основании которого осуществляется фрахтование судна. В качестве примера приведем несколько из них:
   - "*Congenbill*" ("Конженбилл") — используется при наличии чартера "Gencon", но может быть использован и с другими проформами чартеров. Печатный бланк проформы очень краток и содержит, помимо обычной описательной части, ссылку на дату оформления чартера и оговорку о включении в коносамент всех условий чартера *(All terms, conditions, liberties and exceptions of the Charter-party are herewith incorporated)*. Затем приведена оговорка о распространении на коносамент законодательства, отражающего положения Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагских правил) и включена оговорка о том, что вес, мера, качество, состояние и стоимость груза неизвестны (*Weight, measure, quality, quantity, condition and value unknown*).
   - "*Genbill*" ("Дженбилл") — предназначен для перевозок, совершаемых без чартера. Его особенность состоит в том, что условия перевозки изложены на лицевой стороне, а обычные реквизиты — на оборотной. Это сделано для того, чтобы подпись капитана была помещена в конце всего текста, так как иногда грузовладельцы ссылаются на то, что они не могли проверить все условия, оговорки и изъятия печатного текста, помещенного на оборотной стороне коносамента;
   - "*Grainvoybill*" ("Грейнвойбилл") — используется для отгрузок по зерновому рейсовому чартеру "Grainvoy";
   - "*Polcoalbill*" ("Полкоулбилл") — используется для перевозки угля из польских портов по чартеру "Polcoalvoy".

2. **Линейные коносаменты** включают все специальные условия договора перевозки грузов на линейных судах и по своему содержанию шире чартерных коносаментов. Основные из них:
   - "*Conlinebill*" ("Конлайнбилл") — "развернутая форма", которая используется как основа для многих других проформ коносаментов;
   - "*Linebill*" ("Лайнебилл") — "краткая форма";
   - "*Conlinethroughbill*" ("Конлайнтрубилл") — сквозной коносамент, который применяется при перевозке линейными судами грузов с перевалкой с одной линии на другую;
   - "*Visconbill*" ("Висконбилл") — линейный коносамент, используемый в перевозках, где обязательно выполнение Гаагско-Висбийских правил;
   - "*FIATA FBL*" — Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading ("ФИАТА ФБЛ") — товараспорядительный мультимодальный транспортный коносамент FIATA, который используется как экспедиторский коносамент на перевозку грузов в смешанном сообщении. В настоящее время является самой распространенной проформой (см. Приложение 9), применяемой экспедиторами 60 стран мира и получившей признание у операторов, перевозчиков, таможенных и пограничных властей, банков и др. Далеко не каждый экспедитор может пользоваться проформой FIATA FBL, которая возлагает на него, как на оператора, большую ответственность за груз по сравнению с другими оформленными им документами. Такой оператор должен быть членом национальной ассоциации международных экспедиторов, которая, в свою очередь, должна быть действи-

тельным членом ФИАТА. Выдавая документ, оформленный на ее бланке голубого цвета, оператор перевозки груза полностью и непосредственно отвечает перед грузовладельцем за сохранную и своевременную его доставку.

Обычно данные линейного коносамента на своей оборотной стороне содержат условия договора морской перевозки груза, выполняемые оператором — держателем (учредителем) регулярной судоходной линии, название которой указано на его лицевой стороне. Главным содержанием такого договора является перевозка груза *на линейных условиях*, согласно названной проформы. Изложенные в проформе условия и расположенный на лицевой стороне состав "боксов" — специальных ячеек для записи каждого вида переменной информации, являются исходной базой для разработки коносамента конкретной линии, то есть с учетом особенностей работы судов на конкретном географическом направлении.

5.3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОНВЕНЦИИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ МОРСКУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО КОНОСАМЕНТАМ

Государства, заинтересованные в расширении участия своих транспортных компаний в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозок грузов и регулирования основных проблем торгового судоходства. В результате этих усилий на международном уровне заключены соглашения по отдельным видам транспорта, получившие название *международные транспортные конвенции*.

В морском судоходстве они определяют взаимоотношения участников договора морской перевозки грузов и правовой статус коносамента, организацию международных морских сообщений, вопросы безопасности мореплавания и ответственности судовладельцев.

Существует несколько международных транспортных конвенций, относящихся к коносаменту:

1. **Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте** (The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bill of Lading), известных как ***Гаагские правила*** (The Hague Rules), подписанные в Брюсселе 25 августа 1924 года (иногда встречается название — Брюссельская конвенция 1924 года).

Конвенция является первым наиболее универсальным и повседневно применяемым на практике международно-правовым документом, в котором рассмотрены основные международные положения, определяющие *объем и формы ответственности судовладельцев при перевозке грузов по коносаментам*.

Появление таких правил было вызвано необходимостью единообразного толкования условий коносаментов в международных морских перевозках с большим числом участников (судовладельцев, грузоотправителей, грузополучателей, банков, морских страховщиков и т.д.), интересы которых в процессе перевозки не всегда совпадают.

В соответствии с Гаагскими правилами *перевозчик обязан*:

- проявить должную заботливость, чтобы привести судно в мореходное состояние;
- надлежащим образом и с проявлением должной заботливости грузить, укладывать, перевозить, сохранять, выгружать и обращаться с перевозимым грузом до его сдачи грузополучателю.

При условии, что перевозчик выполнил все эти требования, но утрата или повреждения груза все же произошли, он может рассчитывать на определенную защиту. В основном, эта защита построена на общем принципе, заключающемся в том, что перевозчик несет ответственность только за утрату или повреждения груза, произошедшие в результате его собственной небрежности или небрежности его служащих, агентов и субподрядчиков. И, тем не менее, *в трех случаях перевозчик освобождается от ответственности* даже тогда, когда утрата или повреждения груза произошли из-за его небрежности:

1) в судовождении;

2) в управлении судном;

3) в результате пожара, если только он не возник вследствие действий или вины самого перевозчика.

В Гаагских правилах четко оговорено, что их положения об ответственности морского перевозчика за груз не могут быть изменены в сторону уменьшения (не менее 100 фунтов стерлингов за грузовое место или единицу груза). Отсюда, любой пункт, статья или условие договора морской перевозки (коносамента), уменьшающие ответственность перевозчика за убытки, возникающие вследствие его *небрежности, вины и упущений* иным образом, чем это предусмотрено в Гаагских правилах, считаются *недействительными* и не имеют юридической силы и правовых последствий.

Гаагские правила формировались под сильным влиянием традиционных морских держав, судовладельцы которых были заинтересованы в максимальном ограничении своей ответственности за принятый к перевозке груз. Их интересы нашли свое отражение в той части Гаагских правил, которая предусматривает исключения из статьи об ответственности судовладельца. Так, перевозчик освобождается от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом действия непреодолимой силы, карантинных ограничений, военных действий, восстаний или гражданских волнений, скрытых пороков груза, небрежности и упущений капитана, лоцмана и членов экипажа судна в судовождении или управлении судном, а также ряда иных причин, если последние не вызваны недостатком должной заботливости со стороны перевозчика (ст. 4 п. 2).

Согласно Гаагским правилам, установлен годичный срок исковой давности, который начинается с момента выгрузки груза.

2. **Протокол об изменениях Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте** (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Low Relating to Bill of Lading), подписанный в Брюсселе 23 февраля 1968 года, известный в мире как *Висбийские правила*, вступившие в силу в 1977 году. Данные правила вместе с Гаагскими правилами получили название ***Гаагско-Висбийских правил*** (The Haque-Visbi Rules), но это название, как и название Гаагских правил, не является официальным.

Протокол 1968 года лишь частично видоизменил Гаагские правила, нисколько не нарушив принципиальную основу ответственности за груз: при условии соблюдения морским перевозчиком требований относительно мореходности судна он освобождается от ответственности за ошибки своих служащих в судовождении или управлении судном, то есть за так называемые ***навигационные ошибки***, явившиеся причиной утраты или повреждения груза, и несет ответственность за ***коммерческие ошибки***, то есть ошибки в отношении груза.

Кроме того, Протоколом были внесены *поправки и изменения*, основные из которых следующие:

- исключено из статьи 4 Гаагских правил право перевозчика доказывать, что *данные по грузу*, указанные грузоотправителем и подтвержденные им в коносаменте, *неточны* — в спорах с любым другим держателем коносамента, сохранив это право только в спорах между перевозчиком и грузоотправителем;
- разрешено *продление срока исковой давности* свыше одного года по соглашению сторон;
- введена совершенно новая статья 4-бис, так называемая *оговорка Гималая* (Himalaya Clause), смысл которой сводится к тому, что служащие или агенты перевозчика не освобождаются от ответственности, если будет доказано, что ущерб грузу нанесен из-за их намеренного действия или упущения, или будет доказано, что они могли предвидеть, что вред грузу будет причинен. Это условие до настоящего времени встречается во многих коносаментах;
- установлен *более высокий предел ответственности* за недостачу и порчу груза: в размере 10 тыс. золотых франков Пуанкаре (условная денежная единица, содержащая 65,5 мг золота 900-й пробы) за место или 30 золотых франков Пуанкаре за килограмм, что выше, чем было ранее, так как с 1924 года в результате снижения стоимости валют реальная сумма ограничения ответственности снизилась почти в 10 раз;
- введено *Container Rule* — правило, касающееся контейнеров, в котором оговаривается, что если перевозчик принимает к перевозке контейнер или паллету как единицу груза, то вышеуказанный предел ответственности применяется к этой единице.

Полный текст Гаагско-Висбийских правил приведен в Приложении 13.

Как было отмечено, первоначально ограничение ответственности за груз устанавливалось во франках Пуанкаре. Однако это оказалось неудобным, так как франк Пуанкаре являлся искусственной валютой, требующей постоянной переоценки по отношению к валютам других стран. Поэтому в 1979 году был принят еще один Протокол к Гаагско-Висбийским правилам, который заменил франк Пуанкаре на новую искусственную коллективную денежную расчетную единицу, так называемую *единицу специальных прав заимствования* (Special Drawing Rights, SDR), установленную Международным валютным фондом. Курс SDR определяется на основе средневзвешенного курса специального набора валют и его всегда можно получить из обычных финансовых источников.

Страны, избравшие для применения Гаагские либо Гаагско-Висбийские правила, ввели их основные положения в свои национальные законодательства, то есть условия Правил стали частью национальных законов. Например, в Великобритании таким документом явился *Закон о перевозке грузов морем* (Carriage of Goods by Sea Act, COGSA) сначала в редакции 1924 года, а затем 1971 года; в США — COGSA 1936 года; в Австралии — COGSA 1924 года; в Канаде — COGSA 1936 года; в России и Украине они отражены в ряде статей Кодекса торгового мореплавания соответственно 1968 и 1995 годов.

3. **Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года** (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) или ***Гамбургские правила*** (The Hamburg Rules). В настоящее время действуют в редакции 1992 года.

Некоторые развивающиеся страны (группа 77), недовольные компромиссным характером Гаагско-Висбийских правил, выступили с инициативой разработки более радикального документа. Как свидетельствует история создания Гамбургских правил — они явились очень существенной уступкой со стороны судовладельцев в пользу грузовладельцев. В них полностью *ликвидированы* такие, ставшие уже традиционными для современной коммерческой практики понятия как *мореходность судна, навигационные и коммерческие ошибки, риски, опасности или*

случайности на море. Вместо этого в качестве единственной основы ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам является ***вина***. Об этом четко говорится в Приложении I этих правил: "*согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумпции (предположения) вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако, в определенных случаях, положения Конвенции изменяют это правило*". В конечном итоге, к Гамбургским правилам охотно присоединилась небольшая группа стран, не располагающих собственным торговым флотом; и считается, что только около 3% перевозимых морем грузов попадают под действие этих правил.

Гамбургские правила подразумевают принудительную замену Гаагских или Гаагско-Висбийских правил и вносят некоторые другие изменения и уточнения:

- *увеличена область обязательной ответственности перевозчика*, то есть данные правила применимы ко всем договорам морской перевозки грузов (за исключением чартеров) и возлагают на перевозчика ответственность *за все время нахождения у него груза*, в отличие от ответственности "*с момента, когда груз застроплен на судовые грузовые средства, до момента, когда он расстроплен во время выгрузки*" ("Tackle to Tackle"), которая является основным положением Гаагских и Гаагско-Висбийских правил;
- *увеличена сумма ответственности* на 25% по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами;
- *увеличено время предъявления претензий до двух лет*, что на год больше, чем в Гаагско-Висбийских правилах;
- наиболее значительным изменением явилось то, что за основу ответственности в них принято — возложение *презумпции виновности* (Presumed Fait) *на перевозчика* в случае утраты или повреждения груза, либо задержки его доставки. Это означает, что перевозчик заранее обвиняется за причинение ущерба без предварительного выявления источника этого ущерба и его причины. Чтобы избежать ответственности, перевозчик должен *документаль-*

но доказать, что он, экипаж судна, его агент или представитель предприняли все возможные меры, чтобы не допустить ущерба. Единственным исключением из принципа презумпции виновности является утрата, повреждение груза либо опоздание в доставке, явившиеся результатом пожара. В этих обстоятельствах бремя доказательства того, что пожар явился следствием вины перевозчика, лежит на заявителе;

- определена более четко *ответственность за задержку доставки груза*, и груз считается утраченным, если он не доставлен в течение *60 дней* от оговоренной даты доставки.

Необходимо отметить, что Гамбургские правила пока не получили широкого применения среди большинства морских государств, поэтому Гаагские и Гаагско-Висбайские правила продолжают оставаться наиболее популярными международными инструментами, регулирующими морскую перевозку грузов и признаки того, что они будут вытеснены Гамбургскими правилами весьма незначительны.

5.4. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ РЕКВИЗИТЫ И СОДЕРЖАНИЕ УСЛОВИЙ КОНОСАМЕНТА

Содержание условий коносаментов, применяемых в настоящее время в международном торговом судоходстве, отражают многовековую практику морской торговли и коммерческого оборота. Наибольшее влияние на содержание и форму коносаментов оказала английская практика торгового мореплавания. Так, например, в 1871 году английские линейные судоходные компании согласовали с отправителями и получателями грузов (импортерами и экспортерами) проформу так называемого "восточно-торгового коносамента". Хотя этот первый линейный коносамент и не получил широкого практического применения, он сыграл, однако, большую роль в другом отношении. В этом документе впервые была заложена *идея компромисса*, которая впоследствии стала основой всех дальнейших соглашений между судовладельцами (перевозчиками) и грузовладельцами (грузоотправителями и грузополучателями). Сущность этого компромисса сводилась к тому, что судовладелец, с одной стороны, освобождался от ответственности за навигационную ошибку, а с другой стороны, признавалась его ответственность за коммерческую ошибку. Этот компромисс действует и в настоящее время, хотя Гамбургские правила 1978 года уже отказались от него.

Обязательные реквизиты коносамента. Обычно устанавливаются законодательством (кодексами торгового мореплавания), наделяя коносамент подлинной юридической силой. Лицевая сторона коносамента содержит сведения и данные, в которых указываются участники перевозки.

Так, ***грузоотправителем*** предоставляются:

- *Shipper* — наименование грузоотправителя и место его нахождения;
- *Port of Discharge* — порт выгрузки согласно договора морской перевозки;
- *Consignee* — наименование грузополучателя, обозначенное тем или иным способом;
- *Particulars Furnished by Shipper of Goods* — наименование груза (с указанием имеющихся на нем основных марок, а также характера его опасности или особых свойств);
- *Gross Weight* — вес брутто;
- *Freight and Charges* — фрахт и другие платежи, причитающиеся с грузополучателя.

Вносятся в коносамент ***перевозчиком***:

- *Owners* — наименование перевозчика и его местонахождение;
- *Vessel* — наименование судна (флаг);
- *Port of Loading* — порт погрузки;
- *Внешнее состояние груза и его упаковки;*
- *Port of Discharging* — порт выгрузки;
- *Number of Original* — число оригиналов коносамента;
- *Place and Date of Issue* — место и время выдачи коносамента;
- *Signature* — подпись капитана или иного полномочного представителя перевозчика.

Отсутствие каких-либо реквизитов в соответствии с законом и действующими правилами могут сделать коносамент не-

действительным или лишить его функции товарораспорядительного документа.

Кроме перечисленных реквизитов, коносамент содержит и другие условия, отражающие особенности груза, а также связанные с ними условии его перевозки, законодательства стран погрузки и выгрузки, особенности направления перевозки.

Содержание условий коносамента. Как правило, все формы коносаментов имеют на оборотной стороне отпечатанные типографским способом стандартные условия перевозки, принятые в международном торговом судоходстве. К ним относятся: толкование принятых в коносаментах терминов (перевозчик, груз, держатель), условия о юрисдикции, первостепенности закона, девиации, лихтеровке, залоговом праве, общей аварии и спасании, фрахте и расходах, перегрузке и экспедиции, а также ряд других условий, характерных для сферы применения данной формы коносамента.

Рассмотрим ***стандартные коносаментные условия***, приводимые на обратной стороне бланка, более подробно:

1. Каждое предъявляемое к перевозке грузовое место *должно быть хорошо упаковано и иметь на упаковке четкую маркировку*: знаки, марки, номера с указанием места назначения груза буквами размером не менее 5 см. Предметы, на которых размещение марок и номеров затруднительно, должны быть снабжены прочно прикрепленными бирками. При несоблюдении этих условий перевозчик не отвечает за несвоевременную сдачу или порчу груза по этой причине.

2. Забота о надлежащей упаковке груза лежит *на обязанности грузоотправителя*. Степень удовлетворительности упаковки, а также состояния груза, предъявленного к перевозке без упаковки, определяется капитаном, перевозчиком или его агентом, которые в случае *признания упаковки неудовлетворительной отмечают об этом в коносаменте*. Грузовладелец несет ответственность за всякие убытки, вытекающие из-за неуказания или сокрытия грузоотправителем недостатков упаковки или неудовлетворительного состояния груза, перевозимого без упаковки.

3. *С письменного согласия грузоотправителя* грузы могут перевозиться на палубе на риск грузовладельца.

4. Грузовладелец отвечает перед перевозчиком *за правильность и точность* указанных грузоотправителем сведений о грузах, их внутреннем и внешнем состоянии, надлежащую маркировку, причем грузовладелец обязан возместить перевозчику все убытки, которые могут произойти от неправильности, неточности или неполноты представленных грузоотправителем сведений.

5. Перевозчику предоставляется *право проверять* как в пунктах отправления, так и по пути следования и в пунктах назначения соответствие перевозимых грузов их заявленным наименованиям.

Если окажется, что груз не соответствует его наименованию по коносаменту, независимо от того, перевозится ли груз в таре или без нее, грузовладелец обязан уплатить перевозчику двойную разницу между полной суммой фрахта, причитающейся за все время перевозки вместе с дополнительными сборами в соответствии с действительным наименованием груза, и платой, исчисленной на основании неправильных заявлений грузоотправителя. Кроме того, грузовладелец оплачивает перевозчику все расходы по осмотру, проверке и перевеске груза, а также отвечает перед ним за повреждение его или судовых помещений и по всяким иным убыткам, вызванным неправильным наименованием груза.

Перевозчик вправе подвергать проверке указанный грузоотправителем вес груза в порту назначения. За обнаруженный излишек веса взимается фрахт в двойном размере.

6. Грузоотправитель должен не позднее, чем за 24 часа до начала погрузки поименованного в коносаменте груза *передать перевозчику в пункте отправления все документы*, требуемые портовыми, таможенными, санитарными или иными правилами. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность этих документов и освобождается от ответственности за всякий ущерб по грузу, если таковой произошел из-за неправильности или недостаточности, или опоздания в предоставлении этих документов.

7. *Фрахт* и все другие, причитающиеся в силу договора перевозки платежи, *уплачиваются перевозчику в месте отправления*. Фрахт и все дополнительные платежи, полностью или частично не оплаченные при отправлении, считаются пере-

веденными к оплате на грузополучателя. Фрахт и связанные с перевозкой груза, платежи уплачиваются перевозчику *полностью* независимо от того, погиб ли груз или судно или нет.

При опасении возможного ущерба интересам перевозчика в месте назначения *фрахт вместе с другими платежами подлежит уплате полностью в месте отправления*, в частности:

а) если предъявленный к перевозке груз подвержен скорой порче;

б) если по своей малоценности стоимость груза не может покрыть фрахт и все другие, причитающиеся за перевозку, платежи;

в) если по причине неудовлетворительности упаковки, установленной в соответствии с пунктом 2 данного перечня коносаментных условий, возможны утрата, усушка, раструска, поломка или утечка груза или части его либо ухудшение качества такового;

г) при перевозке животных;

д) за грузы, перевозимые на палубе;

е) при адресовании грузов в те места, где нет представителя перевозчика.

8. При перевозке груза с *наложенным платежом* ответственность перевозчика за выдачу груза без предварительного получения наложенного платежа не может превышать суммы наложенного платежа.

9. *Право распоряжения грузом* (переадресование) после выдачи коносамента перевозчиком, его агентом или капитаном судна принадлежит грузоотправителю или грузополучателю, или законному держателю коносамента при условии предъявления им всех выданных экземпляров коносамента или предоставления достаточного обеспечения (гарантий).

Лицо, имеющее право распоряжаться грузом, может потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту следования или выдачи его не тому лицу, которое указано в коносаменте. Такое требование должно быть заявлено в письменной форме перевозчику в пункте отправления и подлежит выполнению.

Если, однако, исполнение этих указаний окажется для перевозчика невозможным, то он освобождается от ответственности, но сохраняет право на получение фрахта в первоначально обусловленных размерах. Грузовладелец обязан также уплатить разницу во фрахте в случае превышения его размеров по сравнению с установленным для доставки груза в первоначально согласованный порт назначения, а также возместить перевозчику все расходы, связанные с его переадресовкой.

10. Если из-за блокады, запрещения властей, военных действий, льда или каких-либо других, не зависящих от перевозчика причин, *груз не может быть выгружен в порту назначения* без риска для судна и груза, то перевозчик *имеет право* выгрузить его за счет и риск грузоотправителя в одном из ближайших портов захода, где это окажется возможным, и сообщить об этом грузоотправителю.

При желании грузоотправителя доставить перевозимый груз в порт первоначального назначения он должен подать об этом письменное заявление перевозчику в порту отправления. При условии выполнимости такого требования груз отправляется перевозчиком в порт первоначального назначения по новому коносаменту на своем судне или судне другого владельца. Во вновь составленный коносамент, сверх фрахта и платежей за эту новую перевозку, включаются также неоплаченные платежи и фрахт по первоначальному коносаменту, а равно все понесенные перевозчиком в связи с этим расходы.

11. *Не считается нарушением договора — отклонение судна* от обусловленного пути в целях спасания или попытки спасания на море человеческих жизней и имущества, а равно вызванное действительной необходимостью иное отклонение и заход в порты, причем перевозчик не отвечает за всякие связанные с этим потери и убытки.

12. Груз грузится и выгружается *со всей возможной для судна скоростью* и должен, соответственно, сдаваться или приниматься на строп или со стропа судна *без перерывов* днем и ночью, не исключая воскресных и праздничных дней, причем грузовладелец отвечает перед перевозчиком за все последствия невыполнения этого условия.

В случае непринятия грузовладельцем груза согласно настоящему условию или неявки его для принятия груза немедлен-

но по прибытии судна в порт капитан или агент перевозчика *вправе выгрузить груз* за счет и риск грузовладельца.

13. Перевозчик имеет право *задержать выдачу груза до уплаты фрахта* и всех других, причитающихся ему в силу договора морской перевозки, платежей (различных расходов, сборов, пошлин).

14. Если в течение *двух месяцев* со дня прихода судна в порт выгрузки *груз не будет востребован или грузовладелец не оплатит* всех упомянутых в пункте 13 платежей, то перевозчик вправе продать груз с публичного торга, о чем посылает письменное уведомление грузоотправителю.

Скоропортящийся невостребованный груз может быть продан и до истечения двухмесячного срока.

Суммы, вырученные от продажи груза, обращаются на покрытие всех причитающихся перевозчику платежей и расходов по обеспечению сохранности, хранению и продаже, причем, если вырученных денег окажется недостаточно, перевозчик вправе взыскать недополученную разницу с грузовладельца.

15. Перевозчик обязан заблаговременно и в начале рейса *привести судно в мореходное состояние*, надлежащим образом укомплектовать его экипажем, снарядить и снабдить судовыми запасами, а равно привести трюмы и холодильники в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, сохранение и перевозку груза.

Перевозчик не несет по настоящему пункту ответственности за скрытые недостатки, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости.

16. *Перевозчик отвечает за утрату и повреждение груза*, а также за задержку в его сдаче, если только утрата, повреждение или задержка не произошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть устранены заботами добросовестного перевозчика. Перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за груз, приведен в пункте 2 статьи 4 Гаагско-Висбийских правил.

Всякого рода условия и соглашения, касающиеся ответственности перевозчика за период от погрузки груза на судно и до окончания его выгрузки, противоречащие правилам настоящей статьи, считаются недействительными и не имеющими никакой силы.

17. Груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или вообще опасный по своей природе, ставший опасным для судна или другого груза, может быть выгружен перевозчиком в пути во всякое время в любом месте либо уничтожен или обезврежен без уведомления грузовладельца, причем последний обязан уплатить перевозчику полностью обусловленный фрахт.

18. Общая авария регулируется Йорк-Антверпенскими правилами и распределяется на основании диспаши.

19. Все претензии и споры, возникающие из настоящего коносамента и в связи с ним, должны разрешаться на основании законодательства.

Нужно заметить, что несмотря на то, что коносамент содержит ряд условий морской перевозки, они не такие подробные как в чартере. В настоящее время наблюдается тенденция к упрощению стандартных форм коносаментов, максимальному сокращению числа их реквизитов и условий.

В коносаментах, которые издаются при наличии чартера, обязательно делается ссылка на условия последнего. Если такой ссылки в печатном тексте нет, ее следует внести самостоятельно (допечатать), кроме того, необходимо включить соответствующую оговорку о применении условий, правил и исключений, предусмотренных этим чартером *(All other terms, conditions and exceptions as per charter party dated ... are herewith incorporated)*. Особенно важно внести ссылку на чартер тогда, когда в печатном тексте коносамента нет общепринятых оговорок.

Оговорки коносамента. Следует различать понятия "условие" коносамента и "оговорка" в смысле пометка. ***Условие*** – это взаимосогласованный элемент (пункт) договора, изменение которого требует тех же формальностей, что и заключение договора: взаимного согласия, надлежащего оформления и подписания. ***Оговорка (пометка)*** вносится в одностороннем порядке без согласия другой стороны и содержит указание или замечание на положительный или отрицательный факт, имеющий значение в рамках договора.

Если внешний осмотр груза подтверждает его хорошее состояние и в коносамент не вносятся какие-либо специальные оговорки о состоянии груза, то такой коносамент называют "чистым".

Чистый коносамент (Clean Bill of Lading) — коносамент, не содержащий каких-либо *пометок (оговорок)* о наличии у перевозчика претензий к качеству и количеству, принятого к перевозке груза, или его упаковке и маркировке и, отражающий ответственность грузовладельца за качество товара и его упаковку. Если такие пометки имеются, то коносамент называют "*нечистым*" или "*грязным*" (Dirty Bill of Lading; Claused Bill of Lading) и по нему банк не производит оплату за отгруженный товар. Смысл слова *пометка* (Notation) в банковском понимании этого слова — краткая запись капитана или иного представителя перевозчика на полях коносамента о фактах, имевших место в процессе приема коносаментной партии груза. Точные и недвусмысленные выражения этой записи должны сделать очевидным существование факта дефектного состояния груза или его упаковки. Такую запись можно сделать от руки или печатным способом при выдаче коносамента грузоотправителю, например, "груз влажный" ("Cargo Wet"); "груз гниет" ("Cargo Rotting"); "некоторые мешки порваны" ("Some Bags Torn") и т.п. В таких случаях состояние груза подвергается сомнению.

Необходимость предъявления чистого коносамента является обычным условием контракта купли-продажи, без соблюдения которого продавец, как правило, не может получить в банке, причитающийся ему за товар, платеж.

Не обращают чистый коносамент в "нечистый" оговорки (пометки):

- которые определенно не подвергают сомнению состояние груза, а просто говорят о том, что перевозчик, проявив разумную компетенцию и заботливость, считает для себя возможным дать неквалифицированное описание, например, "железные бочки, бывшие в употреблении" ("Used Drums"), "грязные кипы" ("Dirty Bales") и т.п;
- в которых перевозчик заявляет, что ему неизвестны содержание, вес, качество или техническая спецификация товара, например, "качество, состояние неизвестны" ("Quality, Condition Unknown"). Такая оговорка в практике получила название оговорка "о неизвестности".

Оговорка "о неизвестности" (Disclaimer About Uncertainty) — оговорка, сделанная в коносаменте перевозчиком, когда у того

нет разумной возможности проверить заявленные грузоотправителем данные или у него есть серьезные основания сомневаться в их правильности. Ее редакция может быть различной, но смысл одинаков — перевозчик не мог проверить данные грузоотправителя или сомневался в их правильности, в связи с чем он не подтверждает их от своего имени, а включает эти данные в коносамент только со слов грузоотправителя.

Оговорка "о неизвестности" не влияет на чистоту коносамента и ни в коем случае не освобождает перевозчика от ответственности за утрату или повреждение груза и даже не снижает этой ответственности, но она переносит *бремя доказывания* с перевозчика *на грузовладельца*; то есть, если в общем случае грузовладелец заявляет претензию, исходя из безусловной правильности коносамента, то при наличии оговорки "о неизвестности" грузовладелец должен первоначально доказать правильность заявления грузоотправителя о грузе.

Оговорка "о неизвестности", главным образом, применяется при перевозке насыпных или навалочных грузов, а также штучных грузов, которые крайне сложно пересчитать. При перевозках генеральных грузов оговорка "о неизвестности" возникает, в основном, при сомнениях перевозчика в правильности сведений о состоянии груза, так как перевозчик может проверить только внешнее состояние тары и упаковки.

Оговорка "о неизвестности" внесена в типографский текст практически всех коносаментов, но типографская оговорка обычно не принимается во внимание судом или арбитражем, так как она вносилась априори, без учета действительных обстоятельств рейса. Только внесенная от руки или штампом после погрузки в конкретных обстоятельствах она имеет серьезное юридическое значение.

Следует иметь в виду, что если грузовладельцу удастся доказать, что у перевозчика была разумная возможность проверить данные, заявленные грузоотправителем — оговорка "о неизвестности" теряет свое значение.

При контейнерных перевозках, когда перевозчик принимает затаренный и опломбированный контейнер грузоотправителя, невозможность проверить число мест и состояние груза внутри контейнера очевидна. Относительно количества и состояния груза

в контейнере — оговорка "о неизвестности" вносится аббревиатурой: STB (Said To Be) или STC (Said To Contain). Однако поскольку любая оговорка о неизвестности только создает определенную презумпцию и, в конечном итоге, не освобождает перевозчика от ответственности за сведения о грузе, внесенные в коносамент, в современных коносаментах контейнерных линий вопрос о содержимом контейнера решается иначе. Сведения о грузе, представленные грузоотправителем, бланком проформы коносамента разделены на две части:

- первая — "*принято перевозчиком*" (Carrier's Receipt), в нее включены марки, номера и число мест;
- вторая — "*все сведения о грузе, представленные грузоотправителем, перевозчиком не подтверждаются*" (All particulars furnished by Shipper, Carrier make no representation), в эту часть включено описание груза внутри контейнера.

В тексте второй страницы коносамента (той, которая относится к боксовой форме) приведено условие о том, что "*описание груза используется только в отношениях между грузоотправителем и грузополучателем и не является частью условий коносамента и не связывает перевозчика обстоятельствами*" (Such particulars are for Shipper's and Consignee's use only and are not part of the Bill of Lading terms and are not binding on the Carrier).

Близкая по смыслу к оговорке "о неизвестности" **оговорка "о спорности числа мест"** вносится в коносамент, когда счет судна расходится с числом мест, заявленных грузоотправителем. Как оговорка "о неизвестности", так и оговорка "о спорности числа мест" не наносит ущерба коносаменту как товарораспорядительному документу, коносамент остается чистым.

Если груз имеет дефекты тары или самого груза, выявленные по внешнему осмотру, перевозчик *должен* внести в коносамент точные и однозначные сведения о плохом состоянии груза. Такие сведения вносятся в коносамент исключительно *на основании штурманской расписки* и должны носить конкретный характер. Грузоотправитель должен быть предупрежден о предполагаемом внесении оговорок в коносамент. Должен ли капитан вносить в коносамент известные ему сведения о дефектах

груза? Да, так как не внесение в коносамент сведений о дефектах груза, так же как и внесение заведомо ложных сведений, является обманом будущих держателей коносамента (банков, грузополучателей), которые действуют, опираясь только на описание груза в коносаменте, и не могут знать действительного состояния груза. Нарушается принцип "публичной достоверности" ценной оборотной бумаги, которой является коносамент.

Однако, в случае сомнений в отношении состояния груза следует обратиться за помощью в клуб P&I или к независимому сюрвейеру. Наглядным подтверждением необходимости такого шага служит приведенный ниже пример.

На одном из судов капитан отметил, что во время погрузки удобрений часть груза была мокрой и обезцвеченной. По его мнению, в грузе было много посторонних примесей (пластик, резина, камешки и др.). Оговорка об этом была внесена в штурманскую расписку и капитан отказался подписывать чистый коносамент. Это повлекло за собой целую цепочку событий: рейсовые фрахтователи отказались платить фрахт тайм-чартерному оператору, тот, в свою очередь, арендную плату владельцу судна. Кроме того, цены на удобрения с момента подписания торгового контракта снизились, и покупатели отказались принимать груз по стартовой цене. Дело зашло в тупик. При выгрузке независимый сюрвейер установил, что груз в нормальном состоянии, небольшая часть засоренного груза пришла в негодность вследствие неудовлетворительного состояния трюмов. Стороны обратились в суд, который решил, что нет очевидных доказательств того, что груз засорен до погрузки, и, следовательно, капитан должен был подписать чистый коносамент. В свою очередь, если капитан сомневался в хорошем состоянии груза, то должен был пригласить независимого сюрвейера, чтобы определить что груз: "Apparent good order and condition". Претензии по убыткам участников перевозки были обращены судовладельцу.

Отсюда, постоянными спутниками чистого коносамента является конфликт интересов в отношениях между: продавцом и покупателем, перевозчиком и грузоотправителем, банком и лицом, в пользу которого устанавливается платежное обязательство, страхователем и страховщиком, фрахтователем и фрахтовщиком.

Существует практика выдачи грузоотправителем **гарантийных писем** перевозчику в обмен на чистый коносамент под заведомо поврежденный груз. В таких письмах грузоотправитель гарантирует самостоятельно урегулировать претензии по грузу с грузополучателем, не привлекая перевозчика, или возместить перевозчику убытки, связанные с претензиями по грузу. Подобные письма являются недобросовестной коммерческой практикой: сговором грузоотправителя и перевозчика с целью обмана держателей коносамента (грузополучателей). Принятие подобных гарантийных писем нецелесообразно и потому, что судовладелец, как правило, в таких случаях лишается возможности реализовать полученные *гарантии*, если грузоотправитель впоследствии откажется возместить ему понесенные убытки, и может быть признано оправданным лишь в случаях предъявления грузоотправителем груза с незначительными недостатками тары, не угрожающими *качеству* и *сохранности* перевозимых *грузов*.

Гарантийные письма не рассматриваются в суде или арбитраже в качестве аргумента и в законодательстве большинства стран не упоминаются.

Впервые, как юридическое понятие, гарантийное письмо возникло в Гамбургских правилах 1978 года. Смысл статьи 17 Правил в следующем:

- грузоотправитель гарантирует перевозчику правильность заявленных сведений о грузе и несет ответственность по этой гарантии даже после передачи коносамента третьим лицам. Гарантии грузоотправителя *не освобождают перевозчика от ответственности* по договору морской перевозки перед третьими лицами;
- любое гарантийное письмо, выданное грузоотправителем перевозчику, является недействительным по отношению к третьим лицам — держателям коносамента;
- гарантийное письмо является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик, не делая оговорку о плохом состоянии груза, не имел намерения обмануть грузополучателя или других лиц, заинтересованных в коносаменте;

- если преднамеренный обман имел место, перевозчик несет ответственность без права на ее ограничение, предусмотренное Гамбургскими правилами.

Конфликт интересов перевозчика и грузоотправителя в описании состояния груза в коносаменте состоит в том, что груз или его упаковка всегда имеют мелкие, незначительные дефекты, их скрупулезное внесение в коносамент делало бы практически все коносаменты "нечистыми". В 1982 году Международная торговая палата разработала перечень оговорок (пометок) о мелких дефектах груза и упаковки, которые могут быть внесены перевозчиком в коносамент без нарушения его "чистоты". Практическое использование таких оговорок зависит от отношения к ним банков, страховых компаний и грузополучателей.

В законодательствах нет исчерпывающего перечня оговорок. Их содержание определяется сложившейся практикой, которой выработаны тексты таких оговорок.

Наиболее распространенные оговорки коносамента

Оговорки о применимом законе или ссылки на чартер:

- применение Гаагских или Гаагско-Висбийских правил (Paramount) — "The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to B/L, dated Brussels the 25th August 1924, as enacted in the country of shipment, the corresponding Legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsority applicable, the terms of the said Convention shall apply";
- применение к коносаменту условий чартера — "Subject all terms, conditions and exceptions of the Charter-party dated ... at _ including the arbitration clause".

Оговорки об оплате фрахта:

- предварительная оплата: "Freight Prepaid"; "Freight Paid";
- оплата фрахта в соответствии с условиями чартера — "Freight payable as per Charter-party dated ... ";
- оплата фрахта в порту назначения: "Freight Collect"; "Freight Payable at Destination";

- отнесение дополнительных расходов на грузополучателя — "All expenses after passing ships tackle to be for receivers account".

Оговорки о "неизвестности":

- вес, мера, количество, состояние, содержание и стоимость неизвестны — "Weight, measure, quantity, condition, contents and value unknown";
- данные и вес груза по заявлению и на собственности грузоотправителя: "Shipper's Weight" — SW (вес грузоотправителя); "Said To Weight" — STW или "Said To Be" — STB (вес по заявлению грузоотправителя); "Said To Contain" — STC (содержимое по заявлению); "Shipper's Load and Count" — SLC (погружено и посчитано грузоотправителем);
- спорное количество груза — "Received on board 7100 MT, 200 MT more in dispute" (указывается количество груза, принятое по мнению перевозчика);

Другие оговорки:

- оговорка о палубном грузе — "Shipped on deck at Shipper's risk" (перевозка на палубе на риск грузоотправителя); "The Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising" (перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза, независимо от характера случившегося);
- оговорка о грузе без упаковки — "Unprotected cargo, ship is not responsible for losses or damages by reason of this fact";
- оговорка, обязательная для всех оригиналов, если хотя бы один из них следует капитанской почтой на борту судна — "One original Bill of Lading retained on board against which bill delivery of cargo may properly be made on instructions received from Shippers/Charters".

Контейнерные оговорки:

- вес и содержимое контейнера (по заявлению грузоотправителя): STB; STC;
- оговорка об оплате демереджа за задержку контейнера грузополучателем — "Demurrage costs at port of discharge free time ... days. After expiry of the free time the following charges are due per day or part there of ... per 20' and ... per 40' container".

5.5. РЕКОМЕНДАЦИИ БИМКО ПО КОНОСАМЕНТАМ

Включение условий чартера в коносаменты. БИМКО рекомендует включать в коносаменты условия чартера посредством следующей оговорки: *"Все положения и условия, права и исключения чартера, в том числе оговорка о военных рисках и оговорка о суде и арбитраже, включаются в текст коносамента. Если данный коносамент был выдан в связи с перевозкой, которая была оформлена какой-либо чартерной профформой, то условия чартера ... (вносится наименование профформы) будут считаться включенными в настоящий коносамент"*.

О подписании чистого коносамента. БИМКО предостерегает своих членов относительно попыток фрахтователей включить в чартер условия о подписании судовладельцем чистых коносаментов, поскольку последствия этого шага могут негативно отразиться на интересах судовладельца.

Соглашаясь подписать чистый коносамент, в котором подтверждается качественное состояние груза, капитан берет на себя и на судовладельца ответственность перед держателем коносамента за повреждения, причиненные грузу до его поступления в ведение перевозчика.

Столь же опасно принимать так называемые гарантийные письма в обмен на выдачу чистого коносамента. Следующий пример наиболее ярко иллюстрирует эту проблему. Фрахтователь при заключении чартера "Gencon" пытается склонить судовладельца включить следующую оговорку в его текст: *"Фрахт, выплаченный в течение 5 дней со дня подписания чистого коносамента, означает фрахт, уплаченный вперед"*. Такая оговорка неприемлема, она никогда не должна включаться в договор морской перевозки, поскольку не гарантирует судовладельцу действительной уплаты фрахта после выдачи капитаном чистого коносамента.

Исключение из коносаментов условия "о том, что фрахт уплачен вперед". Известно, что капитаны или портовые агенты подвергаются давлению со стороны грузоотправителей с целью исключения из коносамента условия об уплате фрахта вперед, даже если фрахт не был уплачен вообще, или даже, если агенты не знали в это время, был ли действительно фрахт получен

судовладельцем в период, оговоренный в договоре морской перевозки. Никто не может рассчитывать на получение расписки за то, чего в действительности не было получено.

Коносамент, в котором говорится, что фрахт уплачен вперед и, в котором капитан поставил свою подпись, или который подписал агент от имени капитана, выступает как расписка в получении груза.

Коносамент является документом, подтверждающим право на грузы, и сторона, которая владеет коносаментом, может по предъявлении его в порту выгрузки ожидать получения погруженных товаров, даже если фрахт, вопреки передаточной подписи на коносаменте, в действительности не был уплачен.

В новой проформе стандартного рудного чартера "Orevoy" положения о фрахте содержатся во фрахтовой оговорке (п. 13) и в оговорке коносамента (п. 22), которые совершенно четко указывают, что коносаменты, содержащие отметку "Freight Prepaid" (предварительно оплаченный фрахт), не могут быть выданы до тех пор, пока фрахт не будет действительно уплачен. Например, статья 22 содержит следующее положение: "Ни судовладелец, ни его служащие не могут подписать коносамент до тех пор, пока фрахт, причитающийся судовладельцу, не был действительно выплачен ему вперед должным образом".

Неправильное датирование коносамента. БИМКО предупреждает своих членов о необходимости соблюдения капитанами обязанности правильного датирования коносаментов (подробнее в параграфе 5.1).

В практике встречаются случаи, когда фрахтователь или грузоотправитель оказывает сильное давление на капитана с целью заставить его подписать коносамент с неправильной датой. Такое действие капитана рассматривается как обманный акт.

Указание капитаном окончательной даты погрузки, содержащейся в контракте купли-продажи, не является обязательным для капитана, и не оправдывает неправильное датирование им коносамента. Следует иметь в виду, что капитан в любом случае должен безотлагательно предупреждать судовладельца и информировать фрахтователя в соответствии с условиями чартера о любых изменениях в позиции судна.

Предоставление права портовым агентам подписывать и выдавать чартерные коносаменты. БИМКО отрицательно относится к этому и не рекомендует уполномочивать агентов на совершение указанных действий. При рейсовом фрахтовании нет никакой необходимости предоставлять агентам такие полномочия. Грузовые документы должны быть представлены вовремя, и капитан должен проверить все записи и подписать (или настоять на исправлении) коносамент. *Проверка* каждой детали в коносаменте является такой же важной функцией, как и подписание коносамента, и не может быть предоставлена другим лицам. Нужно быть особенно осторожным в том случае, когда один и тот же портовый агент обслуживает не только судовладельца, но и фрахтователя, вследствие чего могут возникнуть коллизии интересов. Известны случаи, когда судовладелец в результате такого уполномочивания ставил себя в затруднительное положение.

Выдача груза без предъявления оригинала коносамента. В последние годы БИМКО периодически предупреждает своих членов о серьезных последствиях, которые возникают в связи с выдачей груза без предъявления оригинала коносамента.

Между тем судовладельцы и капитаны продолжают подвергаться сильному давлению со стороны фрахтователей и грузовладельцев, требующих выдавать грузы без предъявления оригинала коносаментов.

Участились случаи, когда в договоры морской перевозки грузов включаются специальные гарантийные оговорки, которые обязывают судовладельцев выдавать груз независимо от того, поступил или нет оригинал коносамента в порт выгрузки и был ли он предъявлен перевозчику. Примером такой оговорки является следующая: "*Если коносаменты не поступают вовремя, судовладельцы должны выдать весь груз без предъявления оригинала коносамента. Фрахтователи обязуются перед судовладельцами принять на себя все последствия выгрузки груза без представления оригинала коносамента*". Встречается и худший вариант оговорки: "*Если коносаменты вовремя не поступают в порт выгрузки, то судовладельцы согласны выдать весь груз без предъявления оригиналов коносаментов*".

БИМКО пришел к выводу, что имеются очень веские причины противодействовать разрастающейся и неправильной прак-

тике внесения таких оговорок в договоры морских перевозок, в результате чего судовладельцы обязаны выдавать груз без представления оригинала коносамента. Судовладельцам рекомендуется, даже в условиях неблагоприятной для них рыночной конъюнктуры, не уступать давлению фрахтователей по включению подобных оговорок в договоры морской перевозки, так как, выдавая груз без представления оригинала коносамента, судовладельцы подвергают себя очень сильному финансовому риску, потому что груз может быть выдан лицу, в действительности не являющемуся владельцем коносамента.

Современная практика знает случаи, когда выдача груза без предъявления оригиналов коносаментов была ошибочной, что привело к аресту судна и последующей продаже его с аукциона в покрытие нанесенных грузовладельцам убытков.

Существует также другая причина, которая может привести к серьезным последствиям для судовладельцев, согласившихся на включение упомянутых оговорок. Речь идет *об отказе* клубов взаимного страхования страховать подобные риски, поэтому они предупреждают своих членов не включать в договоры морской перевозки оговорок подобного типа.

Случается, что фрахтователи и получатели груза оказывают давление на судовладельцев, предлагая им *гарантийные письма*. Может оказаться, что такие гарантии не будут иметь никакой ценности, если кредитоспособность фрахтователей или грузополучателей не известна. Поэтому, в качестве альтернативы, предлагается фрахтователям или грузополучателям представлять банковскую гарантию для покрытия возможного ущерба, причиненного выдачей груза без предъявления оригинала коносамента. В этом случае судовладельцам настоятельно рекомендуется проконсультироваться со своими страховыми клубами и не принимать банковских гарантий без предварительных консультаций. Судовладельцы должны снабжать надлежащими инструкциями своих капитанов или агентов, предупредив их об опасности выдачи груза без представления оригинала коносамента. Небрежное отношение капитанов или агентов к точному соблюдению упомянутых инструкций приводит к негативным последствиям для судовладельцев.

5.6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ПО КОНОСАМЕНТУ

Период ответственности. Согласно Гаагско-Висбийским правилам, перевозка грузов (и, следовательно, период ответственности перевозчика за груз) охватывает промежуток времени "*с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна*" (ст. 1, п. "e"). Однако это выражение нельзя понимать буквально, так как положения Правил распространяются не только на грузы, находящиеся на борту судна, но и на сам процесс погрузки и выгрузки. Следовательно, перевозчик только до погрузки и после выгрузки не связан положениями Правил.

Гаагско-Висбийские правила предусматривают *императивный (обязательный) режим ответственности* только к периоду собственно перевозки, поскольку статья 7 устанавливает, что до погрузки на борт и после его выгрузки с судна стороны могут вступать в любые соглашения по вопросам ответственности за груз (хранения, попечения о нем и его обработке до погрузки и после выгрузки с судна, на котором груз перевозился морем). Несмотря на четкость формулировки о периоде ответственности, иногда трудно определить, что она означает в конкретном случае, так как морская перевозка — это единый процесс. Исходя из этого, перевозчику (капитану) рекомендуется проявлять осторожность и не рассматривать данное положение как второстепенное. Кроме того, законы некоторых стран (например, Закон Хартера 1893 года в США) позволяют продлевать период ответственности в обоих направлениях, и может случиться, что ответственность судовладельца в соответствии с местными обычаями или законами расширится, захватывая и периоды до и после выгрузки. Таким специальным случаем может явиться перевозка груза на линейных условиях. Именно в сфере линейного судоходства наметилась тенденция к тому, что перевозчик (судно или его агент) обязан вмешаться, когда видит, что грузоотправители либо грузополучатели уклоняются от проявления надлежащей заботы о грузе до погрузки или же сразу после выгрузки.

Система ответственности. Как уже было упомянуто, перевозчик не может освободить себя от ответственности, установ-

ленной в Гаагско-Висбийских правилах, что выражено следующим образом: "*Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за утрату или повреждения груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящими Правилами, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы*" (ст. 3, п. 8). Перевозчик может, тем не менее, увеличить свою ответственность, и нередко он, например, принимает на себя ответственность, предусмотренную Гаагскими правилами, также и за груз, перевозимый на палубе.

Статья 4 Гаагско-Висбийских правил состоит из пяти пунктов и содержит ряд положений, имеющих принципиальный характер для решения вопросов ответственности морского перевозчика за груз не только по нормам Правил, но также и по законодательству большинства стран мира. Так, пункт 1 статьи 4 устанавливает правило о мореходности судна и о значении этого правила для ответственности перевозчика, пункт 2 статьи 4 содержит перечень оснований освобождения перевозчика от ответственности за груз. Рассмотрим эти вопросы более подробно.

Мореходность судна. "*Ни перевозчик, ни судно не отвечают за утрату или повреждение, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным*" (ст. 4, п. 1 Гаагско-Висбийских правил).

В английской практике мореходность судна разделяется на два этапа: Cargoworthiness — *мореходность по грузу* и Seaworthiness — *мореходность по плаванию*. Мореходность по грузу должна быть обеспечена к моменту подачи судна под погрузку; мореходность по плаванию — к моменту выхода судна в море.

Главнейшей обязанностью перевозчика является проявление должной заботливости о грузе на всех этапах его перевозки. Пункт 2, статьи 3 Гаагско-Висбийских правил гласит: " ... *перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их*". В этой статье нет оговорок и каких-либо исключений для перевозчика. Ошибки в обращении с грузом, то есть *коммерческие ошибки* — всегда являются основанием ответственности морского перевозчика.

Согласно Гаагско-Висбийским правилам перевозчик не несет абсолютной ответственности за немореходность судна. Он обязан лишь перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость о том, чтобы привести судно в мореходное состояние, и, если впоследствии будет доказано, что эту обязанность перевозчик выполнил, он сможет освободиться от ответственности за утрату или повреждения груза, возникшие по причине немореходности судна.

Перечень оснований освобождения перевозчика от ответственности за груз. Основная идея Гаагско-Висбийских правил состоит в том, что морской перевозчик несет ответственность за утрату или повреждения груза, возникшие в результате виновных действий его самого либо его служащих и агентов. При этом, бремя доказывания отсутствия вины указанных лиц лежит на перевозчике. Иными словами, последний должен доказать, что ни он сам, ни его служащие своими виновными действиями не причинили ущерба грузу. Если обстоятельства ущерба не выяснены, предусматривается вина перевозчика. Пункт 2 статьи 4 Гаагско-Висбийских правил формулирует эти освобождения таким образом: "*Ни перевозчик, ни судно не отвечает за утрату или повреждения, возникшие вследствие или явившиеся результатом:*

a) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) пожара, если только он не возник вследствие вины перевозчика или с его ведома;

c) рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;

d) непреодолимой силы;

e) военных действий;

f) действий антиобщественных элементов;

g) ареста или задержания властями, правителями или народом, либо наложения судебного ареста;

h) карантинных ограничений;

i) действий или упущений грузоотправителя или грузовладельца, его агентов или представителей;

j) забастовок или локаутов, либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам, частным или общим;

k) восстаний или народных волнений;

l) спасания или попытки спасания жизни либо имущества на море;

m) потери объема или веса, либо всякой другой утраты или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или внутренне присущих грузу дефектов;

n) недостаточности упаковки;

o) недостаточности или несоответствия маркировки;

p) скрытых дефектов, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

q) всяких прочих причин, возникших не по вине перевозчика и не с его ведома и не по вине или небрежности агентов или служащих перевозчика, однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия самого перевозчика или с его ведома, и ни действия и ни вина агентов или служащих перевозчика не способствовали утрате или повреждению".

Многочисленные судебные решения по морским искам в мировой практике определили достаточно четкое толкование смысла перечисленных в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах *освобождающих обстоятельств*:

1. *Навигационная ошибка* (ст. 4, п. 2а) — это не только ошибка в штурманских расчетах, но и любое упущение в управлении судном, его механизмами и системами как техническими объектами. Например, повреждение груза в результате посадки судна на мель или ошибок в использовании топливной, осушительной или других систем судна в равной степени относятся к навигационным ошибкам.

Навигационная ошибка — наиболее сложное и спорное понятие в части ответственности морского перевозчика. Оно исторически сложилось из особенностей морского судоходства — перевозчик, как судоходная компания, не может контролировать

действия капитана и экипажа в рейсе, поэтому ошибки в управлении судном не могут быть связаны с виной и ответственностью *самого перевозчика*. Грузовладельцы настойчиво возражали против освобождения перевозчика от ответственности за навигационную ошибку, в результате чего она не была включена в Афинскую конвенцию о перевозке пассажиров и Гамбургские правила. Однако Гаагско-Висбийские правила сохраняют понятие *навигационной ошибки* как основание, освобождающее перевозчика от ответственности.

В этой связи необходимо отметить, что навигационная ошибка могла стать следствием причин, не зависящих от перевозчика: некомпетентности лоцмана; неправильных действий буксиров, упущений властей в отношении углубления каналов/фарватеров; удаления остатков кораблекрушений; установки средств навигационного оборудования и др. Несколько аварийных происшествий с судами, случившихся в последнее время, показывают, что власти прибрежных государств не руководствуются названным положением Гаагско-Висбийских правил, стараясь переложить вину за убытки от аварии на капитана судна. Это подтверждают следующие примеры:

Так, в декабре 1999 года французские власти не разрешили груженому нефтью танкеру "Erica" укрыться от жестокого шторма в одном из портов-убежищ на Атлантическом побережье страны. В результате судно разломилось на две части и затонуло. Следствием аварии явилось загрязнение морской среды и большого участка берега, в котором обвинялся капитан танкера.

В ноябре 2002 года крупнотоннажный танкер "Prestige" с грузом мазута на борту попал в сильный шторм в Бискайском заливе. Капитан, опасаясь за судьбу судна, попросил испанские власти эвакуировать большую часть экипажа и разрешить танкеру укрыться в защищенном от непогоды заливе. Однако в этом ему было отказано, капитан получил указание отвести танкер подальше от берега, где он через некоторое время затонул. Вновь результатом аварии было крупное загрязнение побережья и большие убытки, в том числе — стоимость утраченного груза. И хотя действия опытного капитана в сложившейся ситуации были правильными, и он до последнего оставался на гибнущем судне, стараясь его спасти, испанские власти возложили ответствен-

ность за происшедшее на него. В процессе долгих судебных разбирательств капитан несколько лет провел в тюрьме.

Танкер "Tasman Spirit" по вине властей и лоцмана порта Карачи сел на мель при следовании в порт, что привело к крупному загрязнению моря и побережья. Как и в предыдущих случаях, капитан и несколько членов экипажа были названы виновниками аварии и несколько месяцев находились под арестом. Как видно на практике, в случаях аварий и инцидентов с судами при перевозке грузов далеко не всегда применяется положение Гаагско-Виссбийских правил о навигационной ошибке, освобождающее перевозчика от ответственности за возникшие вследствие этого потери и убытки.

Перевозчик может сослаться на навигационную ошибку только, если ее возникновение не было связано с мореходностью судна. В частности, если доказано, что ошибка вызвана низкой квалификацией капитана или членов экипажа, недостаточностью опыта их работы на судах данного типа, отсутствием необходимых инструкций со стороны судовладельца, происшествие будет рассматриваться как результат мореходности судна, а не навигационной ошибки. Посадка судна на мель из-за отсутствия нужных карт и навигационных пособий или неисправности навигационных приборов тоже не будет признана навигационной ошибкой.

Так же как от мореходности судна, навигационную ошибку следует отличать — от ошибок и упущений в отношении заботы о грузе, за которые перевозчик *всегда несет ответственность*. Провести грань между навигационной и коммерческой ошибками бывает довольно трудно, например, неправильное штормование, на первый взгляд, представляется навигационной ошибкой, но если оно приводит к повреждению груза, оно рассматривается так отсутствие должной заботливости о грузе.

2. *Пожар, если только он не возник вследствие вины перевозчика или с его ведома* (ст. 4, п. 2b). В контексте данного пункта подразумевается, что перевозчик будет нести ответственность за последствия пожара, если он произошел по вине или при соучастии менеджеров компании-перевозчика, имеющих право давать распоряжения от имени компании. Пожар, произошедший по вине капитана, экипажа или береговых рабочих на борту судна, не может рассматриваться как вина перевозчика.

3. *Непреодолимая сила* (ст. 4, п. 2d). Обстоятельства непреодолимой силы освобождают сторону, не выполнившую обязательств, и по условиям общегражданской ответственности. К таким обстоятельствам относятся события, наступление которых в большинстве случаев невозможно предвидеть, а их последствия невозможно предотвратить никакими усилиями. Именно *непреодолимость* является определяющим признаком такого рода событий. Например: взрыв танкера от попадания молнии, землетрясение или цунами в период стоянки судна в порту и т.д. Обычные, даже очень тяжелые гидрометеорологические условия, к форс-мажорным обстоятельствам не относятся.

4. *Риски опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах* (ст. 4, п. 2c). В общем виде это исключение известно как морские опасности. ***Морские опасности*** — это такие обстоятельства, которые добросовестный перевозчик предвидел, но в конкретных обстоятельствах рейса хорошо оснащенное судно не смогло их преодолеть, несмотря на все усилия экипажа. Гибель судна во время шторма обычно, но не всегда, рассматривается как такого рода обстоятельство.

5. *Чрезвычайные обстоятельства социального характера* (ст. 4, п. 2e-k). Само по себе наличие чрезвычайных обстоятельств не снимает с перевозчика обязанности заботы о грузе. В подобных обстоятельствах он, тем не менее, должен принять все необходимые и разумные меры для сохранения груза. Неоднозначно решается вопрос об ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза, вызванные арестом или задержанием судна. Если арест вызван долговыми обязательствами перевозчика, возникшими по текущему рейсу, это может являться основанием для освобождения его от ответственности. Если же арест судна связан с долговыми обязательствами перевозчика по предыдущим рейсам, то они не будут рассматриваться как основание для освобождения от ответственности.

6. *Действия или упущения грузоотправителя или грузовладельца* (ст. 4, п. 2 i,n,o). Ошибки и упущения подобного рода со стороны грузоотправителя не позволяют перевозчику добросовестно выполнить свои обязательства по договору перевозки. Особое внимание уделено в Гаагских правилах ответственности грузоотправителя за точность сведений о грузе, предоставленных

для внесения в коносамент. Так, в пункте 5 статьи 3 говорится: "*Должно считаться, что грузоотправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность маркировки, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и грузоотправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности указанных данных*". Однако для поддержания доверия к коносаменту, как к ценной бумаге, Гаагские правила не освобождают перевозчика от ответственности за неточность сведений о грузе, приведенных в коносаменте, перед любым иным, чем грузоотправитель, держателем коносамента. В случае возникновения такой ответственности у перевозчика груза сохраняется право прямого регрессного иска против грузоотправителя.

Гаагско-Висбийские правила содержат более *жесткую формулировку* об ответственности грузоотправителя за правильность сведений о грузе (ст.4, п.5h): "*Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за утрату или повреждения груза или в связи с ними, если характер или стоимость груза заведомо ложно указаны грузоотправителем в коносаменте*". Доказывать заведомую ложность сведений должен перевозчик. На практике заведомо ложные сведения о грузе представляются грузоотправителем достаточно часто с целью оплаты более низких ставок линейного тарифа или обмана таможни.

Грузы, опасный характер которых при погрузке скрыт от перевозчика, согласно статье 4 пункта 6 могут быть выгружены в любом месте или уничтожены, или обезврежены перевозчиком без компенсации. Грузоотправитель несет ответственность за все убытки, явившееся результатом их погрузки.

7. *Специфические свойства груза* (ст. 4, п. 2m,n,p). Это потери веса, объема или количества, совершенно неизбежные для данного груза при принятой технологии перевозки и проявлении перевозчиком должной заботливости о грузе. Важным является вопрос не о факте, а о количественной стороне потерь: она должна быть не больше, чем обычные потери обычной перевозки.

Скрытыми дефектами признаются не те дефекты, которые не были замечены, а те, которые не могли быть замечены при добросовестном осмотре.

Период ответственности морского перевозчика по Гаагско-Висбийским правилам установлен с момента погрузки до момента выгрузки груза с судна, "от талей до талей". Этот период ответственности соответствовал коммерческой практике морских перевозок начала XX века, когда груз действительно принимался на борту судна и абсолютное большинство коносаментов было *бортовыми*.

Современное линейное судоходство является индустрией с развитой инфраструктурой, включающей собственные терминалы и склады линейных компаний, на которых и происходит прием и сдача груза. Принцип Гаагско-Висбийских правил "от талей до талей" вызывает много возражений со стороны грузовладельцев и их страховщиков в связи с неопределенностью ответственности морского перевозчика за груз в период его хранения на берегу под контролем перевозчика.

Ответственность перевозчика за сведения о грузе, вносимые в коносамент. Во всех иностранных морских законах предусмотрено, что количественные данные о грузе вносятся перевозчиком в коносамент на основе письменной декларации грузоотправителя.

Согласно Гаагских правил, перевозчик или агент перевозчика должен после получения груза в свое ведение выдать по требованию грузоотправителя коносамент, в котором, в числе прочих данных, указываются: основная маркировка, необходимая для идентификации груза; число мест или предметов либо количество или масса, согласно письменному указанию грузоотправителя; внешний вид и видимое состояние груза. В то же время перевозчик не обязан объявлять в коносаменте маркировку, число мест, количество или массу груза, которые, при имеющихся у него серьезных основаниях подозревать, что они не точно соответствуют грузу, принятому им на борт судна, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.

Говоря о праве перевозчика на внесение оговорок в коносамент, в связи с невозможностью проверить массу предъявленного к перевозке груза, следует отметить, что теоретически количественная проверка возможна при всех обстоятельствах, однако в практике она не всегда может быть коммерчески оправдана. Например, считается бесспорным, что перевозчик не обязан

осуществлять проверку письменных данных грузоотправителя, если она будет вызывать непропорционально высокие расходы по отношению к стоимости груза и фрахта.

Такие оговорки, как: *"вес, количество, число мест — неизвестно"*; *"вес и количество по заявлению грузоотправителя"*; *"согласно объявленному грузоотправителем весу"* и другие, широко используемые в морской практике оговорки, рассматриваются как вполне действительные и не противоречащие положениям Гаагских и Гаагско-Виссбийских правил, так как не освобождают перевозчика от имущественной ответственности за груз. Внося их в момент погрузки в коносамент, перевозчик только констатирует в этом документе, что ему неизвестно, соответствуют ли действительности данные о грузе, сообщенные письменно грузоотправителем, и тем самым не подтверждает их достоверность. Правовые последствия такой констатации сводятся только к одному: предъявитель коносамента в случае возникновения спора должен доказать, что судно при погрузке в действительности получило указанное в коносаменте количество груза.

Практика применения в международном торговом судоходстве коносаментных оговорок в отношении количества перевозимого груза является весьма обширной и отличается большим разнообразием, как по отдельным странам, так и внутри каждой страны. Например, в некоторых странах (Франция, Бельгия) действительность оговорок признается только в том случае, когда в коносаменте наряду с внесением оговорки по количеству указываются также причины, вызвавшие у перевозчика сомнения в достоверности данных грузоотправителя либо обусловившие невозможность проверки массы или количества груза. Согласно французской практике является совершенно достаточным указание в коносаменте на тот факт, что *"груз был получен за 30 минут до отправления судна и его проверка невозможна"*, и, наоборот, такие формулировки как: *"проверка невозможна"*, *"данные грузоотправителя сомнительны"*, не имеют никакого значения. Однако во многих странах не существует требования указывать в коносаменте причины внесения оговорки.

Контрольные вопросы

1. Какое значение в коммерческой практике морских перевозок и международной торговле играет коносамент?
2. В какой форме судоходства коносамент выполняет все свои функции? Назовите их.
3. Что подразумевается под товарораспорядительной функцией коносамента?
4. По каким основным признакам классифицированы коносаменты?
5. Какой коносамент считается чистым?
6. На основании каких документов и когда может быть выдан коносамент?
7. Какие обязательные реквизиты указываются на лицевой стороне коносамента? Кто представляет эти данные?
8. Что входит в перечень условий, приводимых на обратной стороне коносамента?
9. Какие могут быть последствия неправильного датирования коносамента?
10. Какое количество оригиналов коносамента должно быть подписано? Кто это решает?
11. Чем вызвано принятие и в чем заключается смысл Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил?
12. Каково назначение оговорок, вносимых в коносамент?
13. Что является расчетной единицей за утрату и повреждения груза при морской перевозке?
14. Какая ответственность морского перевозчика за навигационную и коммерческую ошибки? В чем заключаются их отличия?
15. Перечислите и объясните основания освобождения перевозчика от ответственности за груз. Какими международными транспортными конвенциями это регламентируется?

Глава 6
ОСОБЕННОСТИ КОММЕРЧЕСКИХ УСЛОВИЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ЧАРТЕРОВ

6.1. УГОЛЬНЫЕ И РУДНЫЕ ЧАРТЕРЫ

В настоящее время перевозки угля морем занимают второе место по объему, за ними следуют перевозки железной руды. По характеру продажи и технологии перевозки уголь и руда имеют много общего, при этом география грузопотоков оказывает влияние на технологию, а через нее на коммерческие условия угольных и рудных чартеров, которые очень близки, что дает основания рассматривать их одновременно. Различия касаются, главным образом, технических деталей, местных обычаев и т.п.

Крупнейшими экспортерами железной руды являются страны Южной Америки и Австралия, которые поставляют ее в страны Европы, Азии и в США. Значительные расстояния перевозок и, как следствие, высокий удельный вес транспортных издержек (фрахта) в цене товара создали предпосылки к совершенствованию морских транспортных средств и значительному повышению интенсивности обработки судов. На смену рудовозам стали приходить более экономичные и конструктивно приспособленные суда для перевозки навалочных грузов — балкеры, а крановая технология перегрузочных операций была заменена обработкой судов механизированными комплексами. Однако не всегда береговое оборудование обеспечивает требуемую производительность и альтернативой ему стало строительство и использование так называемых "саморазгружающихся" судов.

Подобные особенности характерны и для перевозок угля. Здесь, как и на рудном рынке, основных экспортеров (Австралия, Северная Америка, ЮАР) и импортеров (Япония, Великобритания, страны Европы и Латинской Америки) разделяет океан.

Большие грузопотоки угля и руды, наличие крупных фрахтователей, судовладельцев со специализированным тоннажем, брокерских и агентских компаний, обслуживающих рынок этих грузов, предопределили целесообразность и необходимость создания специальных проформ чартеров.

Большую группу образуют *проформы угольных чартеров*:

- *"Baltcon"* ("Балткон") — для перевозки угля из портов восточного побережья Великобритании в порты Балтийского моря, Скандинавии и Белого моря;
- *"Medcon"* ("Медкон") — для перевозки угля с восточного побережья Великобритании в порты Средиземного моря;
- *"Nethcoal"* ("Неткол") — для перевозки угля из Роттердама, Амстердама, Дордрехта, Влардингена;
- *"Polcoalvoy"* ("Полколвой") — для вывоза угля из портов Польши.

К наиболее применяемым в международном судоходстве *проформам рудных чартеров* относятся:

- *"C(Ore)7"* ("Си (Ор)7") — для перевозки руды из портов Средиземного моря;
- *"Genorecon"* ("Дженоркон") — для перевозки руды между любыми портами, где нет специальных признанных форм чартеров;
- *"Meditore"* ("Мелитор") — для перевозки руды из портов Средиземного моря в порты Великобритании и Европейского континента;
- *"Orecon"* ("Оркон") — для перевозки руды из скандинавских портов в порты Польши;
- *"Nipponore"* ("Ниппонор") — для перевозки железной руды в порты Японии.

Рассмотрим характерные особенности чартеров этих групп.

Суда, предоставляемые для перевозки угля и руды, должны отвечать требованиям фрахтователей, обеспечивать сохранную доставку и применение определенной технологии их перевозки и переработки в портах. В чартерах часто прямо указывается, каким требованиям, с учетом технологии погрузочно-разгрузочных работ, должно отвечать судно. Например, быть пригодно к работе грейферами, а размещение груза в местах, откуда выгрузка грейферами затруднена (диптанки, буккерные

помещения, кормовые и носовые части твиндеков) — должно быть запрещено. В противном случае дополнительные расходы по оплате выгрузки из таких помещений и затраты на увеличение стояночного времени будут отнесены на судовладельца по так называемой стандартной *грейферной оговорке* (Grab Discharge Clause).

Для равномерной загрузки портового перегрузочного оборудования и во избежание простоя дорогостоящих крупнотоннажных балкеров определенные чартерные требования предъявляются к информации о подходе судов в порты. Капитан обязан своевременно подавать заблаговременные нотисы о дате и времени прибытия судна в порт погрузки. Опоздание в подаче такой информации наказывается увеличением сталийного времени. В нотисах также необходимо указывать количество груза, которое примет судно. Это способствует подготовке фрахтователем нужного объема груза к отправке и своевременной обработке судна. Ввиду региональной специализации части чартеров в их проформах указываются адреса и сроки подачи нотисов о предполагаемом времени прибытия судна (ETA Notice) в порт.

Несмотря на высокую интенсивность обработки судов специализированными комплексами, вероятность простоя в ожидании причала остается. Поэтому в некоторых чартерах судовладелец предупреждается о том, что за его счет возможно ожидание "в обычной очереди", или судно будет обработано "с соблюдением нормальной очереди в обычном порядке". Здесь же оговариваются максимальные сроки простоя в очереди за счет судовладельца, что дает ему возможность рассчитать относимые на него расходы по простою.

Специализация портов и причалов позволяет с большой точностью определять при заключении чартера интенсивность обработки судов. Для этого разработаны специальные *шкалы норм погрузки*, дифференцированные по дедвейту судна. Шкалы носят рекомендательный характер, являются приложением к чартерам и обычно пересматриваются ежегодно. Подобные шкалы разрабатываются и для ставок демереджа.

В практике обработки судов береговым перегрузочным оборудованием применяется определенный порядок отнесения расходов по погрузке, штивке и выгрузке груза на фрахтователя.

Особое значение чартерных условий о погрузке и выгрузке вынуждает тщательно, с различными оговорками, уточнять их толкование. В случае, если требуется отдельная штивка для обеспечения мореходности судна, которую трудно выполнить обычным оборудованием фрахтователя, то оплачивает эту операцию судовладелец. Перестижку судна вдоль причала для установки люков в зоне грузовых средств, открытие и закрытие люков при непогоде или после окончания грузовых работ на судне обычно выполняет судовладелец.

Учитывая высокую интенсивность грузовых операций и то, что они выполняются и оплачиваются фрахтователем, сталийное время часто считается как реверсивное. А нередкие злоупотребления с диспачем со стороны фрахтователей и желание на нем "заработать" обусловили в ряде случаев полную ликвидацию института диспача в чартерах по массовым грузам, в том числе в угольных и рудных.

6.2. ЗЕРНОВЫЕ ЧАРТЕРЫ

Важное значение в международных морских перевозках имеют зерновые грузы. По объему перевозок среди сухогрузов они занимают третье место, уступая углю и руде.

Самый крупный поставщик зерна на мировой рынок — США. Крупными экспортерами также являются Аргентина и другие южноамериканские страны. Зерновой экспорт из этих стран в страны Азии, Африки и Европы обеспечивается только морским транспортом.

Для оформления фрахтовых сделок применяется большое количество различных *проформ зерновых чартеров*, специализированных, в основном, по районам вывоза зерновых грузов и их номенклатуре. Основные из них следующие:

- "*Australwheat*" ("Остуит") — для перевозки пшеницы и других хлебных грузов из Австралии в порты Великобритании и Европейского континента между Антверпеном и Гамбургом;
- "*Centrocon*" ("Центрокон") — для перевозки зерна из портов Ла-Платы в Европу. Стандартная форма этого чарте-

ра не учитывает погрузку элеваторами, поэтому нуждается в соответствующих дополнениях;

- *"Norgrain"* ("Норгрейн") — для перевозки хлебных грузов из Северной Америки и Канады.

Как груз, зерно предъявляет особые требования к технологии перевозки и к судну. Забота о сохранной доставке этого продовольственного ценного товара отражается во многих статьях чартера. Наряду с требованиями к прочности судна, фрахтователь обязывает судовладельца подавать под погрузку *"судно во всех отношениях подготовленное"* к рейсу. Под этим, кроме обычной готовности, понимается готовность грузовых помещений судна к приему зерна — они должны быть чистыми, сухими и обезвреженными (в случае необходимости, выполнение фумигации судна и груза). Причем, заявленный капитаном факт готовности судна в зерновых чартерах подтверждается документально свидетельством, выданным специальной комиссией или инспекцией.

В обязанности судовладельца входит обеспечение судна за свой счет и риск всем необходимым для безопасной погрузки и перевозки зерна насыпью. Особое внимание при этом обращается на установку шифтингов, что является заботой и выполняется за счет судовладельца.

Ввиду возможной порчи зерновых грузов, они не должны соприкасаться с металлическими частями корпуса судна. Поэтому зерновые чартеры содержат требования, чтобы пайол и палуба твиндека застилались чистым и сухим сепарационным материалом, устанавливались рыбинсы или в трюмах "зашивались" борта. Расходы по сепарации и подстилочные материалы оплачивает судовладелец.

Для контроля за состоянием зерна и порядком его взвешивания при погрузке и выгрузке фрахтователю или его агенту разрешается находиться на борту судна. Появление данного условия в чартерах также объясняется спецификой груза.

Учитывая, что не все порты погрузки и выгрузки могут принимать крупные суда из-за отсутствия нужного количества емкостей для хранения груза, в чартерах расписаны права и обязанности сторон, связанные с обработкой судна в нескольких портах. Кроме того, в зерновых чартерах обычно предусматриваются *широкие географические опционы* по портам погрузки и выгрузки, так как зерно является биржевым товаром (продается, покупается, перепродается и переходит из рук в руки и до отгрузки, и в ходе перевозки). Эти опционы используются путем ордерования судна, то есть номинирования портов, куда направляется судно для погрузки или выгрузки. При этом зерновые чартеры нередко дают фрахтователям право повторного номинирования, то есть переадресовки. Ордерование должно выполняться в определенные сроки по достижении судном географических точек, указанных в чартере. Поэтому зерновые чартеры предусматривают развитую систему информации.

По условиям относительно нового чартера "Norgrain" 1973 года, которому принадлежит ведущая роль в международных морских перевозках зерна, судовладелец или капитан должны давать 15- и 7-дневный нотисы об ожидаемой дате прибытия, причем в 15-дневном нотисе сообщается ориентировочное количество необходимого судну груза. Далее капитан по указанному в чартере адресу обязан за 6 суток до прибытия судна под погрузку запросить у фрахтователя порт погрузки и фрахтователь после получения капитанского запроса в течение 72 часов должен номинировать первый порт, если предполагается погрузка в нескольких портах. Помимо того, капитан обязан подать 72- и 12-часовой нотисы о предполагаемом времени прибытия судна под погрузку. И, наконец, по прибытии в порт в период с 9.00 до 17.00 должен подать нотис о готовности судна к погрузке (Notice of Readiness) с приложением заключения соответствующих властей о пригодности всех помещений судна к приему зерна.

Условия чартера позволяют капитану подать нотис о готовности и с рейдовой стоянки, если причал занят. В этом случае время ожидания причала будет считаться сталийным с момента подачи нотиса и до момента отхода судна с рейдовой стоянки. При постановке судна к причалу моментом начала счета сталийного времени считается 8 часов утра рабочего дня, следующего после дня подачи нотиса.

По условиям чартера, если нотис о готовности подается в крайний срок, то есть в день канцеллинга, он должен быть вручен и принят не позже полудня, иначе канцеллинг будет считаться наступившим. В таком случае после подачи нотиса чар-

тер дает фрахтователю час времени, чтобы решить, использует ли он свое право на канцеллирование чартера.

Как и при погрузке, чартер предусматривает строгую процедуру ордерования судна под выгрузку. За 96 часов (4 суток) до прибытия судна в указанный в чартере пункт капитан обязан запросить у фрахтователя порт выгрузки. Последний обязан номинировать порт через 48 часов после получения капитанского запроса. Помимо того, капитан обязан давать 72- и 24-часовой нотисы о предполагаемом времени прибытия судна в порт выгрузки.

Зерновые чартеры обычно предоставляют фрахтователю помимо географического также обширный грузовой опцион, давая право комбинировать загрузку судна из разных видов зерна (пшеница, ячмень, кукуруза, соя-бобы, сорго) и шрота.

С географическими опционами связано условие о *максимальной гарантированной осадке судна* по окончании погрузки и по прибытии в порт выгрузки. Гарантированная осадка представляет собой двоякую гарантию. С одной стороны — это гарантия фрахтователя судовладельцу на предмет безопасного прохождения судна с гарантированной осадкой. С другой — это обязательство судовладельца не допускать осадки сверх гарантии. Порты погрузки и выгрузки номинируются с учетом гарантированной осадки. Несоблюдение или нарушение гарантии может вызвать необходимость лихтерования, то есть выгрузки части груза на рейде, которое относится за счет нарушившей стороны.

Отличительная черта чартера "Norgrain" — широкая вариантность, альтернативность. Он предусматривает ротацию в опционе и фрахтователей, и судовладельцев в зависимости от договоренности при фрахтовании судна. Предусматривается три альтернативных варианта метода оплаты фрахта: два стандартных и один произвольный, по договоренности сторон. Предусмотрено три варианта оплаты сверхурочных и, соответственно, зачета сверхурочного времени, четыре варианта счета сталийного времени и т.д.

В отличие от "Norgrain", австралийский чартер "Austwheat" характеризуется большей определенностью: в чартере перечислены и напечатаны все порты, по которым предоставляется географический опцион, все виды зерновых грузов по грузовому опциону, предусмотрен единственный вариант распределения расходов по погрузке и выгрузке. Неоднократные попытки модернизации этой проформы всякий раз натыкиваются на консерватизм латиноамериканских зерноэкспортеров.

6.3. ТАНКЕРНЫЕ ЧАРТЕРЫ

На долю наливных грузов приходится более половины международных морских перевозок — около 2 млрд. т в год. Свыше 80% этого грузопотока составляет сырая нефть. Остаток объема распределяется между нефтепродуктами, химическими, наливными грузами и сжиженным газом.

6.3.1. Проформы чартеров, применяемые для перевозки нефтегрузов

Перевозки сырой нефти контролируются крупнейшими нефтяными компаниями, которые владеют почти 40% танкерного тоннажа, а также столько же отфрахтовывают у других судовладельцев, то есть являются основными фрахтователями танкеров.

Направления грузопотоков наливных грузов зависят не только от мест добычи нефти, но и от размещения нефтеперерабатывающих заводов. Наиболее крупными считаются грузопотоки из стран Ближнего Востока в страны Азии, Европы, Японию и США. Техника погрузки, перевозки и выгрузки наливных грузов во многом проще, чем у сухих грузов. Упрощены грузовые операции, не требуется специального подсчета груза, отпадает необходимость в кранах и лебедках. В то же время эти перевозки имеют свои особенности, которые в корне отличают их от сухогрузных. Поэтому и специализированные танкерные чартеры существенно отличаются от сухогрузных.

Особенностью рынка наливных судов является широкое распространение различных частных проформ. Каждая крупная транснациональная нефтяная компания, регулярно фрахтуя большое число судов, стремится использовать собствен-

ную (частную) проформу договора, например, "BPvoy" ("Бипивой"), "Shellvoy" ("Шеллвой"), "Exxonvoy" ("Экссонвой") и другие. Помимо того, применяется несколько проформ (рекомендованных), выпущенных международными и национальными организациями. Среди них проформа чартера "Intertankvoy-76" ("Интертанквой-76"), разработанная Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров (INTERTANKO), одобренная наиболее представительными международными организациями BIMCO, FONASBA и Палатой судоходства Японии, и проформа чартера "Asbatankvoy-77" ("Асбатанквой") Ассоциации фрахтовых брокеров США. Проформы составлены с учетом существующей практики перевозки и обработки наливных грузов, требований международных конвенций по обеспечения экологической безопасности, с соблюдением паритета интересов судовладельца и фрахтователя.

Различаясь в деталях, танкерные чартеры в своей основе достаточно однотипны. Рассмотрим основные их условия.

Характеристики судна. Здесь указываются: наименование судна; флаг; год постройки; класс Регистра; дедвейт; грузовместимость; количество грузовых танков; ширина судна; осадка.

Указание максимальной длины и ширины судна, а также осадки имеет большое значение при фрахтовании крупнотоннажных танкеров. Оно позволяет в случае несоответствия фактических характеристик судна условиям чартера отнести на судовладельца все дополнительные расходы по лихтеровке, перетяжке из-за недогруза танкера.

Определенные требования предъявляются к технологическому оснащению судна: оговариваются количество и производительность грузовых насосов, имеющихся на борту; наличие у танкера грузовых средств для подъема и опускания у обоих бортов выводов подводных трубопроводов, подключаемых к коммуникациям танкера на точечных терминалах. Специфика груза требует наличия систем подогрева груза, которые должны доводить груз до определенной температуры, чтобы придать ему необходимую текучесть при выгрузке. Очевидно, что в случае нарушения этих условий чартера, фрахтователь освобождается от ответственности за простой судна.

Танкерные чартеры содержат обычную оговорку о мореходности судна, но с предъявлением ряда специальных требований к состоянию грузовых помещений, выполнение которых строго контролируется представителями фрахтователей до начала погрузки путем освидетельствования. Если танкер перевозил темный нефтегруз и зафрахтован под перевозку светлых нефтепродуктов, судовладелец обязан произвести мойку танков и коммуникаций за свой счет.

Помимо того, судовладелец также обязан до начала грузовых работ сдать балласт и нефтяные остатки в специальные емкости и баржи, предоставляемые фрахтователем. В прежние времена загрязненные балластные воды откачивались за борт в море. В настоящее время выброс балласта в море запрещен международными конвенциями и национальным законодательством. Соблюдение запретов строго контролируется национальными средствами, а также с помощью спутников и их несоблюдение грозит нарушителям крупными штрафами. Если в предыдущих рейсах танкер перевозил аналогичные сорта нефтегрузов, то допускается погрузка нового груза поверх остатков (Load On the Top, LOT), однако их масса не должна превышать 500 тонн. Если у фрахтователей нет технической возможности принять часть или весь загрязненный балласт, то на него начисляется фрахт, но максимальное количество остатков нефти с водой должно быть не более 1% от дедвейта судна.

При предъявлении к погрузке иного сорта груза, вместо указанного в чартере, фрахтователь обязан оплатить все расходы, связанные с дополнительной зачисткой и мойкой танков, а время, затраченное на эту операцию, включается в сталийное время.

В частных проформах чартеров оговаривается, что повышенные расходы на страхование груза из-за возраста танкера (экстра-страховка) или его состояния будут отнесены на судовладельца.

Род и количество груза. Количество груза указывается с марджином на условиях MOLOO в выборе судовладельца и с учетом необходимого запаса пустоты, связанного с расширением груза, а также количества бункера и снабжения на рейс. Кроме того, в чартере приводится: количество каждого сорта

груза и их основные характеристики; температура, которую необходимо поддерживать в рейсе. Не допускается к перевозке груз, давление паров которого превышает 13,5 фунтов на кв. дюйм при температуре 100 F (0,95 кг/см² при 37,8°С). Не разрешается погрузка с лихтеров грузов, у которых температура вспышки ниже 115 F (47°С). Перевозчик не несет ответственность за снижение качества груза в результате его подогрева в соответствии с инструкцией фрахтователя.

Если фрахтователь не обеспечил полный груз, то судно имеет право не выходить в море до тех пор, пока груз не будет размещен безопасно, чтобы придать судну необходимые мореходные качества, так как свободные поверхности груза в танках могут резко ухудшить их, а фрахтователь, при этом обязан оплатить мертвый фрахт за недопредъявленное количество груза.

В чартере оговаривается количество и порядок отбора проб. Качество доставленного груза проверяется путем его сравнения с пробами, отобранными в процессе погрузки из берегового резервуара. Количество погруженного груза указывается в метрических или длинных тоннах.

Порты погрузки и выгрузки. Условия о портах формулируются в соответствии с общепринятой практикой с особенностью только в том, что фрахтователям обычно предоставляется широкий географический опцион, необходимый нефтяным компаниям для маневра ресурсами. При этом чартер строго регламентирует порядок его использования, предусматривая четкую систему номинирования портов погрузки и выгрузки и ордерования танкера. Однако потери времени танкером из-за ожидания номинирования порта или переадресовки груза в другой порт включаются в сталийное время, а дополнительные расходы, связанные с этим, возмещаются фрахтователем; помимо этого, фрахтователь возмещает расходы за потерю времени танкером, возникшую в связи с ледовой обстановкой в номинированных портах.

Канцеллирование чартера. Срок готовности танкера к погрузке определяется начальной и конечной датой (условие Laydays-Cancelling). Проформа "Asbatankvoy-77" предусматривает, что дата канцеллинга истекает в 24 часа местного времени, после чего фрахтователь имеет право расторгнуть (канцеллировать) чартер. Однако, если задержка судна произошла из-за ледовой

обстановки или в ожидании распоряжений фрахтователя, то дата канцеллинга отодвигается на соответствующий период.

Судовладелец имеет право расторгнуть договор, если фрахтователь в течение 10 суток не номинировал порт погрузки или, если простой судна в ожидании погрузки после подачи нотиса о готовности превысил 20 суток.

В частных проформах, применяемых нефтяными компаниями, условие о канцеллинге не конкретизировано и, в основном, направлено на защиту интересов фрахтователя. Как правило, дата канцеллинга истекает в рабочие часы порта (16-18 часов). В случае задержки судна фрахтователь имеет право расторгнуть чартер. Такое извещение должно быть дано судну не позже, чем в течение 24 часов после истечения даты канцеллинга, иначе чартер остается в силе. Право судовладельца на расторжение чартера не предусматривается.

Сталийное время. Как известно, погрузка и выгрузка современных танкеров отличается высокой интенсивностью и мало зависят от состояния погоды, а любой простой крупнотоннажного танкера связан с большими расходами. Поэтому сталийное время в танкерных чартерах фиксируется в рядовых часах, то есть без вычета воскресных, праздничных и непогожих дней.

Счет сталийного времени начинается через 6 часов после подачи нотиса о готовности (который может быть подан в любое время и в любой день) или немедленно с началом грузовых работ — в зависимости от того, что наступит ранее, и заканчивается немедленно после отсоединения шлангов, но не ранее, чем окончание оформления комплекта грузовых документов (коносаментов, манифестов, спецификаций и т.п.). В последующих портах счет сталийного времени начинается немедленно после подачи нотиса о готовности. Он может быть подан независимо от того, находится судно у причала (в порту) или нет, а также до сдачи балласта и нефтяных остатков.

Сталийное время устанавливается общее для портов погрузки и выгрузки на условиях реверсибл в рядовых часах (SHINC) и обычно составляет 48, 60 или 72 часа.

Из сталийного времени исключается время:

- ожидания лоцмана, буксиров и проводки танкера с места якорной стоянки к причалу;

- зачистки и мойки танков, выгрузки балласта и остатков нефтепродуктов;
- простоев из-за неисправности судового оборудования и любых других причин по вине судна.

Частные проформы чартеров обычно предусматривают ряд дополнительных льгот для фрахтователей: шестичасовой льготный период до начала сталийного времени в каждом порту захода; подача нотиса о готовности в официальные рабочие часы порта; исключение из сталийного времени простоев, если работа в ночное время запрещена распоряжением администрации порта, а также из-за непогоды или ожидания судном готовности документов на груз и т.д.

Оплата грузовых работ. Распределение расходов по оплате грузовых работ на танкерах определяется технологией перевалки наливных грузов. Погрузка, которая производится береговыми насосами, оплачивается фрахтователем, а выгрузка, осуществляемая с помощью судовых средств — судовладельцем. Обеспечение грузовых операций соединительными шлангами входит в обязанность фрахтователя, за счет и риск которого выполняются силами экипажа операции по соединению/рассоединению береговых шлангов с судовой системой.

Оплата фрахта и демереджа. Фрахт рассчитывается за погруженное (коносаментное) количество груза, подтвержденное сертификатом независимого сюрвейера. Оплата фрахта производится фрахтователем без скидок при сдаче груза в порту назначения.

Характерной особенностью танкерных чартеров для перевозки нефти является то, что фрахтовая ставка за перевозку груза устанавливается не в виде конкретной денежной суммы за 1 фрахтовую единицу груза, а в процентах от фиксированного тарифа единой шкалы, установленной еще в 1969 году, которая носит название "Worldscale" (WS-100).

Если простой судна до истечения сталийного времени был вызван пожаром на нефтепромыслах, поломкой берегового оборудования, распоряжениями властей, забастовкой или иными причинами, не находящимися под контролем фрахтователя, то *демередж* за этот период оплачивается только в половинном

размере. В некоторых частных проформах чартеров эта оговорка распространяется и на те случаи, когда соответствующий простой возник уже после перехода судна на демередж. Общей особенностью всех танкерных чартеров является отсутствие условия об оплате *диспача* за досрочную обработку судна.

Таковы основные особенности коммерческих условий танкерных чартеров. Как уже отмечалось, в процессе переговоров по заключению договора фрахтователь и судовладелец вносят существенные дополнения и изменения в исходную типовую проформу чартера. На рынке танкерного тоннажа крупные фрахтователи разрабатывают стандартные аддендумы, которые затем регулярно используют при заключении конкретных договоров. Как правило, эти аддендумы предусматривают детальное описание технико-эксплуатационных характеристик судна, уточнение статей договора о порядке расчета сталийного времени и демереджа, ограничение права судна на девиацию и др.

Все современные танкерные чартеры содержат требование, которое обязывает судовладельца участвовать в специальных международных соглашениях, обеспечивающих финансовую сторону ликвидации убытков, возникающих в случае разлива нефти при крупных авариях танкеров.

В настоящее время для перевозки сжиженных газов находит применение проформа танкерного рейсового чартера "Asbatankvoy-77" с дополнением статей из стандартной проформы чартера "Gasvoy-72" ("Газвой-72"), разработанной BIMCO для перевозки сжиженных газов наливом, за исключением природного газа.

6.3.2. Проформы чартеров для перевозки химических наливных грузов

Перевозка химических наливных грузов осуществляется на основе проформ чартеров, разработанных BIMCO и согласованных с международными ассоциациями владельцев танкеров, брокеров и фрахтователей:

- *"Chemtankvoy-91"* ("Кемтанквой-91") — стандартный рейсовый чартер для перевозки химикатов танкерами;

- *"Biscoilvoy-86"* ("Бискойлвой-86") — стандартный рейсовый чартер для перевозки масел и жиров растительного и животного происхождения;
- *"Imol-78"* ("Имол-78") — чартер для перевозки мелассы.

Перечисленные чартеры имеют часть общих условий, а также специфические требования. Наиболее специфичен "Chemtankvoy-91" в виду различия транспортных характеристик и свойств многочисленного класса химических грузов, требующих определенных условий при их транспортировке, поэтому коммерческие условия этой проформы рассмотрим подробнее.

Характеристики судна. Указываются: название судна; флаг; класс Регистра; требования к мореходному состоянию судна; дедвейт; грузоподъемность ±5% MOLOO или грузовместимость (98%); тип химовоза по классификации IMO и его соответствие категории груза (категории загрязнителя) по MARPOL 73/78 (Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью); наименование последнего груза или его сорта. Приводятся сведения о насосах: типы и их производительность при соответственном давлении. Внутренние покрытия грузовых танков должны соответствовать номенклатуре груза. Производительность системы подогрева груза должна обеспечивать заданную температуру.

Судовладельцы должны гарантировать, что судно будет соответствовать требованиям международных конвенций, иметь надлежащие сертификаты и осуществлять перевозку грузов в соответствии с международными правилами и кодексами.

Условия о грузе. Здесь указываются: наименование и плотность груза; количество в метрических тоннах; классификация груза в соответствии с главой 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (IBC Code); температурный режим перевозки груза.

Судовладелец освобождается от претензий фрахтователя за причиненный ущерб грузу, если неукоснительно следовал его указаниям касательно поддержания определенной температуры груза.

Фрахтователь обязан предоставлять емкости для сброса остатков и смывок груза и загрязненного балласта.

Судовладелец имеет право принимать к перевозке грузы других фрахтователей и определять самостоятельно порядок грузовых операций. Данное право должно быть включено в коносаменты, выписанные по настоящему чартеру. Помимо того, в обязанность судовладельца входит предотвращение смешивания грузов разных фрахтователей. Не допускается перекачивание груза из одних танков в другие в течение рейса без согласия фрахтователей.

Условия о портах погрузки/выгрузки формулируется в соответствии с общепринятой практикой.

Канцеллирование чартера. Срок прибытия и готовности танкера к погрузке определяется начальной и конечной датой (условие Laydays-Cancelling):

- *Право фрахтователя на канцеллирование.* Судовладелец обязан подавать нотисы ETA и сообщать о любых изменениях даты прибытия судна в порт. Если судно не подает нотис о готовности (NOR) к погрузке до 24 часов в день канцеллинга, то фрахтователь вправе канцеллировать чартер. Судовладелец, предвидя задержку судна, обязан заявить новую дату NOR с запросом о согласии фрахтователя продлить канцеллинг и, если в течение 48 часов фрахтователь не использует право на аннулирование чартера, то настоящий чартер продлевается.
- *Право судовладельца на канцеллирование.* Если фрахтователь не дает указаний в течение 48 часов о рендже погрузки или не начинает погрузку в течение 5 суток с момента вручения NOR или размер демереджа может превысить сумму фрахта, то судовладелец вправе канцеллировать чартер.

Сталийное время. NOR вручается по прибытии в первый порт погрузки и в первый порт выгрузки. Сталийное время начинается через 6 часов после вручения NOR или с момента швартовки, в зависимости от того, что произойдет первым. Если обнаружится неготовность судна, то момент начала сталийного времени переносится до момента фактической готовности судна. Требуемый осмотр танков, трубопроводов и насосов производится *немедленно* после подачи NOR и до прибытия судна к причалу, иначе любое потерянное время будет считаться как

сталийное. Если инспектор фрахтователя забракует зачищенные танки, то судно обязано произвести дополнительную зачистку. Если зачистка танков не будет выполнена к времени окончания даты канцеллинга, то фрахтователь вправе аннулировать чартер или потребовать произвести дополнительную зачистку танков за определенное количество часов. После приема танков инспектор выдает судну Сертификат о чистоте танков.

Общее сталийное время считается в текущих часах на погрузку и выгрузку (Reversible). Если до истечения сталийного времени возникает необходимость освободить причал из-за непогоды, то половина потерянного времени засчитывается в сталийное или в демередж. Расходы в этом случае распределяются поровну между судовладельцем и фрахтователем.

Демередж. Фрахтователь оплачивает демередж по истечении сталийного времени по оговоренной ставке. Однако, если судно простаивает в порту из-за забастовки или пожара или поломки берегового оборудования, — то ставка демереджа уменьшается на 50%, а если эти причины произошли после истечения сталийного времени, то демередж выплачивается по полной ставке. У фрахтователя есть право направить судно в другой порт выгрузки; при этом, если расстояние между ними более 100 миль, то фрахт пропорционально увеличивается.

Оплата фрахта. Фрахт оплачивается по ставке за одну метрическую тонну за погруженное количество груза или люмпсум.

В процессе переговоров по заключению чартера фрахтователь и судовладелец вносят существенные дополнения и изменения (Addendums) в исходную стандартную проформу чартера.

6.4. УНИВЕРСАЛЬНЫЕ ПРОФОРМЫ ЧАРТЕРОВ

Универсальные проформ чартеров используются во всех случаях, когда отсутствует специализированная проформа чартера или ее использование по каким-либо причинам невозможно. К таким проформам относятся чартеры, разработанные BIMCO: "Gencon" ("Дженкон") и "Nuvoy" ("Ньювой").

Большой популярностью пользуется Всеобщий Универсальный чартер "Gencon", пересмотренный в 1922, 1976, 1994 годах,

который применяют для оформления договоров морской перевозки таких грузов, как: металлолом, трубы, копра, каучук и разные другие мешковые, киповые, ящичные, штучные и навалочные грузы. В зависимости от рода груза, направления перевозки и других особенностей в типовую проформу вносится ряд изменений и дополнений, вызываемых спецификой данного рейса. Поскольку данный чартер не привязан к определенному географическому направлению, им пользуются экспедиторы для фрахтования судов под сборные грузы при их перевозке в смешанном сообщении.

Проформа чартера "Gencon" состоит из двух частей. Первая называется мини-чартер. Она разбита на ячейки — "боксы" под номераки, в которые вносятся основные условия чартера. С базисными условиями "боксов" корреспондируются статьи второй части, в которой содержатся на пронумерованных строках статьи чартера, определяющие права и обязанности сторон в конкретных обстоятельствах его исполнения. А принципиальные отклонения от постатейных условий проформы и дополнения к ней выносятся в Addendums, которые продолжают нумерацию статей основного чартера. Мелкие коррективы впечатывают в текст или, наоборот, исключают из него, просто вычеркивая (Riders).

В чартере "Gencon" не содержится оговорки о праве судовладельца на Substitute или Sistership.

Указывается дата Cancelling — конечная дата, к которой судно должно быть подано фрахтователю под погрузку. В случае неподачи судна к этой дате фрахтователь имеет право расторгнуть (канцеллировать) договор морской перевозки (Have the option of cancelling this Charter-party). На практике к такой крайности стороны прибегают редко, и проформа предлагает свои варианты разрешения конфликта. Судовладелец может назвать новую дату канцеллинга, а фрахтователь обязан будет в течение 48 непрерывных часов после получения извещения от судовладельца либо известить о своем согласии, либо все-таки канцеллировать чартер. При согласии — седьмой день после новой даты готовности будет считаться новой датой канцеллинга. В том случае, если и новая дата готовности будет нарушена, то фрахтователь будет иметь уже безусловное право расторгнуть договор.

В чартере "Gencon" отсутствует оговорка о движении судна с определенной скоростью. Считается, что она должна быть "разумной" (With Reasonable Speed) или "экономичной" (Economic Speed), обеспечивающей своевременный приход судна в порт назначения.

Что касается *груза*, то проформа "Gencon" предполагает указание в чартере точного количества и наименования (рода, вида) груза, который должен быть предъявлен и принят к перевозке.

При фрахтовании судна под перевозку различных грузов вносится термин "любой законный груз" (Any Lawful Merchandise) или "сборный генеральный груз" (General Groupage Cargo). Под этими терминами в судоходстве понимается груз не контрабандный, не запрещенный к экспорту и импорту, не опасный для судна, не требующий переоборудования грузовых помещений.

Чартер предусматривает возможность применения судовладельцем марджина (Margin), в пределах которого определяется количество груза, принимаемого судном к перевозке.

Размещение груза на палубе (On Deck) должно быть согласовано заранее и оформлено аддендумом. По чартеру "Gencon" такая перевозка осуществляется на риск фрахтователя.

В чартере содержится стандартное условие о том, что судно должно проследовать в порт или так близко к нему, как оно может безопасно подойти (Safely Get) и, оставаясь всегда на плаву (Always Afloat), погрузить там или выдать (To Deliver) полный груз (Full and Complete Cargo). Это условие освобождает судовладельца от расходов по выгрузке части груза в лихтеры или догрузке из лихтеров, если заход в порт или подход к причалу окажется почему-либо для судна недоступен. С другой стороны, указание в чартере точного наименования порта погрузки/выгрузки возлагает на перевозчика ответственность за посещение этого порта, так как в этом случае подразумевается, что перевозчик осведомлен обо всех его навигационных и иных особенностях, за исключением особенностей отдельных специализированных и частновладельческих причалов.

Чартер предусматривает различные варианты продолжительности сталийного времени: раздельное сталийное время (Separate) — на погрузку и на выгрузку или общее (Reversible). В

обоих случаях установлено, что груз должен быть погружен в пределах числа непрерывных (последовательных) дней и часов (Running Days/Hours) в условиях благоприятной погоды (Weather Permitting), исключая воскресные и праздничные дни (Sundays and Holidays Excepted). Если же погрузка или выгрузка в такие дни производилась, то они засчитываются в сталийное время.

Счет сталийного времени начинается с 13 часов того рабочего дня (Lay Date), в котором нотис о готовности (NOR), оформленный, как правило, на специальном бланке, был подан грузоотправителю или грузополучателю, указанному в коносаменте, до 12 часов этого дня включительно. Если нотис о готовности был вручен в рабочее время, но после 12 часов, то счет сталийного времени начинается с 6 часов следующего рабочего дня. Если грузоотправитель в чартере, а грузополучатель в коносаменте не названы, то нотис о готовности подается фрахтователю или его агенту в порту погрузки/выгрузки.

При фрахтовании по чартеру "Gencon" судовладелец защищен от убытков по причине простоя судна в случае непредставления ему причала к моменту прибытия под погрузку или выгрузку. Судно вправе подавать нотис о готовности независимо от того, предоставлено ли ему право свободной практики (Free Practique) — разрешение местных санитарных властей на поддержание судном и членами его экипажа связи с берегом, и прошло ли оно таможенную очистку. Время ожидания причала засчитывается в сталию, кроме времени для перехода от места ожидания швартовки к причалу погрузки/выгрузки. Если после осмотра судно признано не готовым к погрузке/выгрузке, то время, потерянное после того, как оно "забраковано" и до того, как оно будет готовым к погрузке или выгрузке не засчитывается в сталию (Not Count As Laytime). Если судно прибыло раньше назначенного времени и стало обрабатываться, то такое использованное время считается сталийным.

Стоимость более чем одной перешвартовки судна идет за счет фрахтователя, а время, затраченное судном на перешвартовку сверх одной перешвартовки, считается как сталийное время.

При задержке судна под грузовыми операциями после использования сталийного времени, предусмотренного в чартере фрахтователь оплачивает *демередж* по суточной ставке или про-

порционально за любую часть суток. Кроме того, предусмотрены санкции за неуплату или задержку платежа демереджа. Чартер не содержит специального условия о *диспаче* — денежном вознаграждении, причитающимся фрахтователю за досрочную обработку судна. Платеж диспача оформляется, если согласован, аддендумом.

Чартер определяет условия *оплаты расходов по погрузке/выгрузке* и другим видам услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными (стивидорными и складскими) операциями. Груз должен быть фрахтователем погружен в трюмы, уложен и/или выровнен, пересчитан, и/или закреплен, а также выгружен, свободно от какого-либо риска, от ответственности и расходов для судовладельца (условие FIOST).

Фрахтователь предоставляет и укладывает весь подстилочный материал, необходимый для надлежащей укладки и защиты груза на палубе и в трюме, а судовладелец разрешает использовать для этого весь подстилочный материал, имеющийся у него на борту.

Условия чартера позволяют использовать в ходе погрузочно-разгрузочных операций судовые грузовые средства и содержат необходимую регламентацию правоотношений сторон в ходе их эксплуатации. Они предоставляются судовладельцем стивидорам в исправном состоянии и обеспечиваются бесплатно электроэнергией. Не считая случаев небрежности со стороны стивидоров, время, потерянное в результате выхода из строя грузовых средств судна, не засчитывается ни в сталийное, ни в контрсталийное. Так же могут бесплатно предоставляться из числа экипажа — крановщики и лебедчики. Их участие в работе относится на риск и ответственность фрахтователя. Являясь членами экипажа, они выступают в качестве служащих стивидоров, но работают всегда под контролем капитана. В чартере содержатся также обычные условия ответственности фрахтователя за повреждения, нанесенные судну или любой его части стивидорами, а любое потерянное на ремонт время оплачивается судовладельцу за счет фрахтователя по ставке демереджа.

Нормы грузовых работ по погрузке/выгрузке грузов указываются в соответствии с общепринятыми терминами, рекомендованными BIMCO ("Определения чартерных терминов, выражающих сталийное время, 1980 года" или "Voylayrules-93").

Условие о фрахте имеет обязательный характер: "Фрахт должен быть уплачен наличными по согласованной ставке в сумме, рассчитанной по погруженному количеству груза (Intaken Quantity of Cargo)". Погруженное количество груза удостоверяется коносаментом и может быть выражено в тоннах, куб. метрах, числе контейнеров, стандартов пилолеса и т.д. Нередко фрахт может устанавливаться в твердой сумме (Lumpsum) за пользование фрахтователем помещений всего судна либо его части. Указывается в какой валюте, кем и зачислением на какой банковский счет будет производиться оплата фрахта.

Если товар продан на условиях CIF, то обязанностью продавца является заключение договора морской перевозки и оплата фрахта на условии предоплаты (Prepaid): "Фрахт должен быть уплачен после отгрузки, он будет считаться заработанным и безвозвратным независимо от того, погибли судно и/или груз или нет". С правовой точки зрения, такая форма оплаты фрахта является авансированием судовладельца. Предварительно оплаченный фрахт обычно страхуется фрахтователем.

Если же товар продан на условиях FOB и платеж фрахта осуществляет покупатель, то оплата производится "по доставке груза" (On Delivery). Грузополучатель обязан оплатить фрахт, но "фрахт не считается заработанным до тех пор, пока груз не доставлен". Кроме того, грузополучатель располагает также правом договориться с судовладельцем о моменте производства платежа (например, сразу же по прибытии судна в порт назначения или после того, как начата выгрузка, или по мере выгрузки, или по окончании выгрузки), а также о том, чтобы платить ему фрахт согласно доставленному весу или количеству (On Quantity Delivered) груза обычно при условии, что получатель о своем намерении объявит до открытия люков (Before Breaking Bulk, BBB) или согласует с судовладельцем тот или иной способ установления веса и количества доставленного груза (официальное взвешивание, путем совместного замера осадки, тальманского счета). Такой фрахт находится на риске судовладельца и часто им страхуется. Судовладелец имеет право получить аванс наличными для оплаты обычных дисбурсментских расходов в пор-

ту погрузки. При этом фрахтователю предоставляется право выдать такой аванс по самому высокому обменному курсу и за вычетом в свою пользу двух процентов в покрытие комиссионных расходов, банковского и страхового процентов.

Судовладельцу предоставляется залоговое право (Lien) на удержание груза в обеспечение фрахта, подлежащего уплате после доставки груза. Оно распространяется также на сумму мертвого фрахта, если в аддендуме к чартеру такая санкция была предусмотрена.

Чартер "Gencon" рассчитан, в основном, на перевозку генеральных грузов. С учетом того, что, число грузоотправителей и грузополучателей может оказаться более одного, предусматривается назначение агентов судовладельцем как в порту погрузки, так и в порту выгрузки.

Налоги и сборы по судну оплачиваются судовладельцем, а по грузу — фрахтователем; по фрахту тоже фрахтователем. Но, если они взимаются за счет судовладельца, то об этом делается соответствующая отметка в чартере.

Размер брокерской комиссии (обычно выраженный в процентах к фрахту) оплачивается судовладельцем. В случае неисполнения чартера 1/3 часть брокерской комиссии уплачивается стороной, ответственной за неисполнение чартера.

Чартер не является товарораспорядительным документом. Наряду с функцией расписки капитана в приеме груза на борт судна, эту функцию выполняет чартерный коносамент "Congenbill" ("Конджинбилл") 1994 года, содержащий отметку: "без ущерба для настоящего чартера". Подписывая коносамент, капитан тем самым удостоверяет, что "груз погружен на борт судна в порту погрузки в хорошем по внешнему виду состоянии", а также то, что капитан не располагает непосредственными сведениями о грузе и принимает его по описанию грузоотправителя как основу для расчета по фрахту.

Грузоотправителем может быть продавец или покупатель, или их экспедитор. Обычно груз принимает грузовой помощник капитана. Он выдает штурманскую расписку в приеме груза, которая по завершению погрузки обменивается на коносамент.

Остальные условия чартера имеют чисто юридический характер и не выходят за пределы общепринятых.

Контрольные вопросы

1. Какие преимущества дает наличие типовых проформ чартеров?
2. Какие условия относятся к общей, а какие к специальной части любого чартера?
3. Чем отличаются рекомендованные проформы от частных? Кто их разрабатывает?
4. Перечислите основные коммерческие условия танкерных чартеров.
5. Назовите сферу использования специализированных и универсальных проформ чартеров. В чем их различие? Каковы особенности коммерческих условий?

Глава 7
ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНИКА ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ

7.1. БРОКЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФРАХТОВАНИЯ

Брокерская деятельность в качестве профессионального занятия сложилась к концу прошлого столетия. К этому времени развитие международной торговли достигло такого уровня, когда владельцам грузов и перевозчикам оказалось не под силу самим следить за непрерывными конъюнктурными колебаниями на мировом фрахтовом рынке и организовывать доставку грузов по назначению. Поэтому в сложившейся системе взаимоотношений "грузовладелец-судовладелец" возникла потребность в связывающем звене — ***брокерах*** — специальных посредниках, располагающих информацией о наличии и характере грузов, размерах фрахтовых ставок, предложениях по отфрахтованию судов и обеспечивающих стыковку интересов двух сторон. Кроме того, на фрахтовом рынке действуют десятки тысяч субъектов в качестве судовладельцев и грузовладельцев (фрахтователей), которые отдалены друг от друга, и порой весьма значительно, то есть не имеют возможности регулярного общения, досконально не знают друг друга. Ко всему прочему, географическое грузовое разнообразие фрахтовых сделок, их многочисленность, быстрота заключения и выполнения — не дают возможности сторонам присмотреться, изучить друг друга даже в ходе исполнения сделки. Отсюда, такая специфика открывает широкие возможности для всякого рода мошенничества, которое дорого обходится потерпевшим. В этих условиях и фрахтователь и судовладелец не могут самостоятельно отыскать друг друга для заключения сделки. Поэтому каждый обращается к своему брокеру, имеющему широко налаженные деловые связи, который помогает найти для своего *принципала* (судовладельца или грузовладельца) подхо-

дящего контрагента, партнера. При этом, и это принципиально важно, брокеры выступают друг перед другом и, соответственно, перед партнерами по сделке, как гаранты деловой добропорядочности партнеров и их финансовой состоятельности. Несоблюдение этих гарантий подрывает деловую репутацию брокерской фирмы. Поэтому изучение принципалов составляет важный элемент брокерской работы и является залогом ее успеха в обстановке постоянного риска.

Основными видами брокерской деятельности в торговом мореплавании являются: фрахтование и купля-продажа судов. Брокерские фирмы, занимающиеся фрахтованием судов, обычно специализируются на трамповом и линейном судоходстве по отдельным направлениям или даже видам грузов (типам судов). Однако такое деление условно и отражает только основную специализацию данной фирмы и, соответственно, брокера.

По сфере деятельности различают:

- *фрахтовый брокер* (Chartering Broker), выступающий в качестве посредника между судовладельцем и фрахтователем в трамповом судоходстве при заключении договора на перевозку груза морским судном;
- *брокер-аквизитор* (Acquirer), который помимо прочих брокерских функций выполняет привлечение (аквизацию) новых грузов и грузоотправителей для загрузки судов в линейном судоходстве;
- *брокер по купле-продаже судов* (Purchase and Sale).

Брокеры-аквизиторы в ряде случаев организационно входят в штат линейных компаний или действуют на основании генерального соглашения с линейными компаниями, заключенного на определенный период времени. Их обязанности зависят от условий данного соглашения. Они, в частности, публикуют рекламные материалы, знакомят заинтересованные стороны с расписанием движения судов на линии. Грузовладельцы получают от них специальные уведомления с указанием названия судна, принявшего их груз, времени и места погрузки, дат отправления и прибытия, а также маршрута следования с перечислением портов захода. В их функции входит привлечение грузов, необходимых для полной загрузки судна, помощь капитану в состав-

ления коносаментов, грузовых манифестов и иной перевозочной документации.

Однако, чаще всего, посредничеством занимаются универсальные брокерские фирмы, работающие на многих направлениях и выполняющие все виды брокерской деятельности. Брокеры-аквизиторы также нередко прибегают к фрахтовым операциям с трамповыми судами, когда линейная компания не в состоянии обеспечить перевозки всех предложенных к перевозке грузов собственными судами, и к отфрахтованию незагруженных линейных судов для работы на трамповых условиях.

В зависимости от того, чьи интересы представляет брокер, их различают:

- брокер судовладельца (Shipowner's Broker);
- брокер фрахтователя (Charterer's Broker).

Традиционные обязанности брокера при фрахтовании судов многообразны, но все они подчинены одной цели: *добиваться наиболее приемлемых для своего принципала условий*.

Принципал-судовладелец заинтересован, чтобы суда работали с максимальным тайм-чартерным эквивалентом (финансовым результатом рейса), без простоев в ожидании очередного рейса, чтобы фрахтователи своевременно оплачивали фрахт и другие платежи, причитающиеся судну, то есть в получении *максимальной оплаты за минимум услуг*.

Принципал-фрахтователь требует от своего брокера, чтобы груз вывозился в соответствии со сроками, которые предусмотрены контрактом купли-продажи, чтобы у него не возникали экстрарасходы: за хранение груза в порту после истечения льготного периода; за экстрастраховку груза из-за использования судна в возрасте свыше 20 лет; за оплату демереджа или мертвого фрахта судовладельцу, то есть получения *максимума услуг по минимальную оплату*.

Обязанности брокера. Традиционные обязанности брокера весьма многочисленны. И хотя отношения между брокером и принципалом не оформляются договором, они строятся на устоявшихся традициях и подкрепляются конкуренцией, которая заставляет всякую брокерскую фирму достигать хорошей деловой репутации, одного из необходимейших условий ее существования, путем оказания принципалам максимума услуг. Как было отмечено, брокер в ходе переговоров должен добиваться для своего поручителя наилучших условий в пределах полученных им полномочий.

С заключением (подписанием) чартера обязанности брокера далеко не завершаются. Он оказывает содействие фрахтователю и судовладельцу при исполнении сделки; при возникновении недоразумений между сторонами; при подаче нотисов; номинировании портов; использовании опционов и т.д. Нередко ему поручается инкассация и оплата фрахта и последующее урегулирование взаимных претензий сторон, если они возникают.

В отличие от судовых агентов, которые работают на комиссионных началах, то есть поручители оплачивают агенту все его расходы, связанные с выполнением поручений и агентское вознаграждение (Agency Fee), брокер работает за свой счет, получая только брокерскую комиссию (Brokerage), если сделка состоялась, из которой он самостоятельно оплачивает все свои расходы, в том числе весьма существенные издержки по связи (телефон, факс, e-mail и пр.).

Получив поручение от фрахтователя или судовладельца на отфрахтование, брокер прежде всего изучает обстановку на фрахтовом рынке, оказывает помощь фрахтователю или, соответственно, судовладельцу в определении идеи приемлемой фрахтовой ставки. Для этого он пользуется текущей информацией, поступающей через электронные и печатные издания, через инструкции других брокеров, с которыми он поддерживает постоянный деловой контакт.

Эта работа требует от брокера универсальных знаний в области торгового судоходства. Он должен располагать исчерпывающими сведениями относительно: коньюктуры фрахтового рынка, ее тенденций, уровня фрахтовых ставок на различных направлениях; представлять себе дислокацию свободных судов в интересующем его районе и уровень спроса на них; знать источники и пути получения котировок грузов и самих грузов и многое другое в зависимости от конкретной ситуации.

В повседневную обязанность брокера входит: быть в курсе последних сделок, заключенных на рынке; знать условия перевозок обращающихся на рынке грузов; технико-эксплуатационные характеристики судов, особенности их конструкции и эксплуатации; коммерческие условия многих проформ чарте-

ров, особенно условия тех проформ, которые наиболее часто используются в практике и характер модификаций ими стандартных условий.

Брокер должен быть детально осведомлен относительно новейших тенденций в судоходстве (техника, технология, эксплуатация, законодательство и т.д.) и в коммерческой документации. Брокер обязан хорошо знать морские порты, их обычаи, условия и стоимость перевалки грузов, уровень механизации и нормы грузовых работ, их навигационные особенности, ограничения по глубинам, вероятность забастовок и скопления судов и т.д. Ему необходимо знание уровня страховых премий и ограничений районов плавания, правовых вопросов морской перевозки, судебно-арбитражных прецедентов, ограничительных и дискриминационных мер, влияющих на судоходство. Его память должна удерживать, огромный массив торгово-транспортной терминологии, значения укладочной кубатуры различных грузов, расстояний между основными портами и конфигурацию морских путей, величины текущих цен на бункерное топливо и на портовые сборы. Многие из этих сведений можно найти в различной справочной литературе, но высокие темпы брокерской работы далеко не всегда дают такую возможность. Оперативность фрахтовой работы требует, чтобы большая часть этих сведений находилась в памяти и была готова к умелому использованию в ходе быстротечных переговоров.

Помимо того, брокер должен быть в курсе деятельности своих конкурентов, иметь достоверные сведения относительно финансового положения и платежеспособности судовладельческих фирм и фрахтователей из своего делового круга. Наконец, он должен хорошо ориентироваться в условиях контрактов купли-продажи, в частности, в их транспортных условиях, в методах калькуляции фрахтовых ставок, быстрых трансформаций одних ставок в другие, например, фрахтовую ставку по крупной партии груза в ставку для партии меньшего размера и т.д.

Обладая всеми этими знаниями, которыми не всегда владеют судовладельцы и фрахтователи, брокер нередко становится решающей фигурой в переговорах, поскольку к его квалифицированному совету прислушивается и та и другая сторона. Способность брокера дать верный совет наряду с умением успешно вести переговоры, дающие благоприятные результаты, определяют репутацию брокера на фрахтовом рынке и объем его деловых связей, что является решающим обстоятельством конкурентоспособной деятельности фирмы в рыночных условиях.

Стремительность фрахтовых переговоров, в основе которых лежит сам характер изменчивой конъюнктуры фрахтового рынка, и тот факт, что для судовладельца невыгодно ставить судно на якорь в ожидании успешного окончания длительных переговоров с фрахтователями, заставляет брокера прибегать к наиболее быстрым видам связи со своими контрагентами, которые часто находятся в других странах и даже на других континентах. Фрахтовые переговоры осуществляются, как минимум, по телексной связи, которая может работать в режиме телеграфа, и в режиме реального времени при непосредственном контакте между сторонами, ведущими переговоры. Высоким быстродействием обладает факсимильная связь, связь типа e-mail. Не вышел из практики и прямой контакт между сторонами по телефону.

Ни одна из сторон не имеет права отступать от слова, данного ею в твердых переговорах, если оно принято другой стороной. Это обстоятельство требует от брокеров особой осмотрительности, точности и аккуратности, ибо в переговорах буквально одно слово может решить успех дела или провалить его. Недаром девизом британских брокеров служит фраза: "Our word is our Bond", что значит: "Наше слово — вексель".

Ни одна сторона не имеет права давать дезинформирующих сведений относительно действительной позиции судна, уровня фрахтовых ставок по сделкам, заключенным ею с другими лицами и их условий. Но по всем этим вопросам стороны вправе уклониться от ответа. Не допускается разглашение условий сделки, в частности, фрахтовой ставки, если одна из сторон просит о сохранении ее конфиденциальности. Поэтому многие фрахтовые сделки по тем или иным соображениям не включаются в поток рыночной информации, не публикуются в прессе.

Для установления квалификации по ведению профессиональных брокерских услуг, а также соответствующей рекламы в ряде стран существуют различного рода организации, обеспечивающее проверку знаний и дипломирование брокеров как специалистов.

Например, в Великобритании посреднической деятельностью в морском судоходстве могут заниматься только члены Лондонского института фрахтовых брокеров, которые считаются дипломированными специалистами. Деятельность института фрахтовых брокеров заключается в проверке квалификации брокеров путем проведения экзаменов, разработки и опубликования специальных норм и обычаев, связанных с оказанием посреднических услуг и т.п. Выдержавшие экзамен приобретают право сначала на членство в качестве младшего специалиста, а позже и на полноправное членство.

В США функционирует — Ассоциация судовых брокеров и агентов с местом пребывания в Нью-Йорке. Она разрабатывает и публикует соответствующие правила и рекомендации по брокерской деятельности, кодекс профессиональной этики, списки членов, тарифы на оплату услуг брокеров и т.п. Аналогичные организации (союзы) существуют в Дании, Германии, Италии, Швеции, Японии и других странах.

Кроме перечисленных организаций, во многих странах имеются различного рода федерации национальных ассоциаций. Учреждение подобных федераций диктуется необходимостью защиты интересов своих членов, совершенствования, разработки и унификации грузовых документов, обмена информацией между судовыми брокерами и агентами. Примером такой организации может быть Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов — FONASBA. Члены-учредители этой некоммерческой международной организации — национальные ассоциации: Бельгии, Дании, Финляндии, Франции, Голландии, Италии, Норвегии, Швеции, Великобритании и Германии.

Наиболее крупной международной организацией, играющей важную роль и в брокерской деятельности, является BIMCO — неправительственная международная профессиональная организация судовладельцев, брокеров, агентов, фрахтователей, клубов взаимного страхования и других подобных ассоциаций, ставящая своей основной целью защиту интересов мирового судоходства и мирового судоходного сообщества.

Успех работы брокеров на фрахтовом рынке во многом зависит от того, насколько полную информацию о наличии подлежащих перевозке грузов и свободном тоннаже он имеет. Полнота

осведомленности дает возможность, с одной стороны, оценивать соотношения между спросом и предложением на услуги морского транспорта, а с другой — подыскивать наиболее приемлемые предложения. С этой целью брокеры поддерживают постоянные связи с грузо- и судовладельцами и между собой. BIMCO в своих бюллетенях печатает списки членов-брокеров, их почтовые и электронные адреса, номера телефонов, факсов. Однако наиболее обширную и ценную информацию можно получить и оперативно использовать на фрахтовых биржах — центрах сосредоточения такой информации, служащих местами обмена соответствующей информацией между брокерами. Наиболее известные из них находятся в Лондоне, Нью-Йорке, Гамбурге, Париже, Токио.

7.2. ТЕХНИКА ЗАКЛЮЧЕНИЯ ФРАХТОВЫХ СДЕЛОК

Сделки по фрахтованию судов совершаются на *фрахтовом рынке*, который хоть и является одним из видов товарного рынка, но имеет ту особенность, что на самом деле на нем никакой товар, то есть предмет купли-продажи морского транспорта не покупается и не продается — это практически невозможно. Просто используются терминологические понятия, исторически сложившиеся в торговом судоходстве. Продается и покупается готовность выполнить перевозку, оказать транспортную услугу, а сам товар, то есть результат перемещения, который собственно и есть предмет купли-продажи, возникает позже — не в момент купли-продажи, то есть с разрывом во времени.

Существуют две формы работы на фрахтовом рынке. Первая — простая, когда на нем между собой взаимодействуют перевозчик и грузовладелец, например, норвежский судовладелец автомобилевозов и японский автомобилестроитель, то есть крупные судовладельцы и промышленные компании (нефтяные, металлургические, химические) имеют в своем составе фрахтовые отделы, так называемые "House Broker", и выходят на рынок самостоятельно, без посредников.

Вторая — более сложная, когда на фрахтовом рынке судовладелец и грузовладелец взаимодействуют между собой при помощи посредника. Причем, в каждой конкретной сделке обыч-

но участвуют два брокера — со стороны судовладельца и грузовладельца.

Работа *на фрахтовом рынке*, как комплекс операций по фрахтованию судов, включает выполнение *ряда последовательных этапов*:

1. **Оценка фрахтового рынка.** Брокер получает от принципала два вида поручений: на котировку рынка (изучение состояния рынка) и на заключение сделки. Котировка рынка обычно запрашивается за 3-5 недель вперед.

Принципал-фрахтователь (грузовладелец) запрашивает котировку рынка относительно фрахтовых ставок и условий перевозки определенного груза на конкретную страну или несколько стран (рендж) перед подписанием внешнеторгового контракта или желая выбрать оптимальный вариант транспортировки. Давая такую котировку, брокер показывает фрахтователю зависимость фрахтовых ставок от: размера партии груза; способа перевозки и вида упаковки товара (в биг-бегах, на паллетах, отдельными местами, навалом); сезона перевозки; общего объема и долгосрочности заключаемого договора. Обращает внимание клиента на то, что указанные ему фрахтовые ставки носят ориентировочный характер и могут существенно изменяться в зависимости от состояния конъюнктуры к моменту выхода на рынок.

Принципал-судовладелец запрашивает котировку с целью определения возможности, а также эффективности отфрахтования своего судна после завершения текущего рейса, тайм-чартера или ремонта. Для этого указывает какие грузы и на каких направлениях его могут заинтересовать и приводит характеристики судна (грузоподъемность, грузовместимость, число палуб, возраст и т.п.).

Информация по котировке рынка (если это не развернутое исследование или регулярное обслуживание) не оплачивается, но глубокая и всесторонняя справка может стать основной для последующего фрахтового ордера или даже рамочного соглашения (Framework Agreement) — документа, определяющего принципиальную договоренность сторон о формах, направлениях и условиях сотрудничества, в развитии которого впоследствии заключаются контракты.

Котировка рынка базируется на собственном опыте брокерской компании, информации, полученной ею от компаний

партнеров, а по крупным международным направлениям перевозок — из публикаций в специальных справочных изданиях и в Интернете.

2. **Определение идеи фрахтовой ставки.** Знание общей ситуации рынка, наличие информации о текущих фрахтовых ставках и условиях перевозки на соответствующих грузонаправлениях, с учетом скорости судна, норм грузовых работ — позволяют ориентировочно рассчитать рыночную фрахтовую ставку для любого интересующего направления перевозки, груза и размера судна на базе другого, наиболее близкого базисного направления перевозок. Такой пересчет выполняется на основе средней суточной чистой выручки судна того же размера, который предлагается к отфрахтованию.

В практике чаще применяется расчет величины фрахтовой ставки с использованием определения транспортных расходов морской перевозки груза методом ***тайм-чартерного эквивалента***, ТЧЭ (Time-charter Equivalent) — наиболее универсального показателя уровня цен определенного фрахтового рынка, позволяющего привести цены морской перевозки к сопоставимому виду. Для этого рассчитываются доходы (фрахт) от данной перевозки (умножением количества груза, предлагаемого к перевозке — Q, на идею фрахтовой ставки — f), оцениваются рейсовые расходы судна — R и общее время рейса — $t_р$, а именно:

$$\text{ТЧЭ} = \frac{(f \times Q) - R}{t_р}$$

ТЧЭ показывает прибыль, которую получает судовладелец в сутки эксплуатации судна. Сравнивая ТЧЭ, полученные при предварительной калькуляции двух разных рейсов, судовладелец может оценить, какое предложение для него является более выгодным. Он может также сравнить ТЧЭ с предлагаемой тайм-чартерной арендной ставкой судна и принять решение стоит ли отдавать судно в аренду или лучше его отфрахтовать на рейс.

Как правило, предварительную калькуляцию идеи фрахтовой ставки приходится делать в условиях ограниченного времени с тем, чтобы успеть принять правильное решение и не упустить выгодное предложение. С этой целью используются современные программные обеспечения, позволяющие выполнить не-

обходимые расчеты на компьютере. Необходимо отметить, что формирование идеи фрахтовой ставки должен уметь делать не только судовладелец и его брокер, но и другие участники, которые имеют отношение к морской перевозке грузов (фрахтователи, агенты и т.п.).

Как бы ни был точен расчет, расчетная фрахтовая ставка не должна быть абсолютизирована. Конкретная ситуация на рынке в данный момент (нет судна, освобождающегося близко к порту погрузки по предстоящей сделке, или, наоборот, есть судно, освобождающееся в этом порту и т.д.) может внести в нее существенные коррективы. При этом общее правило сводится к тому, что идея фрахтовой ставки не должна быть ни заниженной, ни завышенной. Но определение абсолютно соответствующей рынку идеи фрахтовой ставки в условиях, когда другая сторона воспринимает ее со своих субъективных позиций — дело почти невозможное: даже безупречно определенная рыночная идея фрахтовой ставки вызывает, как правило, возражения контрагентов, стремящихся повысить стартовую величину, если это судовладельцы, или, наоборот, понизить ее, если это фрахтователи. Именно фрахтователи, как правило, устанавливают исходную идею фрахтовой ставки.

Следующие этапы фрахтования судна для наглядности приведены на схеме рисунка 7.1.

3. **Поручение на фрахтование.** Желая зафрахтовать судно, фрахтователь выдает своему брокеру поручение на фрахтование — фрахтовый ордер.

Фрахтовой ордер (Chartering Order) — поручение брокеру на выполнение фрахтовых операций для заключения сделки по фрахтованию судна на изложенных в ордере сведениях и условиях.

Фрахтовый ордер фрахтователя содержит: название и количество груза, его транспортные характеристики, размер марджина; является ли данная отправка разовой или частью долгосрочного контракта; порты погрузки и выгрузки; дата готовности груза к погрузке; нормы грузовых работ; кто назначает стивидора и за чей счет оплачиваются грузовые работы; идея фрахтовой ставки и условия оплаты фрахта; особые требования к судну (возраст, наличие грузовых средств и др.); проформа чартера, на базе которой желательно заключение сделки.



Рис. 7.1. Схема фрахтования судна

В свою очередь, судовладелец, подыскивая груз для загрузки судна, выдает своему брокеру *фрахтовое поручение*, которое содержит: наименование судна, его технико-эксплуатационные характеристики, флаг и возраст судна (для судов старше 20 лет — срок действия документов Регистра); порт или район освобождения судна для предполагаемого рейса; дата освобождения судна; перечень нежелательных грузов и направлений перевозок (например, рейсы через Суэцкий канал; металлолом, уголь).

По срокам подачи судна под погрузку различают три вида фрахтовых ордеров:

1) нормальная позиция, когда ордер выдан на 2-3 недели до установленного срока подачи судна под погрузку (даты Laydays);

2) промптовая позиция (Prompt), когда ордер выдан за 3-7 дней до даты Laydays, то есть чартер должен быть заключен с условием срочной готовности судна к погрузке;

3) спот-промптовая позиция (Spot-prompt), когда судно или груз нужны немедленно, то есть чартер должен быть заключен с условием немедленной (сверхсрочной) готовности судна к погрузке.

Очевидно, что, только если ордер выдан в нормальной позиции, брокер имеет достаточно времени для тщательной подготовки сделки, выбора партнера, для так называемого *уторгова-*

вания фрахтовой ставки. Это особенно важно, если конъюнктура рынка неблагоприятна для принципала (судовладельца или фрахтователя).

С другой стороны, если предложение судов превышает спрос и фрахтовые ставки снижаются, то фрахтователь может принять решение выходить на рынок в промптовой позиции. Аналогичную тактику будет проводить и судовладелец — если спрос на судна и фрахтовые ставки имеют тенденцию к росту.

4. **Выход на фрахтовый рынок.** Получив фрахтовый ордер, брокер приступает к фрахтованию судна. Эту работу условно можно разбить на три части:

1) подготовка переговоров — Prefixing;

2) ведение переговоров — Fixing;

3) оформление и контроль выполнения сделки — Postfixing.

При подготовке к переговорам брокер вступает в контакт со своими контрагентами, с которыми он поддерживает деловые отношения, информируя через них фрахтовый рынок о наличии груза, для которого требуется судно. Со своей стороны, судовладельцы также предоставляют своим брокерам информацию о своих судах, которая аналогичным образом попадает на рынок.

Информация рынка о грузе для перевозки или судне, требующем загрузки, котировка груза или судна называется *выходом на фрахтовый рынок*. При наличии на фрахтовом рынке свободного тоннажа котировка груза обычно вызывает приток предложений судов. Под один груз может предлагаться несколько судов от разных брокеров. Полученные предложения должны быть подвергнуты тщательному анализу.

В свою очередь, еще до вступления в переговоры о фрахтовании брокерами должны быть уточнены все технические детали и получены от принципала дополнительные информации. Так, у фрахтователя — это укладочная кубатура, его особые свойства, упаковка. Да и само название в некоторых случаях должно быть уточнено. Например, если во фрахтовом ордере в качестве груза указан металл, то для судовладельца имеет значение, черный или цветной металл предъявляется к перевозке хотя бы по той причине, что его убытки в случае недостачи цветного металла будут значительно превышать убытки от недостачи чугуна. Но даже указание в качестве груза черного металла также требует уточнения,

поскольку черный металл, перевозимый в слитках, чушках, не требует от судна особой конструкции, тогда как прокат черного металла (рельсы, листы, рулоны) может потребовать особых условий: широких люков, чистых трюмов, грузового вооружения повышенной грузоподъемности. Или, например, если указано зерно, то это требует дополнительного уточнения, поскольку к зерну относится и овес и пшеница с разной укладочной кубатурой. Более того, всякое зерно может перевозиться навалом и в мешках, и это существенно меняет условия перевозки. Еще более детальные уточнения требуются при перевозке рефрижераторных грузов.

Следовательно, обобщенная терминология, которая охватывает широкие группы товаров и вызывает неясности и без должных оснований удорожает перевозку. И, наоборот, точные сведения о грузе облегчают переговоры, способствуют уторговыванию должной рыночной фрахтовой ставки, позволяют подобрать судно с нужными техническими данными, обеспечивая тем самым при выполнении чартера сохранную доставку груза по назначению.

Знание характеристик грузов с позиций морской перевозки, умение определить степень их транспортабельности — неотъемлемое условие квалифицированной фрахтовой работы.

С другой стороны, не менее важное значение, имеет информация, получаемая от судовладельца, по особенностям технико-эксплуатационных характеристик судна, особенно в тех случаях, когда для перевозки требуется специализированное судно: рефрижератор, лесовоз, ролкер и т.д. Так, при фрахтовании рефрижератора необходимо выяснить температурные режимы, которые может поддерживать судно. Груз может потребовать глубокой заморозки или перевозки в охлажденном виде. Для перевозки некоторых видов фруктов и овощей (апельсины, яблоки, картофель) нужны суда с хорошей принудительной вентиляцией.

В перевозках угля, руды и других навалочных грузов имеет значение пригодность судна к грейферной выгрузке. Если судно мало пригодно или совершенно непригодно для выгрузки грейферами, судовладельцу, как правило, приходится оплачивать дополнительные работы по выгрузке. Поэтому судовладелец стремиться компенсировать эти расходы более высокой фрахтовой ставкой. Аналогичные ситуации возникают и при фрахтовании

судов, недостаточно удобных для погрузки и выгрузки леса и других грузов. Причем, для успешного завершения сделки имеет значение не только техническая пригодность судна для выполнения данной перевозки (наличие класса регистра, размер, осадка, удельная грузовместимость судна, но и его настоящая позиция, уровень запрашиваемой судовладельцем фрахтовой ставки, место, где освобождается судно.

5. **Обмен офертами.** После того как приняты во внимание все соображения технического и коммерческого характера касательно предстоящей сделки и выбор сделан, начинается вторая часть фрахтовой работы — ведение переговоров, то есть работа по сближению позиций фрахтователя и судовладельца по условиям сделки.

Предложение каждому из возможных партнеров может быть осуществлено в виде:

- твердой оферты;
- условной оферты.

Твердая оферта (Firm Offer) — это обязательство с твердым предложением (от лат. Offero — предлагаю) заключить сделку на предлагаемых условиях. Она действительна в течение строго определенного времени, которое в ней же и указано. Если партнер, получивший твердую оферту, акцептовал ее, то есть согласился с изложенными в ней условиями и сообщил о своем акцепте в течение времени ее действия, сделка считается заключенной. Пропуск времени или несогласие с любым из условий оферты освобождает от обязательств по оферте сторону, давшую оферту.

Брокерская этика требует, чтобы по каждой сделке было направлено только одно твердое предложение, в котором брокер сообщает всю информацию о планируемой перевозке, которую он получил от принципала во фрахтовом ордере и по дополнительному запросу, и, кроме того, указывает размер брокерской и адресной комиссии.

Если твердую оферту дает брокер судовладельца, то ее следует понимать как предложение судна под груз, если это твердая оферта брокера фрахтователя, то это означает предложение груза для судна независимо от последовательности изложения условий.

Но акцент первой оферты, полученной от брокера, имеющего *твердые полномочия* от своих принципалов — случай редкий во фрахтовой практике. Обычно сторона, получившая такую оферту, выставляет свои встречные условия. Делается это одним из двух вариантов в зависимости от обстоятельств:

1) если полученная твердая оферта коренным образом противоречит условиям, к которым стремится другая сторона, ее отклоняют и при наличии интереса к сделке делают новую твердую оферту на своих условиях, то есть предлагают другую основу для дальнейшей работы;
2) если структура твердой оферты приемлема, а расхождения имеют, главным образом, количественный характер (неприемлемо количество груза или размер марджина, норм грузовых работ, фрахтовой ставки, демереджа и т.п.), то есть она поддается согласованию, то получившая ее сторона может взять ее за основу для продолжения работы, направив в ответ контрпредложение — так называемую *контроферту* (Counteroffer или кратко Counter) следующего содержания: "акцептуем (принимаем условия) Вашу оферту со следующими изменениями...". Далее следует перечень изменений. Действие контроферты, как и действие оферты, ограничивается указанным в контроферте сроком. Сторона, сделавшая контроферту, связана в течение срока ее действия и такой цикл может повториться несколько раз.

В результате обмена офертами и контрофертами стороны или сближают условия до компромисса (примеры приведены в Приложении 11) и заключают сделку или расходятся, будучи не в состоянии достигнуть согласия.

Роль фрахтовых брокеров в такого рода обмене офертами, кроме оказания технической помощи, то есть осуществления самого обмена офертами по полномочиям принципалов, заключается и в том, чтобы сблизить позиции партнеров путем квалифицированной аргументации, основанной на безусловном и детальном знании существа всех вопросов, затрагиваемых в ходе уторговывания сделки. Примеры оговорок, которые после согласования вносятся в аддендум к чартеру приведены в Приложении 12.

Работа на основе твердых оферт не всегда отвечает конкретным условиям складывающейся обстановки. Допустим, фрахтователь, имея один груз, получил предложения на несколько судов, которые в принципе удовлетворяют его требованиям по

техническим данным, по размерам и позиции. Но ему неизвестно, как далеко может пойти каждый из судовладельцев навстречу его требованиям в отношении ставки фрахта и других коммерческих условий. Та же ситуация может возникнуть и у судовладельца, получившего для своего одного судна несколько приемлемых котировок. Сделать твердые предложения всем партнерам, имея на руках один груз или одно судно, он не может. Это категорически не рекомендуется фрахтовой этикой и, кроме того, содержит в себе серьезный элемент риска, ибо каждый из партнеров (теоретически) может в срок акцептовать оферту. В этом случае вместо одной сделки на один груз или одно судно можно получить несколько сделок со всеми вытекающими из этого материальными неприятностями. В подобных случаях прибегают к сочетанию твердых полномочий с условными, к, так называемым, условным офертам и контрофертам.

Условные оферты (Subject Offers) — применяются, когда судовладелец одновременно ведет переговоры с несколькими фрахтователями или фрахтователь одновременно ведет переговоры о фрахтовании судна под свой груз с несколькими судовладельцами. Предложение делается с условием, что оно будет действительно в том случае, если к моменту получения положительного ответа судно еще не будет зафрахтовано (Subject Open — если буду свободен) или, если фрахтователь не зафрахтует другое судно под данный груз.

Условные оферты встречаются в практике довольно часто, так как судовладельцы для ускорения фрахтования судна и обеспечения наиболее выгодных условий фрахтовой сделки нередко через своих брокеров ведут переговоры одновременно с несколькими фрахтователями. Так же поступают часто и фрахтователи.

Каждая из сторон на любой стадии может отказаться от дальнейших переговоров. Однако брокерская этика требует заявить об этом партнеру и указать, какие из его условий являются неприемлемыми. В этом случае партнер может повторить свое предложение, заменив в нем соответствующее условие. В случае положительного результата переговоров та сторона, которая принимает (акцептует) последнее предложение партнера полностью, без каких-либо изменений, должна известить его об этом, например, следующим образом "Charterer's confirm the

Fixture". Хорошая брокерская практика рекомендует, чтобы партнер со своей стороны подтвердил это, ответив "Reconfirm". После такого ответа переговоры фактически закончены, и судно "зафиксовано" за данной перевозкой.

6. **Заключение сделки**. Это последний этап переговорного процесса и заключается в том, что фрахтователь или его брокер должны в минимальный срок составить *резюме* по достигнутым договоренностям и направить его судовладельцу (его брокеру) — Fixture Recapitulation (то есть "зафиксировано без права изменений"), включив в него все условия, которые были согласованы в процессе переговоров. Если при этом были внесены дополнительные, отсутствующие в проформе чартера условия, то они включаются в Addendum к чартеру. После письменного подтверждения обеими сторонами резюме (Recapitulation, кратко — Recap) и дополнения к договору (Addendum) — сделка считается совершенной (Fixed).

Past Fixing — это особый комплекс операций, который выполняют брокеры после заключения сделки. Брокер фрахтователя в полном соответствии с Recap подготавливает Charter-party и Addendum к нему; подписывает два оригинала чартера у обоих партнеров. При наличии доверенности каждый из брокеров может подписать чартер от имени своего принципала.

Контрольные вопросы

1. Какие причины возникновения брокерского обслуживания фрахтования судов?
2. Назовите основные обязанности брокера.
3. Какие цели ставит своему брокеру судовладелец и какие — фрахтователь?
4. Что понимается под фрахтованием судна?
5. Из каких этапов складывается работа брокера на фрахтовом рынке по осуществлению заключения чартера?
6. Совокупность каких факторов учитывается при назначении фрахтовой ставки?
7. Какими показателями можно определить идею фрахтовой ставки на фрахтовом рынке? Как они рассчитываются?
8. По какой схеме производится заключение чартера?
9. Что такое фрахтовый ордер, оферта, контроферта, акцепт?
10. Какие бывают оферты? В чем состоит их отличие?
11. Какой комплекс операций выполняет брокер после заключения сделки?

Глава 8
ФРАХТОВЫЙ РЫНОК И ЕГО КОНЬЮКТУРА

8.1. СТРУКТУРА И ХАРАКТЕРИСТИКИ МИРОВОГО ФРАХТОВОГО РЫНКА

Своеобразие продукции морского транспорта определяет отличия фрахтового рынка как сферы реализации услуг международного торгового судоходства от других рынков. ***Фрахтовый рынок*** (Freight Market) — рынок, на котором заключаются договоры по фрахтованию и отфрахтованию судов, где, с одной стороны, выступают покупатели транспортных услуг — фрахтователи судов или грузовладельцы, с другой — судовладельцы или перевозчики. На формирование структуры и объемов фрахтового рынка оказывают влияние процессы, происходящие в международной торговле, мировой экономике и на транспорте. Международный характер торгового мореплавания и кардинальные изменения в мировой экономике (в результате процессов глобализации производства и распределения) привели к объединению ранее существовавших изолированно друг от друга локальных фрахтовых рынков в мировой фрахтовый рынок, охватывающий в настоящее время все океанские и, связанные с ними, морские бассейны мира.

Мировой фрахтовый рынок как систему можно подразделить по отдельным признакам на ряд структурных элементов (подсистем, секций).

По форме организации работы судов:
- фрахтовый рынок трамповых судов;
- фрахтовый рынок линейных судов.

По видам перевозимых грузов:
- фрахтовый рынок наливных судов (с подразделением на секции по их специализации и размерам);
- фрахтовый рынок сухогрузных судов (с подразделением на секции по их специализации и размерам).

По географическому признаку — на географические секции, что связано с существованием и функционированием определенных товарных рынков.

По видам фрахтования судов:
- фрахтовый рынок рейсовых судов;
- фрахтовый рынок арендованных (тайм-чартерных, бербоут-чартерных) судов.

В зависимости от характера собственности на суда и условий конкуренции:
- закрытый фрахтовый рынок;
- открытый фрахтовый рынок.

К *закрытому фрахтовому рынку* относится та часть грузопотоков, к освоению которых допускаются только определенные группы судовладельцев. Прежде всего, это грузопотоки, находящиеся под контролем государства и регулярные внутрифирменные перевозки транснациональных компаний.

В настоящее время, в законодательстве практически всех стран мира предусматрено, что *каботажные перевозки* должны осуществляться только национальными судоходными компаниями. Кроме того, известна политика резервирования грузов, проводимая развивающимися странами в целях поощрения развития собственных судоходных компаний. Принцип резервирования нашел и международное признание в формуле 40:40:20, закрепленной в Кодексе поведения линейных конференций. Не отказываются от практики резервирования и экономически развитые страны, например, США, в части перевозок грузов по правительственным программам. Таким образом, та часть международных перевозок грузов, которая подпадает под ограничительные действия национальных законодательств, уходит из сферы мирового фрахтового рынка.

Торгово-промышленное судоходство, осуществляемое транснациональными корпорациями и прочими крупными торговыми и промышленными компаниями, является по своей географии международным, однако, будучи своего рода внутрифирменным транспортом, не продает свои услуги через фрахтовый рынок, хотя рассчитывается по рыночным фрахтовым ставкам, заимствованным с мирового фрахтового рынка.

Отсюда, закрытые рынки — это не что иное, как особые части мирового судоходства, которые в силу тех или иных причин: экономических, правовых, национальных, международных — организационно обособлены от мирового фрахтового рынка, то есть не реализуют через него свои транспортные услуги. Очевидно, что они не могут считаться рынками в действительном смысле этого слова. Тем не менее, несмотря на обособленность, можно в ряде случаев заметить связь между закрытыми секторами мирового судоходства и мировым фрахтовым рынком. Связь эта выражается в том, что суда в той мере, в какой они не используются в закрытых регионах, поступают на фрахтовый рынок и пополняют объем мирового предложения судов. Кроме того, в регионах закрытого судоходства при перевозках грузов в международном сообщении национальные судоходные компании нередко в различных формах используют рыночные ставки в качестве основы для формирования собственных тарифных ставок на перевозки грузов.

Таким образом, границы мирового судоходства далеко не совпадают с границами мирового фрахтового рынка. Через мировой фрахтовый рынок реализуются услуги лишь международного судоходства, и то не всего, а только линейного и трампового.

Под *открытым фрахтовым рынком* понимается часть международных грузопотоков, где участие в перевозках не лимитируется какими-либо ограничениями и осуществляется в условиях относительно свободной конкуренции.

Рынок линейных судов. Его специфические, рыночные связи с остальными подсистемами имеют менее очевидный и более опосредствованный характер, причем в последнее время в связи с всеобъемлющей контейнеризацией в сфере линейных перевозок становится все более заметной тенденция к большей автономии рынка линейных судов, к образованию собственной обособленной системы.

С точки зрения реализации своих услуг на фрахтовом рынке линейное судоходство обладает некоторыми особенностями, так как на каждом направлении перевозок судоходные компании образуют объединение — *фрахтовую конференцию* (Freight Conference), которая устанавливает для своих членов общие тарифы за перевозку грузов, единый состав услуг и рисков, включенных в тарифную вставку, ставку вознаграждения экспедиторам за предоставление грузов. Конференция также разрабатывает и регулярно корректирует систему надбавок к базисным тарифным ставкам, а при необходимости осуществляет общее их повышение. Кроме того, конференция контролирует режим обслуживания перевозок, а в ряде случаев осуществляет согласование расписаний отдельных линий.

Стандартное соглашение о членстве в конференции посвящено одному вопросу — созданию прочного тарифного союза. В нем сформулировано обязательство партнеров строго придерживаться согласованных тарифов; установлены штрафные санкции за нарушение договора и сумма банковской гарантии, которую каждый партнер вносит на счет конференции в обеспечение уплаты штрафов и взносов. Члены конференции не имеют права применять тарифные ставки за перевозку груза иные, чем установленные конференцией. Соглашение также определяет сферу действия конференции (порты, регионы), порядок рассмотрения споров и претензий, порядок выхода из конференции.

В настоящее время в мире насчитывается около 400 конференций. Самая старая конференция — Калькуттская была учреждена в 1875 году. Она объединила судоходные компании, перевозившие грузы между Англией и Калькуттой. Главной целью конференции было положить конец конкуренции путем договоренности об установлении стабильных тарифных ставок.

Методы работы различных конференций мало чем отличаются друг от друга. Между совещаниями судовладельцев задачи конференции выполняет Секретариат, во главе которого стоит человек высокой профессиональной подготовки, знающий все аспекты судоходства и торговли. Члены конференции собираются несколько раз в год. Эти совещания называются Owners' или Principals' Meetings, то есть совещания судовладельцев или принципалов. На этих совещаниях рассматриваются такие важные вопросы, как принятие новых членов в конференцию, расширение сферы ее деятельности, обсуждение тарифных ставок. Секретарь конференции также присутствует на совещании и его задача довести до брокеров принятые решения, касательно тарифных ставок. Крупные судоходные компании являются членами всех или большинства конференций линейного судоходства,

определяют их политику в своих интересах за счет мелких и средних судовладельцев.

Фрахтовые конференции, появившиеся в последней четверти XIX века, достигли своего могущества в 70-е годы XX века. В это время они определяли фрахтовую политику в целом, на каждом географическом направлении, а иногда и полностью монополизировали линейные перевозки отдельных товаров (например в 50-60-е годы — перевозку австралийской шерсти). Внутри конференций строго контролировалось соблюдение монопольных тарифов, распределялись квоты на объемы грузоперевозок, число судозаходов по расписанию, условия заключенных соглашений и т.п. Этой устоявшейся консолидации был нанесен в 70-е годы удар появлением контейнеровозов контейнеровместимостью более 4500 TEU. Оказалось, что такое судно полностью обеспечить загрузкой в базовом порту не под силу ни отдельному судовладельцу, ни всем его линейным агентам. Возникла система совместной загрузки такого контейнеровоза всеми конкурентами, включая не членов конференции — аутсайдеров, совместно, на основе слот-чартерного соглашения или путем организации объединения, которое было названо *альянсом* (франц. Alliance).

Создание альянсов на транспорте является логическим результатом процессов глобализации, состоящих в обеспечении всемирного сервиса, в создании международной транспортной логистики, в организации интермодальных перевозок на основе образования альянсов судоходных компаний друг с другом и их сращивания с экспедиторским, автоперевозочным, складским и терминальным операторством, а также операторством подвижного состава железнодорожного транспорта.

Примером Global Aliance может служить датская судоходная линейная компания "Maersk", которая в 1999 году приобрела за 1 млрд. долларов американскую линейную компанию "Sea Land" и судоходную компанию "Safmarin", входившую в известную судовладельческо-брокерскую фирму "A.P. Moller". Только компания "Sea Land" имела в собственности 70 судов и 13 портовых контейнерных терминалов. Огромные инвестиции в альянс продолжаются: заказаны десятки контейнеровозов вместимостью от 7 тыс. TEU каждый; начато строительство супертерминала в порту Нью-Йорк/Нью-Джерси. Все логистические операции сосредоточены в дочерней компании "Maersk Logistics", располагающей 160 отделениями в 55 странах с целью обеспечения снижения транспортных издержек грузовладельцев в цене товара до 15%, в том числе в результате участия компании в проработке условий внешнеторговых контрактов.

С контейнеризацией перевозок рынок линейных судов разделился на секции:

- *секция многоцелевых судов* с грузовым вооружением и с регулярными обязательными заходами в базовые порты экономически развитых стран, а также необорудованные порты развивающихся стран для обслуживания двусторонней торговли штучными товарами;
- *секция контейнерных судов* со срочным расписанием (объявленным с точностью заходов в базовые порты до даты месяца, дня недели).

Что касается трампового судоходства, то именно оно исторически формировало основу фрахтового рынка. Иначе говоря, мировой фрахтовый рынок — это, прежде всего, рынок трамповых судов, особенно, если рассматривать его в историческом плане.

Рынок трамповых судов. Мировой фрахтовый рынок трамповых судов является рынком совершенной конкуренции по следующим причинам: на нем, независимо друг от друга, действует большое количество продавцов и покупателей однородной продукции; каждый из них не может значительно повлиять на уровень фрахтовых ставок и располагает достаточно полной информацией о ценах и затратах.

Вследствие того, что трамповые суда не связаны с определенным районом плавания и направляются туда, где есть потребность, трамповый рынок чутко реагирует на изменение спроса и предложения, для него характерны значительные колебания фрахтовых ставок.

По видам перевозимых грузов и специализации судов различают рынки наливных (танкерных) и сухогрузных судов. Вслед за основным делением перечисленные рынки подразделяются по конкретным типам судов и их тоннажным группам (по дедвейту).

Рынок наливных судов состоит из отдельных секций. Это связано с тем, что условия перевозки морем нефти (фрахтовая секция нефтяных танкеров) и нефтепродуктов (фрахтовая секция танкеров нефтепродуктовозов) существенно различны. Так, в зависимости от условий морской перевозки, нефтепродукты делятся на две категории: "светлые", к которым относятся бензин, керосин, дизтопливо, и "темные" нефтепродукты (мазут, гудрон и др.). Наливное судно, в котором перевозилась нефть или "темные" нефтепродукты, не может быть использовано под перевозку "светлых" нефтепродуктов без соответствующей промывки танков и магистралей.

Кроме того, сырая нефть и "светлые" нефтепродукты перевозятся различными по объему партиями. Сырая нефть перевозится крупными партиями по 100-150 тыс. т и более — для дальнейшей переработки, "светлые" нефтепродукты — более мелкими партиями. Это связано с характером торговли и потребления этих видов товаров, а также с географическими особенностями перевозок. В настоящее время доля нефти и нефтепродуктов составляет около 95% объема морских перевозок наливных грузов. Наиболее крупные грузопотоки направлены из Персидского залива в Европу, Японию и Северную Америку.

Мировой танкерный флот принадлежит трем основным группам судовладельцев: нефтяным концернам, независимым судовладельцам и государству. Распределен он между ними неравномерно: почти 40% танкеров эксплуатируют нефтяные концерны — является их собственностью. Они же выступают и основными фрахтователями танкеров независимых судовладельцев, причем 80% из них (а это еще более 40 % мирового танкерного флота) отфрахтовывается ими на длительный срок в тайм- или бербоут-чартер.

Химические грузы перевозятся танкерами-химовозами. В секции этих судов осуществляются перевозки пяти основных категорий грузов: органических и неорганических химикатов, животных жиров и растительных масел, патоки (мелассы).

Наиболее специализированной и обособленной от других секций рынка танкерных судов является секция судов-газовозов. В рамках этой секции перевозятся два вида грузов: сжиженный

природный газ (Liquefied Nature Gas, LNG) и сжиженный (попутный) нефтяной газ (Liquefied Petroleum Gas, LPG). Попутный нефтяной газ производится в небольших объемах в местах добычи и переработки нефти. Объем производства нефтяного газа зависит от объемов добычи нефти. Экспорт нефтяного газа осуществляется из таких стран как Кувейт, Саудовская Аравия в Японию, Западную Европу, США.

В *рынке сухогрузных судов* ведущее место занимает секция балкерных судов с подразделением на рудную, угольную и зерновую фрахтовые секции. И далее рынок сухогрузных судов подразделяется по конкретным типам судов, например, секции рефрижераторных, лесных, универсальных, комбинированных и т.п. судов.

В свою очередь, сухогрузный фрахтовый рынок состоит из географических секций — по районам массового экспорта, где возникает потребность в трамповых судах. В каждой секции имеются преобладающие грузопотоки по направлениям перевозок и роду груза, которые определяют состав привлекаемых трамповых судов по их типу и грузоподъемности.

Основными *географическими секциями* современного открытого фрахтового рынка являются: североевропейская (одна из крупнейших секций мирового фрахтового рынка), средиземноморская, североамериканская, южноамериканская, тихоокеанская, индийская, дальневосточная, австралийская и африканская.

Благодаря мобильности и определенной универсальности тех или иных судов отдельные географические секции мирового фрахтового рынка и даже различные виды перевозок тесно взаимосвязаны. Изменение спроса в одной какой-либо географической секции приводит к постепенному перераспределению судов до тех пор, пока не будет достигнуто относительное выравнивание среднего уровня фрахтовых ставок по всей системе. Такое перераспределение происходит и по роду груза: в зависимости от спроса балкеры могут использоваться на перевозках угля, руды, зерна или удобрений; нефтебалкеры и нефтерудовозы — на перевозках наливных и навалочных грузов; современные лесовозы-пакетовозы — на перевозках леса, навалочных грузов или контейнеров.

Схематично структура мирового фрахтового рынка показана на рисунке 8.1.

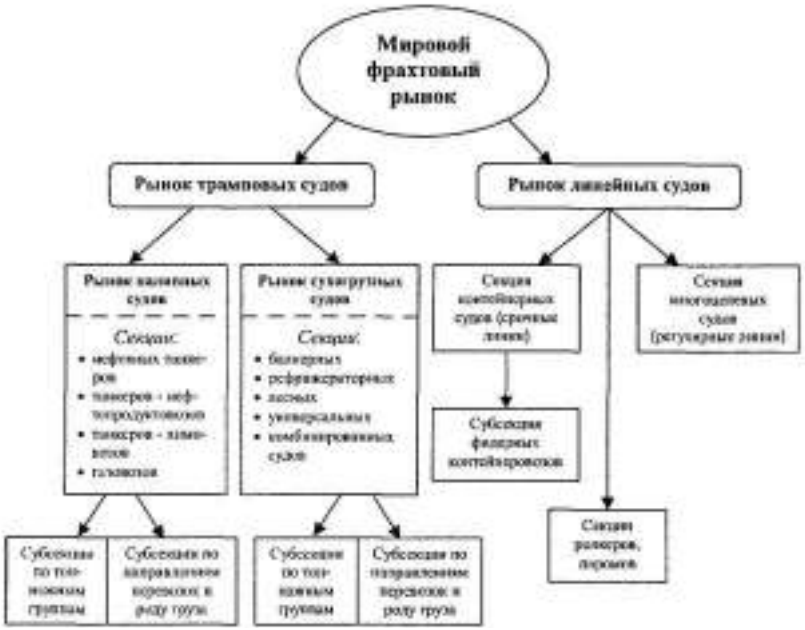


Рис. 8.1. Структура мирового фрахтового рынка

8.2. КОНЪЮНКТУРА ФРАХТОВОГО РЫНКА КАК ОСНОВНОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ЕГО СОСТОЯНИЯ

Состояние мирового фрахтового рынка определяется динамикой следующих факторов:

- состояние международной торговли;
- объем и структура грузопотоков;
- состав мирового флота: по типам судов, дедвейту, возрастным группам;
- портфель заказов мирового судостроения;
- уровень фрахтовой конъюнктуры.

Анализ динамики перечисленных выше факторов позволяет установить тенденции развития спроса и предложения судов, а также определить оценку перспектив развития фрахтового рынка.

Весь комплекс задач, решаемых судоходной компанией, базируется на результатах исследований конъюнктуры фрахтового рынка. Эти задачи можно разделить на две группы. Первая – задачи, возникающие в ходе оперативной фрахтовой деятельности, с помощью которых определяется текущий уровень цен на транспортную услугу. Ко второй группе, можно отнести задачи планирования, изменения фрахтовых ставок на перспективу, осуществление прогноза.

Конъюнктура фрахтового рынка (Tonnage Conditions) – основная качественная характеристика состояния открытого (свободного) фрахтового рынка, которая представляет всю совокупность складывающихся на рынке в данный момент экономических, политических, технических и природных условий, характеризующихся определенным соотношением *спроса*, *предложения* и *цены* морской перевозки груза, а также активностью рынка, то есть количеством заключаемых фрахтовых сделок.

Следует особо остановиться на количественной определенности спроса и предложения как на важнейших характеристиках ценообразующих факторов рынка. Тот общеизвестный факт, что *уровень цен* морской перевозки грузов, конъюнктура фрахтового рынка формируются в результате *определенного соотношения* между спросом и предложением, предполагает, что последние взаимодействуют друг с другом. Это взаимодействие возможно только при условии, что спрос и предложение в каждый данный момент обладают количественной определенностью. Следовательно, *главными формирующими элементами* системы открытого фрахтового рынка являются:

1. *Спрос фрахтового рынка* (фрахтователей), который можно выразить через количественный показатель предлагаемого суммарного объема перевозок – $\sum_{i=1}^{n} Q_i l_i$ (получаемый умножением количества груза (Q) на расстояние перевозки (l) с учетом количества (i) заключенных сделок). Характеризует потребность грузовладельцев в перемещении определенного количества (массы) товара на обусловленное расстояние (это совокупный объем внешнеторговых связей всех стран мира, объем международного товарооборота, осуществление которого связано с морской перевозкой, то есть объем мировой морской торговли).

2. Предложение фрахтового рынка (судовладельцев), которое можно выразить через суммарную провозную способность судов — $\sum_{j=1}^{n} P_j$, определяющую наибольший объем перевозок, который может быть выполнен за определенный период времени, имеющимся на фрахтовом рынке количеством судов в определенных условиях.

Провозная способность судна зависит от: грузоподъемности судна и ее использования, скорости хода судна, продолжительности эксплуатационного периода работы судна, пройденного судном расстояния, времени нахождения судна под грузовыми и вспомогательными операциями.

Практически в силу разных обстоятельств предложение судов никогда не достигает своего максимального значения. Оно всегда бывает меньше, так как часть судов вообще не предлагает своих услуг на фрахтовом рынке, часть — находится в ремонте, а также может быть поставлена на прикол. И, наконец, активная часть судов периодически покидает рынок, получив загрузку на определенный период времени на условиях тайм-чартера, бербоут-чартера и т.д. Но все это не мешает *предложению* — быть в каждый момент совершенно определенным по своему объему.

Возможное соотношение между спросом и предложением можно определить через коэффициент рыночной конъюнктуры:

$$k_{рк} = \frac{\sum_{i=1}^{n} Q_i l_i}{\sum_{j=1}^{n} P_j}.$$

В пределах этой системы в каждый данный момент количественно определенному спросу противостоит количественно определенное предложение, то или иное соотношение которых формирует определенный уровень цен морской перевозки грузов. Так, при значении $k_{рк}=1$ достигается так называемое рыночное равновесие, когда уровень фрахтовых ставок приблизительно соответствует цене предоставляемых судовладельцем транспортных услуг (транспортным издержкам судовладельца с разумной нормой прибыли). Этот период времени (год) обычно принимается за базовый для анализа и дальнейшего прогнозирования уровня величин фрахтовых ставок. Состояние фрахтового рынка при $k_{рк} > 1$; $k_{рк} < 1$ характеризуется соответственно — высокой и низкой конъюнктурой, что, в свою очередь, формирует третий функциональный элемент системы открытого фрахтового рынка — определенный уровень цен морской перевозки грузов.

Соотношение спроса и предложения на балкеры тоннажной группы (по дедвейту) Handysize за десятилетний период иллюстрирует рисунок 8.2.

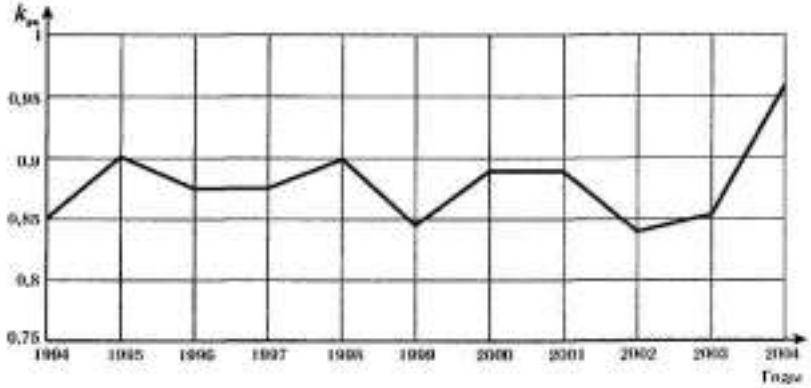


Рис. 8.2. Динамика показателя рыночной конъюнктуры для фрахтовой секции балкеров Handysize

3. Цена морской перевозки (Price of Carriage) груза — денежное выражение стоимости транспортных услуг, которая при доставке грузов морем имеет две формы:

1) фрахтовая ставка — в трамповом судоходстве;

2) тарифная ставка — в линейном судоходстве.

Фрахтовая ставка (Rate of Freight) — цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза, которая согласуется в каждом отдельном случае в договоре морской перевозки (чартере). Срок действия фрахтовой ставки ограничен сроком действия чартера, и она действительна только для того фрахтователя, с которым заключен чартер.

Величина фрахтовой ставки отражает уровень цен мирового фрахтового рынка на транспортировку морем данного груза и, при прочих равных условиях, зависит от рода груза, расстояния и направления перевозки, норм погрузки/выгрузки, дополнительных расходов, которые несет судно (портовые сборы, проход каналов, стоимость погрузки/выгрузки и т.п.). Более подробно приведено в параграфе 3.2.8.

Тарифная ставка (Tariff Rate) — цена морской перевозки единицы груза, заранее объявленная для всех грузовладельцев и действующая в течение длительного времени.

Перечень тарифных ставок на перевозку различных грузов по маршрутам, которые обслуживает определенная линейная компания приводится в так называемых *тарифах* — сборнике тарифных ставок и правил их применения, который рассылается грузоотправителям и другим заинтересованным лицам по запросам.

На многих линиях ставки тарифа подразделяются в зависимости от рода груза и портов погрузки/выгрузки. По форме построения тарифы *различают*:

- *классный тариф* — Class Rate. В этом случае в тарифе приведена тарифная шкала (Class Scale). Для каждого класса указана определенная тарифная ставка. Кроме того, приводится алфавитный перечень грузов, где против каждой позиции груза указан тарифный класс. Для удобства алфавитный перечень разбит по видам груза: продовольствие, металл, химические грузы и т.д. Такой подход позволяет дифференцировать тарифные ставки для различных групп товаров. Классные тарифы применяются на направлениях с обширной номенклатурой грузов, где слишком большая дифференциация ставок привела бы к путанице в их применении;
- *постатейный (товарный) тариф* — Commodity Rate. Тарифная ставка указывается непосредственно в алфавитном перечне товаров, против каждого наименования. Количество тарифных ставок в обоих формах примерно одинаково (30-50);
- *смешанный тариф* — Mix Rate. В этом случае для некоторой группы товаров указаны постатейные тарифные ставки, а для остальных — по тарифному классу. Постатейные тарифные ставки тарифов применяются при перевозках определенных товаров из стран их традиционного экспорта (шерсть из Австралии, кофе из Бразилии и т.д.).

Обычно линейные тарифы состоят из двух частей: вступительной, содержащей условия применения тарифов и основной, в которой указываются тарифные ставки для грузов, перевозимых на данном направлении. Тарифные ставки устанавливаются в зависимости от кубатуры, массы или ценности груза. Чаще всего ставки исчисляются за единицу массы или объема. Основным принципом расчета тарифной ставки является право перевозчика на выбор применяемой весовой или объемной ставки в зависимости от того, что более выгодно для судна.

На уровень тарифных ставок на различные грузы влияют следующие факторы:

- транспортные характеристики груза, от которых зависит загрузка судна, продолжительность и стоимость грузовых работ, а также расходы перевозчика, связанные с обеспечением сохранности груза, безопасности судна и экипажа;
- платежеспособность груза, то есть максимальная тарифная ставка, которую может установить линия для данного груза без риска утраты грузопотока;
- заинтересованность судовладельца в расширении данного грузопотока.

В рамках первого фактора при установлении тарифной ставки прежде всего учитывается удельный погрузочный объем груза (УПО). Для грузов, у которых УПО $< 1м^3/т$, тарифная ставка взимается за единицу массы груза, против его позиции в тарифном справочнике стоит W (Weight — по весу). Если УПО $> 1м^3/т$, тарифная ставка оплачивается за единицу объема, тогда указывается — M (Measurement — по объему). Если УПО не может быть заранее определен, плата взимается по выбору судовладельца — по стоимости одной весовой или объемной единицы (указывается W/M), в зависимости от того, что больше.

Кроме того, при установлении тарифных ставок учитывается влияние транспортных характеристик груза на продолжительность и стоимость погрузо-разгрузочных работ в портах, так как линейные условия перевозки обычно означают, что расходы по

погрузке и выгрузке относятся на судно. Стояночное время составляет около 50% времени рейса линейного судна, а стоимость грузовых работ — 30-40% его расходов по рейсу. Поэтому ставки тарифа устанавливаются не только для разных грузов, но и для одного и того же груза, в зависимости от вида упаковки, способа перевозки, характеристики порта.

Расходы судовладельца, связанные с обеспечением сохранности грузов и безопасности судна, также получают отражение в тарифных ставках. В тарифах приводятся *надбавки:*

- за негабаритность и тяжеловесность груза;
- за осенне-зимний период;
- за перевозку колесной техники;
- за опасные или особо режимные грузы.

Порты, являющиеся основными для данной судоходной компании, называются *базисными* (Basic Ports). Остальные порты относятся к категории *факультативных* (Out Ports). Заходы судов в эти порты зависят от объема грузопотока в них. Как правило, за заход судов в факультативный порт взимается дополнительная надбавка к основному тарифу — "надбавка за район" (Range Additionals), то есть надбавка за "небазисный" порт, одинаковая для различных грузов.

Линейные тарифы имеют ряд правил, объясняющих способ применения отдельных тарифных ставок, а также указаний и оговорок, которые с момента предъявления грузоотправителем грузов к перевозке становятся обязательными для клиента, пользующегося услугами данной линии.

Контейнеризация существенно упростила тарифы на перевозки грузов. Обычно применяют принятые на мировом транспортном рынке следующие виды *контейнерных тарифов:*

- ставка FAK (Freight All Kinds) предполагает, что доставка всех грузов, погруженных в контейнер, оплачивается по единой тарифной ставке. Для низкотарифицируемых грузов такой подход определения ставки неприемлем, поскольку усредненная ставка FAK снижает их конкурентоспособность. Поэтому ставки FAK разбивают на 7-10 классов грузов примерно одинаковой стоимости;
- ставка CBR (Commodity Box Rates) предлагает изменение единицы расчета по отдельным тарифным позициям путем перехода от расчетов за тонну веса или объема к расчетам за контейнер. Как правило, тарифную ставку CBR применяют на направлениях повышенного спроса для отдельных товаров. В некоторых случаях ставка CBR оказывается выгодней для грузоотправителей, так как включает в себя другие элементы расходов, которые грузоотправителям необходимо оплачивать. Например, возврат порожних контейнеров здесь осуществляется или бесплатно или по пониженному тарифу;
- ставка TVC (Time Volume Contracts Rate) предполагает уплату тарифных ставок типа FAK, или они могут быть установлены на определенный товар с применением поощрительной системы в виде скользящей шкалы тарифов. Согласно этой практике, например, первая партия груза в количестве 200 TEU отправляется по одной тарифной ставке, следующие 200 TEU — уже по более низкой ставке, а третьи 200 TEU — еще по более низкой ставке и т.д.

Каждый грузовладелец, в принципе, стоит перед дилеммой: пользоваться ли услугами конференции или альянса с их прекрасным сервисом, но высокими тарифными ставками или передать грузы аутсайдеру и этим заметно удешевить транспортировку груза, но с менее качественным обслуживанием (меньшая частота отходов, худшее обеспечение контейнерами и т.д.).

В целях удержания за собой грузовладельцев линейные конференции разработали уже в конце XIX системы конференциальных скидок (Rabates) с тарифов, предоставляемых грузоотправителям за отправку ими своих грузов только на судах конференции в течение определенного времени (обычно шесть месяцев или год).

В последние десять лет наблюдается обеспечение стабильности линейных тарифов на главных контейнерных направлениях. Этому содействует то, что факторы изменений цен на бункер и колебаний курсов валют учитываются, как правило, в форме специальных корректив к линейным тарифам, которые называют соответственно *бункерной надбавкой* (Bunker Adjustment Factor, BAF) и *валютной надбавкой* (Currency Adjustment Factor, CAF). Извещения об их изменениях публикуются конференциями в том же порядке, как и информация об изменениях ставок линейных тарифов.

8.3. АНАЛИЗ КОНЪЮНКТУРЫ ФРАХТОВОГО РЫНКА

Фрахтовые и тарифные ставки являются важнейшими показателями конъюнктуры фрахтового рынка, уровень которой обусловлен общим состоянием мировой экономики, прежде всего, закономерным циклическим характером ее развития (кризис, депрессия, оживание, подъем), напрямую влияющим на международную торговлю. В географическом отношении на конъюнктуру фрахтового рынка особенно большое влияние оказывает состояние экономики США, Китая, Японии и Европейского Союза, то есть тех стран, где промышленное производство тесно связано с морскими поставками топлива и сырья. В результате, даже сравнительно небольшое изменение общего объема международной торговли, приводит к значительному увеличению (уменьшению) спроса на трамповые суда, что соответственно отражается на уровне фрахтовых ставок. В период повышенной конъюнктуры промышленные компании, стремясь заблаговременно обеспечить себя судами, фрахтуют в длительный тайм-чартер большое число судов. Наоборот, в условиях кризиса промышленного производства они не возобновляют договоры на суда, по которым закончился срок аренды, или даже вынуждены отфрахтовывать на рынке собственные суда. Это приводит к тому, что при любом колебании фрахтовой конъюнктуры в наибольшей степени изменяются ставки на крупнотоннажные специализированные танкеры и балкеры.

Конъюнктура открытого фрахтового рынка, помимо циклических, характеризуется регулярными сезонными колебаниями. Это связано с сезонным характером производства определенных видов товаров (зерно, сахар, шерсть, хлопок), с сезонным ростом спроса (удобрения, топливо), либо сезонным прекращением навигации в определенных портах.

Значительные колебания фрахтовой конъюнктуры периодически возникают в результате различных военно-политических и социальных факторов. В условиях обострения международной обстановки срочно пополняются стратегические запасы топлива и сырья, часть судов отвлекается на военно-транспортные перевозки и все это приводит к стремительному росту фрахтовых ставок. Увеличение ставок может иметь место также накануне объявленного повышения цен на данный вид товара (нефть, зерно), после крупных стихийных бедствий — засуха, наводнение, либо в результате массовых забастовок. Наоборот, сокращение добычи определенного вида сырья, повышение таможенных пошлин или временное прекращение обработки судов в крупном порту (группе портов) отрицательно сказывается на уровне конъюнктуры фрахтового рынка.



Рис. 8.3. Схема влияния различных факторов на конъюнктуру фрахтового рынка

В связи с разнообразием факторов (показанных на рисунке 8.3.), формирующих и влияющих на фрахтовый рынок, его конъюнктура отличается крайней нестабильностью. При этом следует отметить, что взаимосвязь между спросом, предложением судов и ценой морской перевозки является как прямой, так и обратной. Высокая конъюнктура (фрахтовые ставки) стимулируют развитие судоходства, портфель заказа судов и, наоборот, низкая конъюнктура — вызывает постановку судов на прикол, продажу на металлолом. Отсюда, соотношение элементов спроса,

предложения и цены является своего рода барометром, показывающим, насколько пропорционально развиваются международная торговля и ее транспортное обслуживание.

Анализ конъюнктуры фрахтового рынка производится с помощью так называемых *фрахтовых индексов* (Freight Indexes) — относительных показателей изменения текущего уровня цен морской перевозки грузов по отношению к ценам определенного базисного периода в прошлом (например, период, когда $k_{ps} = 1$, то есть относительно спокойного состояния фрахтового рынка с примерным соответствием спроса и предложения транспортных услуг). Фрахтовые индексы исчисляют на основе фактических фрахтовых ставок трампового судоходства и тарифных ставок линейного судоходства. С их помощью удается анализировать процесс изменения уровня ставок как на всем фрахтовом рынке, так и ставок на определенные суда, или давать оценку ситуации в какой-то отдельной рыночной секции.

Индивидуальный фрахтовый индекс по конкретному грузопотоку может быть определен по формуле:

$$i = \frac{f_a}{f_б},$$

где: f_a и $f_б$ — фрахтовые ставки соответственно в анализируемом и базисном периоде.

В соответствии со структурой мирового фрахтового рынка рассчитывают фрахтовые индексы для: линейных и трамповых судов; определенной географической секции и мирового фрахтового рынка в целом; сухогрузных и наливных судов; тайм-чартерных судов и судов, эксплуатируемых на рейсовых условиях и т.д.

Для того, чтобы определить фрахтовый индекс по совокупности грузопотоков мирового рынка трамповых судов или какой-либо его географической секции, используются формулы группового индекса:

$$J = \frac{\sum_{i=1}^{n} q_i f_a}{\sum_{i=1}^{n} q_i f_б},$$

где: q_i — объем i-го грузопотока в базисном периоде.

Групповой индекс может исчисляться в различных вариантах: для одного груза на многих направлениях; для нескольких грузов в одном направлении. Базой для исчисления групповых индексов служат индивидуальные, средневзвешенные значения которых и определяет групповой индекс.

Фрахтовые индексы рассчитываются помесячно и затем определяется средний индекс за календарный год (по формуле средней арифметической). Анализ фрахтовых индексов производится в табличной или графической форме. Он позволяет установить динамику фрахтовых ставок в течение рассматриваемого периода, определить современное состояние конъюнктуры фрахтового рынка и сделать краткосрочный прогноз ее развития.

Индексы, отражая движение фрахтовых ставок, являются инструментом оценки состояния фрахтовой конъюнктуры; чем больше их исчисляется и чем многообразнее их экономическое содержание, тем более исчерпывающую характеристику они могут дать. Изучение динамики различных фрахтовых индексов позволяет определять и прогнозировать основные тенденции развития фрахтового рынка.

Наиболее используемым индексом на рынке сухогрузных судов является ежемесячный *Балтийский фрахтовый индекс* (Baltic Freight Index, BFI), который рассчитывается по традиционным и стабильным грузопотокам, приведенным в таблице 8.1.

Индекс ведется Балтийской международной фрахтовой биржей фьючерсных сделок (Baltic International Freight Futures Exchange, BIFFEX) и претендует на то, чтобы представлять весь фрахтовый рынок сухогрузных судов в его основных грузопотоках. Из композиции индекса видно, что ведущая роль на фрахтовом рынке сухогрузных трамповых судов принадлежит зерну — индекс отводит зерну суммарный вес 40%. Базисный уровень индекса, равный 1000, впервые был опубликован в 1985 году. BFI показывает изменение уровня фрахтовых ставок на фрахтовом рынке, что иллюстрирует рисунок 8.4.

Ежемесячный *индекс журнала Lloyds Ship Manager* является одним из самых старых индексов на фрахтовом рынке. Он начал исчисляться с 1948 года как индекс журнала Norwegian Ship News. В настоящее время индекс исчисляется для двух секторов рынка: сухогрузных и наливных судов.

Таблица 8.1.

Композиция Балтийского фрахтового индекса

Маршрут	Груз	Вес, %
Мексиканский залив — континент	зерно	10
Атлантический круговой рейс	трип-чартер	10
Мексиканский залив — Япония	зерно	10
Мексиканский залив — Дальний Восток	зерно	10
Тихоокеанское побережье США — Япония	зерно	10
Тихоокеанский круговой рейс	трип-чартер	10
Хэмптон Роудс/Ричардс Бей — Япония	уголь	7,5
Хэмптон Роудс — Роттердам	уголь	7,5
Квинсленд — Роттердам	уголь	7,5
Дальний Восток — Северная Америка (тихоокеанское побережье)/континент	трип-чартер	10
Тубарао — Роттердам	железная руда	7,5

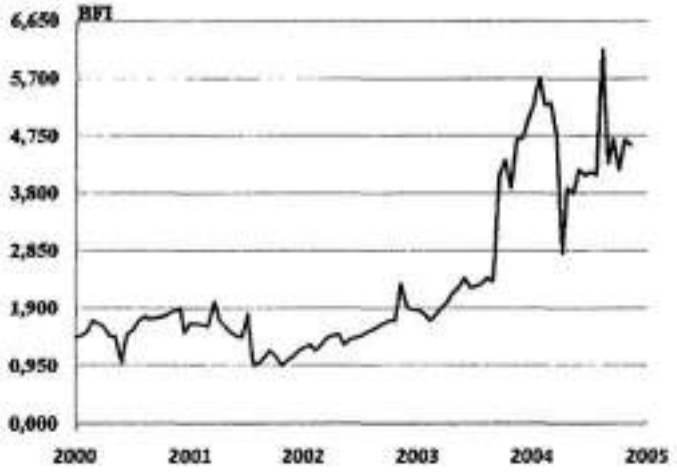


Рис. 8.4. Динамика Балтийского фрахтового индекса

Индекс исчисляется для тайм-чартерных сделок (с базой 100, принятой по 1971 году) и трип-чартерных сделок (с базой 100, принятой по периоду с июня 1965 по июнь 1966 года). Такая отдаленная временная база имеет свои преимущества, так как позволяет проследить динамику фрахтовых ставок за длительный период.

Германские фрахтовые индексы отличаются большой дифференцированностью, они исчисляются отдельно для рынка линейных и трамповых перевозок. В линейных перевозках индексируются сделки по географическим районам (субиндексы для Африки, Америки, Азии и Европы).

Гамбургский индекс для контейнеровозов публикуется на основании данных 20-30 германских брокерских компаний и дает реалистичную картину на рынке отобранных судов. Суда распределяются на две категории: оборудованные грузовыми устройствами и необорудованные ими. В указанных категориях суда делятся по размерному признаку с учетом минимальной скорости.

Отличной от прочих методикой построения характеризуется *танкерный индекс АФРА* (Average Freight Rate Assessment, AFRA), который призван отражать не столько состояние фрахтового рынка танкерных судов, сколько ежемесячный усредненный уровень транспортных издержек ведущих нефтяных компаний. Поэтому в индекс за каждый месяц включаются фрахтовые ставки по времени исполнения сделок вне зависимости от времени заключения сделки. Если, допустим, сделка заключена в январе, а исполняется в мае, то она попадает в майский индекс, а не в январский по дате заключения, как это предусмотрено в индексах, раскрывающих текущий уровень рынка. AFRA рассчитывается для нескольких тоннажных групп.

Изучение динамики фрахтовых индексов позволяет судить о конъюнктуре фрахтового рынка, о направлении движения фрахтовых ставок как основного показателя, характеризующего состояние рынка. Особую важность это представляет для судовладельцев (как фрахтовщиков) и грузовладельцев (как фрахтователей), а также для фрахтовых брокеров. Постоянное отслеживание динамики фрахтовых индексов позволяет определять тенденции развития той или иной секции фрахтового рынка, составлять прогнозы динамики фрахтовых ставок и, следователь-

но, заключать договоры морской перевозки грузов по реальным фрахтовым ставкам и планировать собственную коммерческую деятельность на перспективу.

Оставаясь актуальными и востребованными, фрахтовые индексы публикуются в различных коммерческих и научных изданиях морской направленности. Наиболее известные из них — ежемесячное издание Shipping Statistics and Market Review, которое издает Бременский Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL); английский журнал Lloyd's Shipping Economist (LSE); сборник Shipping Statistics and Economics (SSE); ежегодный статистический обзор по мировому судоходству выпускает английский журнал Fairplay. В этих изданиях приводятся мировые и региональные (групповые) фрахтовые индексы по рейсовому к тайм-чартеру для танкеров, балкеров и контейнеровозов; фрахтовые ставки на основных направлениях перевозок, цены на суда различного назначения (новые и бывшие в эксплуатации), цены на сула, сдаваемые в металлолом; данные о конкретных сделках, заключенных за истекший месяц по фрахтованию, тайм-чартеру и покупке судов; данные портфеля заказов судов; объем перевозок грузов на основных направлениях.

Контрольные вопросы

1. Назовите по каким признакам структуризован мировой фрахтовый рынок.
2. В чем заключаются основные отличия фрахтовых рынков трамповых и линейных судов?
3. Что такое фрахтовая конференция и альянс?
4. Из каких географических секций состоит фрахтовый рынок?
5. Какие факторы влияют на состояние мирового фрахтового рынка?
6. Что такое конъюнктура фрахтового рынка?
7. Почему цены морской перевозки грузов являются важнейшей функцией фрахтового рынка?
8. Что показывает коэффициент рыночной конъюнктуры?
9. В чем заключаются принципиальные различия между фрахтовой и тарифной ставками?
10. Какие факторы влияют на конъюнктуру фрахтового рынка?
11. С помощью каких показателей выполняется анализ конъюнктуры фрахтового рынка?

Глава 9
УСЛОВИЯ ОБРАБОТКИ И ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ В ПОРТАХ

9.1. КОММЕРЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ

Процесс морской транспортировки грузов включает в себя три этапа: начальный, основной и конечный.

Начальный этап включает все операции с момента предъявления грузов к отправлению морем грузоотправителем (или с другого вида транспорта) до момента окончания погрузки его на судно и отхода судна из порта.

В основной этап входят все операции, связанные с перемещением груза из порта отправления в порт назначения, то есть переход судна с грузом морем.

Конечный этап включает все операции с момента прибытия судна в порт назначения до момента передачи груза грузополучателю (или на другой вид транспорта).

В свою очередь, технологический процесс работы судна — *рейс* состоит из трех основных технологических операций: погрузка груза; переход судна морем с грузом на борту и выгрузка груза.

Погрузка груза — совокупность технологических операций, связанных с подготовкой судна к приему груза, приемом груза и подготовкой судна к выходу в море от момента окончания грузовых работ и оформления грузовых документов по предыдущему рейсу до момента готовности судна к выходу из порта отправления для выполнения данного рейса.

Переход судна морем с грузом на борту — совокупность технологических операций, связанных с выходом судна из порта отправления, движением судна до порта назначения и входом в порт назначения.

Выгрузка груза — это совокупность технологических операций, связанных с подготовкой судна к сдаче груза, выдачей груза грузополучателю, оформлением необходимых документов, относящихся к окончанию рейса.

На начальном и конечном этапах транспортного процесса, помимо различных производственных операций, осуществляются также коммерческие, включающие оформление необходимых документов и выполнение определенных процедур. Важное место в них занимает подготовка к рейсу в коммерческом отношении.

В обязанности капитана и его помощников по эксплуатации судна входит и **коммерческая подготовка судна к предстоящему рейсу**, а также проведение различных коммерческих мероприятий во время выполнения перевозки. При этом они должны руководствоваться нормами как национального, так и международного права. В частности, соответствующими положениями Кодекса торгового мореплавания (или другого аналогичного документа страны флага судна) и международных конвенций, регламентирующих морские перевозки грузов. Например, в Кодексе торгового мореплавания Украины (КТМУ), утвержденном Верховным Советом Украины в мае 1995 года, в статье 58 указывается, что "на капитана возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, предотвращения загрязнения морской среды, поддержания порядка на судне, предотвращения причинения любого ущерба судну, находящимся на нем людям и грузу. Капитан судна вследствие своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении действий, вызванных нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного ему имущества ...".

Хотя здесь нет прямого указания об ответственности капитана за коммерческую подготовку судна к рейсу и осуществление необходимых коммерческих операций в процессе выполнения перевозки грузов, но и КТМУ и международные конвенции (Гаагские, Гаагско-Висбийские, Гамбургские правила) предусматривают определенные *права и обязанности капитана, как представителя судовладельца и грузовладельца, при подготовке к рейсу*, в частности, такие:

1) заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, привести трюмы и другие помещения судна в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранность груза;

2) обязан утверждать грузовой план судна, разработанный и представленный на утверждение в порту погрузки;

3) организовать учет сталийного и контрсталийного времени в порту погрузки/выгрузки; обеспечить безопасное размещение груза на судне, его крепление, особенно, если груз палубный; контролировать упаковку и маркировку груза; оформлять документы на груз, подписывать коносаменты, вносить в них необходимые оговорки и выдавать их грузоотправителю;

4) обеспечивать загрузку судна в соответствии с Международным свидетельством о грузовой марке (International Load Line Certificate) и положениями Международной конвенции о грузовой марке 1966 года;

5) предусмотреть, чтобы судно не испытывало чрезмерного напряжения, вызванного неправильной укладкой и размещением груза или балласта;

6) должен отвечать за судовую отчетность и за всю переписку с судовладельцем, в том числе связанную с коммерческой подготовкой судна к рейсу;

7) обязан заботиться в начале и в течение рейса о мореходности судна во всех отношениях; о надлежащей сохранности груза, принятии всех разумных мер для защиты груза от утраты, недостачи и хищений;

8) должен предусмотреть наличие на борту судна достаточного количества бункера, продовольствия, питьевой воды, чтобы достичь ближайшего порта назначения;

9) должен быть осведомлен о коммерческих возможностях своего судна по обработке груза, при обеспечении безопасности судна, экипажа и груза;

10) если во время рейса груз был поврежден или утрачен по какой-либо причине, капитан должен в ближайшем порту захода заявить морской протест перед надлежащими властями, согласно местным правилам оформления такого документа. В статье 3

Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924/68 годов (Гаагско-Висбийских правил) эти и другие действия капитана перед началом и в процессе выполнения рейса квалифицируются как обязанность капитана проявить разумную заботливость о грузе с целью обеспечения качественной перевозки грузов.

В международных транспортных конвенциях, помимо обязанностей перевозчика (капитана) по подготовке судна к рейсу, приводится целый ряд условий, при которых судно (перевозчик) освобождается от ответственности за ущерб грузу (см. параграф 11.3.). Из этого следует, что как при коммерческой подготовке к рейсу, так и в процессе рейса капитан и его помощники должны тщательно фиксировать в судовом и других журналах все обстоятельства, свидетельствующие о добросовестном выполнении экипажем судна правил погрузочно-разгрузочных работ, размещения и крепления груза, контроля за совместимостью грузов, температурой, за работающей вентиляцией, откачкой воды из льяльных колодцев, своевременной подготовкой судна к штормовым условиям и т.д.

Очень важно при подготовке к рейсу обеспечить выполнение обязательных норм таких конвенций как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (Safety of Life at Sea, SOLAS-74), Международная конвенция о грузовой марке 1966 года (International Convention of Load Line). В главе VI ("Перевозка грузов") SOLAS-74 содержится ряд правил, регулирующих перевозку различных видов грузов, которые вследствие особой вредности для людей на борту и судна могут потребовать специальной предосторожности. Необходимо также следовать рекомендациям и требованиям соответствующих кодексов IMO.

Грузоотправитель обязан обеспечить капитана судна информацией о грузе заблаговременно до погрузки, чтобы дать возможность принять меры предосторожности, необходимые для надлежащего размещения и безопасной перевозки груза. До погрузки навалочного груза капитан должен располагать исчерпывающей информацией об остойчивости судна и о распределении груза согласно типовым вариантам загрузки. Грузы, которые могут

разжижаться, принимаются к погрузке только тогда, когда действительное содержание влаги в грузе меньше, чем предельно допустимая величина влагосодержания для транспортировки.

На морских судах перевозится много веществ и предметов, которые обладают опасными свойствами и вследствие этого требуют особой осторожности. К числу таких свойств грузов относятся: взрывоопасность, токсичность, радиоизлучение, окислительное действие, инфекционная опасность и др. Опасные свойства грузов обусловливают необходимость четкого определения условий перевозки, обеспечивающих минимизацию риска проявления этих свойств, их воздействия на людей, судно, природную среду. При перевозке опасных грузов требуется выполнение комплекса правил противопожарной и санитарной безопасности, регламентированного Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (International Maritime Dangerous Goods, IMDG Code). Этот Кодекс введен Ассамблеей IMO 27 сентября 1965 года и рекомендован для использования в странах, подписавших Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море. В настоящее время IMDG Code — общепризнанный международный документ, регламентирующий морскую перевозку опасных грузов. В нем приводится классификация опасных грузов, их характеристики, необходимые меры предосторожности при приеме на судно к перевозке и т.п.

Что касается документации на опасные грузы, то одним из требований к грузовому документу является представление в нем основной информации относительно опасности того или иного груза. В частности, документация на опасные грузы, составляемая грузоотправителем, должна содержать декларацию о том, что предъявляемый груз может быть принят к перевозке, что он надлежащим образом упакован, маркирован, снабжен знаком опасности и находится в должном состоянии для целей перевозки в соответствии с действующими правилами. В главе VII ("Перевозка опасных грузов") SOLAS-74 содержатся соответствующие рекомендации по обеспечению безопасной перевозки морем грузов, обладающих опасными свойствами.

В обязанности судоводителей входит контроль за выполнением на судне всех относящихся к принимаемым грузам обяза-

тельных требований и норм, которые содержатся в международных конвенциях и кодексах IMO, а также в соответствующих инструкциях грузоотправителей. От надлежащей подготовки судна к предстоящему рейсу во многом зависит безопасность и эффективность перевозки грузов, конечный экономический результат транспортной работы судна. Так, одним из обязательных стандартов подготовки судна к плаванию является контроль со стороны судовой администрации за креплением палубного груза в порту погрузки с последующим подкреплением груза (обтягиванием тросов, талрепов и т.д.) во время рейса, особенно при возникновении качки. Существуют специальные способы погрузки, например, леса на палубу, и способы его крепления, использование которых является жизненно важным условием безопасности судна. Несоблюдение действующих в этом отношении правил может привести к гибельным последствиям для судна. Вот несколько примеров.

28 февраля 1989 года в Северном море либерийский лесовоз "Winka Gorton" попал в сильный шторм. Все трюмы судна и палуба были загружены лесом. Как впоследствии выяснилось, палубный груз был плохо закреплен. Обычно груз леса на палубе (караван) крепят одинарными найтовами или найтовами, заведенными в форме серьги и стянутыми вспомогательными тросами. Одинарный найтов из гибкого стального троса, куска цепи с калибром звена не менее 19 мм, глаголь-гака и талрепа крепят скобами к палубным рымам. Длина каждой пары найтовов должна быть такой, чтобы можно было довести их до середины каравана, где они соединяются с помощью цепи, глаголь-гака и талрепа. Пакетированный лесной груз укладывают и крепят таким образом, чтобы каждый пакет был охвачен не менее, чем двумя найтовами.

При любом методе крепления груза леса должна быть предусмотрена быстрая отдача крепления каравана в аварийной ситуации, чтобы предотвратить опасный крен. Лесной груз при этом сбрасывается за борт.

На т/х "Winka Gorton" был допущен ряд нарушений в креплении палубного груза леса: тросы были меньшей прочности, чем необходимо; в кормовой части палубы вместо двух

найтовов пакеты леса крепились только одним найтовом; устройства для быстрой отдачи найтовов оказались неисправными и т.д. Под действием сильной бортовой качки произошло смещение леса на правый борт, что вызвало постоянный крен 38 градусов. Из-за крена забортная вода проникла в отделение гидравлических насосов через вентиляционную трубу. Вода вывела из строя рулевую машину и судно утратило способность маневрировать, что повлекло за собой проникновение воды внутрь судна через открытую дверь на главной палубе. Попытки сбросить лес за борт оказались безуспешными. При этом крен продолжал увеличиваться, и когда он достиг величины 90 градусов, судно опрокинулось и затонуло. Члены экипажа покинули гибнущее судно, использовав спасательные плоты, и позже были подобраны судами, подошедшими к месту аварии по сигналу бедствия. Хотя, эта авария носила "технологический характер", но ее предпосылкой стало невыполнение экипажем требований международных документов об обеспечении мореходности судна в начале и в течение рейса.

Ненадлежащая подготовка к выходу в рейс привела к гибели парома "Herald of Free Enterprise" в бельгийском порту Зеебрюгге (6 марта 1987 года). Судно вышло в рейс с несколькими десятками автомобилей и большим количеством пассажиров. Из-за отставания от расписания движения — предрейсовая подготовка осуществлялась в быстром темпе. В результате при отходе судна носовые грузовые ворота парома были не закрыты, через них вода проникла внутрь судна на автомобильную палубу. Под влиянием большой "свободной поверхности" остойчивость судна резко уменьшилась, оно получило крен, из-за чего часть ненадежно закрепленных автомобилей сорвалась со своих мест и скатилась в сторону накрененного борта. Крен увеличился, судно в итоге легло бортом на грунт у выхода из порта. Из-за возникшей паники, неразберихи со спасательными средствами погибли 189 человек.

Не менее опасны нарушения правил Международной конвенции о грузовой марке 1966 года. Требования конвенции направлены на обеспечение водонепроницаемости судна, что позволяет сохранять плавучесть в разных условиях эксплуатации. Поэтому на судне должны выполняться два важных требования:

1) обеспечение своевременного закрытия всех наружных отверстий перед выходом в море;

2) загрузка судна по действующую грузовую марку.

Затопление каких-либо отдельных помещений из-за открытых горловин, люков, дверей чрезвычайно опасно, так как:

- снижается плавучесть судна: уменьшается надводный борт, судно "садится" в воду;
- ухудшается остойчивость из-за появления свободной поверхности жидкости, создается крен, который трудно ликвидировать.

Второе требование реализуется в период загрузки судна в порту: при определении количества груза, которое судно может принять к перевозке, обязательно учитывают действующую в данном районе грузовую марку и на этой основе рассчитывают дедвейт и чистую грузоподъемность судна. Таким образом, ограничивается осадка судна, сохраняется достаточная величина надводного борта и, следовательно, запаса плавучести. В практике мореплавания известны немало случаев, когда перегруз судна и выход в рейс с "утопленной" грузовой маркой заканчивался тяжелыми авариями и даже гибелью судна.

Коммерческая подготовка к рейсу означает не только выполнение перевозчиком, от имени которого действуют капитан и экипаж, своих обязанностей по договору морской перевозки, важнейшей из которых является обеспечение мореходности судна, но и создание необходимых условий для выполнения в процессе перевозки международно-правовых стандартов мореплавания. То есть в период подготовки судна к рейсу должны быть заложены необходимые основы в отношении состояния судна, груза, подготовленности экипажа для выполнения в период всего рейса комплекса национальных и международных правил мореплавания, которые обеспечивают нормальное и безопасное функционирование судна с людьми и грузом на борту. Несомненно, что при этом всемерную помощь капитану в рамках своих должностных обязанностей и полномочий должны оказывать судовые командиры — путем управления рядовым персоналом и производственными процессами в соответствии с действующими правилами и стандартами.

9.2. ПОРТОВЫЕ ФОРМАЛЬНОСТИ, ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА И ОТХОДА СУДНА

Во всех морских портах мира, заходящие в порт суда обязаны выполнить ряд формальных процедур, цель которых обеспечить во время пребывания судна в порту соблюдение действующих международных соглашений и национальных законодательных актов в отношении: таможенного, пограничного, санитарного (фитосанитарного), экологического режимов; безопасности порта и судоходства. И в результате — получить разрешение на свободное сообщение с берегом и производство коммерческих операций, так называемую ***свободную практику*** (Free Pratique). Только после осуществления необходимых проверок и оформления разрешительных документов на судне могут быть начинаты производственные операции: погрузка/выгрузка грузов, прием снабжения, смена членов экипажа и др. Очевидно, что в интересах судна (судовладельца) и властей порта оформление портовых формальностей, связанных с приходом, пребыванием судна в порту и отходом из порта, выполнялось как можно быстрее и в то же время при этом обеспечивался надежный контроль применения на судне действующих правил, требований и норм. Порядок проведения соответствующих проверок и существующая законодательная база такого контроля рассмотрены в параграфе 9.3. Здесь же больше внимания уделено некоторым аспектам портовых формальностей, имеющим важное практическое значение.

В первую очередь следует отметить, что практика оформления прихода и отхода судна в портах разных стран существенно различается и это нередко затрудняет предварительную подготовку на судне всех необходимых документов. Поэтому международные морские организации уже давно пытаются внедрить в морском судоходстве унифицированный порядок оформления пребывания судов в портах, что позволило бы значительно упростить работу судовых экипажей и портовых властей и сократить непроизводительные потери времени. Однако на этом пути существуют немалые трудности: правила пограничного (иммиграционного), экологического, санитарного контроля в разных странах имеют существенные различия, поэтому привести их к единой общепринятой системе пока не удается.

С целью упрощения процедуры оформления прихода/отхода судна в порт и унификации форм транспортных документов, IMO в апреле 1965 года на международной конференции, проходившей в Лондоне, приняла Конвенцию по облегчению международного морского судоходства (The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL-65). В разделе 2 Конвенции приводятся стандартные формы документов IMO (FAL Forms), которые могут потребовать власти в портах:

1. *Общая декларация* — General Declaration (5 экз.). Является основным документом, содержащим сведения о судне при его приходе/отходе в порт, необходимые для таможенного оформления судна, судовой команды и грузов, перевозимых на судне. Должен содержать следующие сведения: название судна; его национальная принадлежность; данные о регистрации; характеристиках судна; фамилия капитана; фамилия и адрес судового агента в данном порту; краткое описание грузов; количество членов экипажа; количество пассажиров на борту; краткие сведения о рейсе; дата и время прихода или отхода судна; место стоянки судна во время пребывания в порту. Датируется и подписывается капитаном судна, судовым агентом либо лицом, уполномоченным капитаном. Проформа документа приведена в Приложении 38;

2. *Декларация о грузе* — Cargo Declaration (4экз.). Основной документ, содержащий следующие требуемые таможенными органами сведения о грузах (и транспортных средствах), находящихся на судне при приходе/отходе: название и национальная принадлежность судна; фамилия капитана; порт отправления/назначения; маркировка и номера, число грузовых мест и вид упаковки; количество и описание груза; номера документов на груз, подлежащий выгрузке/погрузке в данном порту. Кроме того, власти могут отдельно потребовать также представления сведений о любом опасном грузе — *Декларацию об опасных грузах* (Declaration on Dangerous Cargoes). Проформы этих документов приведены в Приложениях 26 и 27;

3. *Список судовых запасов* — Ship's Stores List (4 экз.) о находящихся на борту продуктах, пиротехнике, запчастях и т.п. Проформа приведена в Приложении 42;

4. *Декларация о личных вещах экипажа* — Crew's Effects Declaration (2экз.). Обычно требуются сведения только о тех вещах экипажа, которые облагаются пошлиной, запрещены или ограничены;

5. *Судовая роль* — Crew List. Судовой документ, постоянно находящийся на судне и содержащий список членов экипажа, а также тип и название судна, порт и номер регистрации, наименование судовладельца. Используется для контроля за выполнением судовладельцем требований о минимальном составе судового экипажа. Составляется капитаном судна по специальной форме и правилам (Приложение 39);

6. *Список пассажиров* — Passenger List (Приложение 40);

7. *Документ, предписанный Всемирной почтовой конвенцией* — The Document Under the Universal Postal Convention for Mail;

8. *Морская санитарная декларация* — Maritime Declaration of Health (Приложение 45).

Большую роль в упрощении и рационализации таможенных процедур играет Совет сотрудничества таможенных властей (сейчас это ВТО) — международная организация, находящаяся в Брюсселе. В нее входит большинство стран-участниц международной торговли. Одними из основных разработанных Советом документов являются: Международная Конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур, принятая в 1973 году в Киото (Япония) и поэтому нередко называемая Конвенцией Киото (Kyoto Convention) и Гармонизированная система описания и кодирования товаров. Положения Конвенции по существу стали международными правилами таможенного контроля, которые введены в большинстве экономически развитых государств, в том числе в США, странах ЕС, Японии, России. Деятельность Совета и национальных таможенных служб многих стран привела к созданию компьютеризованных систем, обслуживающих таможни. В 1988 году Конвенция Киото дополнена положением, относящимся к применению компьютеров в таможенных целях, что должно способствовать ускорению таможенного оформления, сокращению связанных с этим материальных издержек, устранению разного рода бюрократических препятствий.

Несмотря на это, *во многих странах имеются свои особенности* в отношении выполнения портовых формальностей,

перечня представляемых судном документов, порядка проведения осмотра и т.д. В этой связи на судне необходимо заблаговременно, до прихода в портовые воды подготовиться во всех отношениях к предстоящим проверкам со стороны соответствующих служб, используя для этого данные справочников, лоций и "свежую" информацию, полученную от агента. *Оформление прихода судна* — это, по сути, и есть выполнение всех портовых формальностей и операций, необходимых для получения разрешения на вход судна в порт.

В первую очередь, портовые власти и агента интересует время прихода судна в порт (Expected Time of Arrival, ETA). Получив необходимые данные от капитана (ETA Notice), агент связывается с соответствующими службами, принимающими участие в выполнении необходимых формальностей, и предупреждает их о времени и месте швартовки судна. В некоторых случаях собранная таким образом комиссия прибывает на катере на судно, стоящее на якоре. Обычно первым на борт судна поднимается *карантинный офицер*, который опрашивает капитана о санитарном состоянии судна. В случае, если на судне нет инфекционных заболеваний, он разрешает свободную практику. Такой порядок существует, например, в портах Черноморского бассейна. В европейских странах эту функцию может выполнять агент, иногда капитан запрашивает по телексу, факсу, электронной почте — Free Pratique в адрес карантинной службы данного порта или через агента. Форма такого запроса содержится, в частности, в Admiralty List of Radio Signals. При этом капитан должен сообщить следующие данные: название, позывные, флаг судна, брутто/нетто тоннаж, национальности членов экипажа, дату выхода из предыдущего порта, ETA, дату и место выдачи дератизационного сертификата. И ответить на ряд основных вопросов:

1) есть ли больные на борту (холера, желтая лихорадка, тиф и т.д.);

2) есть ли мыши, крысы на судне и смертность среди них;

3) имелись ли на судне случаи смерти членов экипажа в течение рейса, отличные от несчастных случаев;

4) есть ли случаи инфекционных заболеваний;

5) известны ли капитану любые другие случаи на борту, которые могут привести к распространению инфекции;

6) есть ли больные на борту на момент захода в порт.

При благополучном санитарном состоянии на судне в своем сообщении капитан отвечает на них стандартной фразой — "I've negative answers for all six main health questions" и запрашивает свободную практику — "Require free pratique". Агент передает полученные сведения в санитарную службу (Port Health Office) и с прибытием судна в порт приносит Ship's Clearance — документ о предоставлении свободной практики судну (Приложение 46). При посещении судна карантинный офицер, как правило, проверяет камбуз, провизионные кладовые, места общественного пользования, выборочно каюты экипажа. Проверяется также наличие дератизационного сертификата и сертификата на пресную воду.

Таможенным инспекторам в большинстве портов ЕС и ряда других стран необходимо представить: General Declaration; Cargo Declaration; Ship's Stores List; Crew's Effects Declaration, а также Notice of Readiness (сколько груза, готовность к выгрузке). Кроме того предъявляются: Narcotics List — список наркосодержащих препаратов в судовой аптечке (Приложение 44), NIL List — список об отсутствии незаконных пассажиров, животных, предметов на борту судна (Приложение 43).

В таких странах как Великобритания, Германия, Голландия, Франция, Бельгия, Португалия обязанности таможенного офицера может выполнять агент, который забирает судовые декларации и в таможне осуществляет их надлежащее оформление. В портах России, Украины, Индии, Пакистана, Конго, Йемена на судно прибывают 2-3 таможенных офицера, которые осуществляют тщательный осмотр судна — каюты, трюма, судовые помещения и т.д. Особое внимание уделяется наркотикам, находящимся в судовой аптечке на строгом учете, они сверяются с указанными в Narcotics List.

Прибывшие на борт *иммиграционные (пограничные) власти* обычно требуют предъявления следующих документов: Crew List; Passenger List; Stowaway List (об отсутствии на судне незаконных пассажиров), а также документы, удостоверяющие личность моряков (паспорт, удостоверение).

После проверки офицер выдает членам экипажа разрешения для выхода на берег — Shore Passes, если это предусмотрено законами данной страны. В некоторых странах (Великобрита-

ния, Испания, Франция) Shore Passes не используются, ответственность за соблюдение иммиграционных правил возлагается на капитана, который подписывает инструкцию о правилах поведения иностранцев в данной стране. В портах США разрешается выход членов экипажа на берег при наличии визы.

В портах Румынии, России, Украины на отход судна требуют, чтобы до прибытия представителей пограничных/иммиграционных служб на судне был проведен осмотр членами экипажа с целью поиска незаконных эмигрантов (Stowaways Search). Соответствующий акт подписывается ответственными лицами (руководителями судовых служб) и капитаном. После этого пограничники досматривают судно и дают разрешение на отход.

Следует также иметь ввиду, что в адрес капитана порта назначения должна заблаговременно (за 7-10 суток) направляться информация о судне. Обычно это делает судовладелец или фрахтователь после оформления договора морской перевозки, как только станут известны порты захода судна. Последующие информации, по мере следования судна, передает в порт капитан за 72-24 часа до прихода.

В связи с вводом в действие *Международного кодекса по охране судов и портовых средств* (ISPS Code), особое внимание при посещении судами портов уделяется соответствию судна требованиям Кодекса: проверяется наличие Сертификата об охране (Ship's Security Certificate), судовые записи, относящиеся к охране и др. Этот контроль осуществляется уполномоченными лицами, обычно инспекторами органов Port State Control.

В портах Украины оформление прихода и отхода судов осуществляется в следующем порядке. Первым на борт судна, прибывшего из иностранного порта, поднимается врач санитарно-карантинного отдела (СКО). Он опрашивает капитана о наличии больных на борту и имевших место в рейсе инфекционных заболеваниях. После разрешения врача на судно прибывает агент и собранная им для оформления прихода *комиссия* — представители пограничной, таможенной, ветеринарно-карантинной и других служб. Членам комиссии капитан представляет заранее подготовленные документы: нотис о готовности; показания капитана о приходе; судовую роль; генеральную декларацию, грузовую декларацию; судовую экологическую декларацию.

Инспекторам таможни, кроме этого, также передаются: справка о судовой кассе (Money List); список судовых запасов; декларация о личных вещах экипажа для иностранных судов; список пассажиров; манифесты к коносаменты на импортный и транзитный груз.

Врач санитарно-карантинного отдела на основании показаний капитана заполняет морскую санитарную декларацию, ему представляют также список имеющихся на судне лекарственных препаратов (Medicine List) и международные свидетельства о предотвращении загрязнения моря: нефтью (International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate); сточными водами (International Sewage Pollution Prevention (ISPP) Certificate) и мусором (International Garbage Pollution Prevention (IGPP) Certificate).

После окончания работы с документацией члены комиссии приступают к досмотру судна. *Таможенные инспекторы* проверяют судовые запасы, наличность в судовой кассе, иногда — личные вещи членов экипажа. *Пограничники* в сопровождении членов экипажа осматривают машинное отделение, грузовые помещения, производят сверку личностей по паспортам. *Врач* осматривает камбуз, санитарно-бытовые помещения, продовольственные камеры. Работа *комиссии* завершается вручением судну разрешения на свободную практику.

Далее оформлением прихода занимается *судовой агент*. Он передает: в грузовой отдел таможни — копии грузовых манифестов (Приложение 29) и грузовую декларацию; в Инспекцию государственного портового надзора (ИГПН) — показания капитана о приходе, судовую роль с отметкой врача о получении судном свободной практики; в службу экологического контроля — судовую экологическую декларацию (Ship Ecological Declaration), образец которой приведен в Приложении 37. Все эти документы служат доказательством выполнения судном правил и требований, действующих в украинских портах, и дают основание для оформления прихода судна в порт и последующего осуществления необходимых производственных операций.

Работа по оформлению отхода судна начинается после получения агентом информации о приближении окончания грузовых работ. Агент представляет в СКО порта судовую роль и справки о сдаче в порту фекальных и льяльных вод, а также

мусора. При отсутствии возражений со стороны СКО по выходу судна в рейс дежурный врач ставит на судовой роли штамп "Выход в море разрешен". Далее агент информирует дежурных ИГПН о необходимости проведения осмотра судна в связи с окончанием грузовых работ. Вместе с тем агент получает в службе экологического контроля штамп на Экологической декларации о том, что во время стоянки судна нарушений экологических правил со стороны судна не было. После признания инспектором ИГПН готовности судна к выходу в рейс, агент оформляет в этой инспекции документ — Port Clearance и передает его капитану. Примерно за 2 часа до намеченного времени отхода агент собирает комиссию для осуществления необходимых формальностей на борту судна. В нее обычно входят представители таможни и пограничной службы. На судно агент доставляет подготовленные им документы: Cargo Declaration, Statement of Facts, Disbursement Account. Пограничный наряд оформляет паспорта моряков, осуществляет необходимый досмотр. Таможенники проверяют представленные капитаном документы: Crew's Effects Declaration, Money List, Ship's Stores List и др. Окончанием работы комиссии считается момент вручения капитану Port Clearance для следующего порта захода.

9.3. КОНТРОЛЬ СУДНА ВО ВРЕМЯ СТОЯНКИ В ПОРТУ

В процессе выполнения перевозок грузов и пассажиров морские суда посещают порты разных стран, в которых в соответствии с национальным законодательством и портовыми правилами могут быть особенные, отличающиеся от общепринятых в практике судоходства, *виды контроля судов*. Однако, в большинстве портов мира находящиеся в них суда подвергаются контролю трех видов: международному, государственному и независимому. Каждый из них осуществляется на основе соответствующей нормативной базы.

Международный контроль осуществляется на основе действующих международных конвенций и резолюций ИМО, международных стандартов и международного права. В качестве примера можно назвать конвенции SOLAS, MARPOL, Парижский и

Черноморский меморандумы о взаимопонимании в отношении контроля судов государством.

Государственный контроль осуществляется инспекторами разных ведомств, органов и служб с целью обеспечения безопасности мореплавания, проверки соответствия требованиям национального законодательства по вопросам пограничного, таможенного, экологического, ветеринарного и других видов контроля.

Независимый контроль выполняют сюрвейеры морских сюрвейерских компаний по заявке судо- или грузовладельцев с целью проведения независимой экспертизы в случае возникновения конфликтных ситуаций в процессе транспортировки грузов.

Как известно, ответственность за широкое и эффективное применение принятых ИМО конвенций и стандартов в практике *возлагается на государство флага судна* (Flag States). Если страна ратифицировала конвенцию, тем самым она гарантирует применение ее положений на своих судах и соглашается с тем, что суда под ее флагом могут быть подвергнуты проверке в этом отношении при посещении портов других государств, подписавших конвенцию. Цель *контроля государства порта* (Port State Control, PSC) — выявление судов, не соответствующих действующим международным стандартам, и принятие необходимых мер (задержание судна в порту, прекращение грузовых операций, отсрочка отхода) для исправления недостатков.

Правовая основа по осуществлению контроля судов в портах изложена в конвенциях ИМО и Международной организации труда (МОТ): СОЛАС-74, ПДНВ 78/95, МАРПОЛ 73/78, Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, Конвенции МОТ №147. В соответствии с этими документами контроль за применением на судах названных конвенций раньше ограничивался проверкой наличия действующих сертификатов, если не имелось явных оснований считать, что состояние судна или его оборудования не отвечает полностью данным сертификатов. В последнем случае, если сертификат потерял силу, лицо, осуществляющее контроль, должно принять меры к тому, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока не будут устранены выявленные недостатки. Контроль, выполняемый в соответствии с положениями Конвенции ПДНВ 78/95, заключается в проверке того,

что все моряки, работающие на борту судна, должны иметь соответствующие сертификаты, и в оценке способностей членов экипажа судна поддерживать установленные Конвенцией стандарты несения вахты.

Опыт показал, что качество этих проверок во многих случаях оказывалось невысоким, их результаты мало влияли на состояние безопасности судоходства в отдельных регионах. В связи с этим IMO были предприняты усилия по привлечению к контролю за судами в портах возможно большего числа стран и заключению региональных соглашений по контролю в различных районах мира. Кроме того, большое внимание было уделено расширению и унификации процедур инспекторских проверок судов. В результате такой активной деятельности IMO в *настоящее время создана глобальная система контроля состояния судов в портах*, которая включает девять региональных соглашений о PSC (Парижский, Латиноамериканский, Токийский, Карибский меморандумы и др.).

Работа IMO по расширению и унификации проверок и обследований судов выразилась в принятии в ноябре 1993 года резолюции A.742 (18) — "Процедуры контроля за эксплуатационными требованиями, относящимися к безопасности портов и предотвращению загрязнения". Здесь получило четкое разъяснение выражение "ясные основания", что позволяет более обоснованно выполнять проверки, избегать неоправданных задержек судов. Приведен большой перечень эксплуатационных процедур, которые в соответствии с данной резолюцией могут быть проведены на судне лицом, осуществляющим контроль. Эта резолюция и правило 4 главы XI SOLAS-74 "Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований" вошли в силу с 1 января 1996 года.

Обобщая изложенное, можно отметить, что сейчас достаточно полный и *качественный контроль* со стороны государств порта за применением на судах международных конвенций *обеспечивается путем*: заключения странами-членами IMO эффективных региональных соглашений; принятия единых критериев и процедур проверки судов; обеспечения повсеместно достаточно высокой квалификации персонала службы контроля; широкого обмена информацией внутри регионов и между ними. Очевидно, что задачей судовых офицеров является полное применение международных требований и стандартов в пределах своих служебных обязанностей.

7 апреля 2000 года в Стамбуле был подписан *Черноморский меморандум о взаимопонимании в отношении контроля судов государством в портах Черного моря*. Его участниками стали все шесть причерноморских стран: Румыния, Грузия, Турция, Россия, Болгария и Украина. В соответствии с этим меморандумом в настоящее время в украинских портах осуществляется проверка иностранных судов в отношении применения международных конвенций и стандартов штатными морскими инспекторами, имеющими на это полномочия.

Государственный контроль судов, как уже отмечалось, в разных странах может существенно отличаться. Кроме того, в соответствии с международной Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года (United Nations Convention on a Shipping Law) прибрежные государства могут в своих территориальных водах устанавливать национальные правила, отличающиеся от международных. Однако, в большинстве портов мира находящиеся в них суда подвергаются основным видам контроля: таможенный, санитарно-эпидемиологический, ветеринарный, фитосанитарный, экологический. В ряде портов их может дополнять радиологический, пограничный, иммиграционный контроль, осуществляемые соответствующими государственными службами.

Рассмотрим основные **виды государственного контроля судов в портах** более подробно.

Таможенный контроль предусматривает проведение таможенными органами минимума таможенных процедур, необходимых для обеспечения выполнения законодательства (правил) государства по вопросам таможенного дела.

Таможенные формальности начинаются с момента пересечения товаром (грузом) таможенной границы страны. Обычно правила предусматривают, что после досмотра и идентификации средств транспорта и грузов они должны быть тотчас же направлены в таможенное учреждение для последующего таможенного оформления. Часто таможенные формальности, действующие до предъявления таможенной декларации, носят минимальный характер — таможенные власти при пересечении границы

могут потребовать только документы, необходимые для идентификации транспортных средств и грузов, то есть, содержащих сведения о числе мест груза, его маркировке, весе и названии, а также сведения о транспортном средстве.

Таможенное оформление грузов с целью пропуска товаров для внутреннего потребления или на экспорт — это комплекс операций, включающий:

- представление таможенной декларации и сопровождающих ее документов, их проверку и принятие;
- представление товаров таможне и их возможный таможенный досмотр;
- начисление и уплату таможенных пошлин и сборов;
- выпуск товаров таможней.

В морских портах таможенный контроль грузов и транспортных средств осуществляется обычно круглосуточно должностными лицами таможни, в соответствии с действующими правилами пропуска через государственную границу водных транспортных средств перевозчиков.

Погрузка грузов на суда и их выгрузка, перегрузка, исправление повреждений, вскрытие и переупаковка грузовых мест производится только с разрешения таможни и под ее наблюдением. Предъявление грузовых документов в таможню, как правило, является заботой экспедитора и агента.

Если в процессе выгрузки судна обнаружены повреждения груза в виде подмочки, следы вскрытия, различные дефекты грузовых мест, отсутствие документов на груз, эти грузовые места подвергаются немедленному таможенному досмотру в присутствии представителей заинтересованных организаций. Также в присутствии представителей таможни в специальные складские помещения выгружаются таможенные грузы (грузы посольств, личные вещи, прибывшие на судне и др.).

Таможенному контролю и оформлению подлежат личные вещи репатрируемых/вновь прибывших членов экипажей судов, контроль осуществляется и на проходной порта за личными вещами членов экипажей и их семей.

В портах Украины таможенный контроль судов осуществляет Государственная таможенная служба на основе Таможенного кодекса Украины 2004 года и других национальных нормативно-правовых актов.

При прибытии судна в украинский порт капитан предъявляет инспекторам таможни следующие документы:

- Генеральную декларацию (1);
- Грузовую декларацию (2);
- Манифест и коносаменты на импортный и транзитный грузы (5);
- План выгрузки;
- Судовую роль;
- NIL LIST (в отношении нелегалов, пассажиров, животных);
- Общую таможенную декларацию для иностранных судов (2);
- Справку о судовой кассе (1);
- Список судовых запасов (2);
- Список оружия, боеприпасов и наркосодержащих препаратов (2);
- Индивидуальные таможенные декларации (для украинских членов экипажа);
- Гарантийное письмо о невыносе с борта судна запасов, закупленных за границей (для украинских судов);
- Список пассажиров.

При необходимости производится осмотр судна и предъявление грузов, подлежащих выгрузке в порту. О результатах выгрузки груза составляется акт, который подписывается капитаном, сотрудником таможни и представителем порта.

Таможенные формальности различных государств в последнее время существенно сблизились и регулируются общими принципами и нормами, что значительно облегчает международную торговлю и транспортные операции. В этом сближении правил и практики таможенных процедур, как уже отмечалось в параграфе 9.2, большую роль сыграли Совет сотрудничества таможенных властей, Европейская экономическая комиссия, Конференция ООН по торговле и развитию, исполнение Генерального соглашения по тарифам и торговле (GATT). Так, сейчас таможенные формальности более, чем в 150 государствах регулируются соответствующими статьями GATT и положениями Конвенции Киото.

Санитарно-эпидемиологический контроль. В морские порты заходят в течение года сотни судов из различных районов мира, в том числе из районов, эпидемиологически неблагополучных по карантинным и особо опасным болезням. Поэтому все иностранные суда, как правило, обязаны при заходе в порт выполнить санитарно-карантинные формальности. Для выполнения этого требования по приходу судна в порт по заявке агента или капитана портовый санитарный врач до начала работы других лиц, оформляющих приход, поднимается на борт для осуществления *санитарно-карантинного досмотра судна*. Он включает в себя:

- обследование судна;
- медицинский осмотр находящихся на борту лиц;
- обследование груза и багажа;
- проверку медико-санитарной документации, подтверждающей качество и безопасность.

По итогам досмотра врач принимает решение о выдаче разрешения (или запрета) свободной практики судна в порту и членов экипажа – с комиссией по оформлению прихода.

В ходе обследования врач устанавливает, имеется ли среди офицеров лицо, имеющее свидетельство медицинской компетенции, выданное уполномоченной на то организацией, укомплектована ли судовая аптечка в соответствии с требованиями "International Medical Guidance for Ships" и есть ли на нее сертификат, проверяет наличие эпидплана, дератизационного сертификата, моющих и дезинфекцирующих средств, спецодежды для работников камбуза. По результатам проверки составляется соответствующий акт.

В некоторых странах дежурный сотрудник таможни опрашивает капитана о санитарном состоянии судна и, если из ответов капитана он установит, что на судне нет инфекционных заболеваний, то разрешают свободную практику. Если же он не удовлетворится ответом капитана, то судно должно ждать прибытия портового санитарного врача. Иногда первый опрос о санитарном состоянии судна делает лоцман, поднявшийся на борт для проводки судна в порт. Во всех случаях подразумевается, что судно имеет надлежаще оформленное санитарное свидетельство, выданное в порту отхода, если это предусмотрено существующим положением. При его отсутствии санитарный контроль может затянуться. В ряде стран капитаны заполняют опросный лист о санитарном состоянии судна и подписывают его.

Для обеспечения действенного санитарно-эпидемиологического контроля большое значение имеет наличие международной и национальной нормативной базы по данному вопросу. Еще в 1961 году IV Ассамблея Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) приняла международные санитарные правила, которые к настоящему времени получили ряд дополнений. Так, в части 4 Правил "Санитарные меры и порядок их проведения" статья 29 гласит: "Местные санитарные власти могут принимать все реально осуществимые меры по предотвращению сбрасывания судном в воды порта, реки или канала сточных вод и отбросов, которые могут явиться причиной загрязнения этих вод".

Вопросы санитарного контроля также отражены в таких международных документах, как:

- Международная конвенция "Об охране здоровья и медицинского обслуживания моряков" №164 от 22.02.86 года;
- Конвенции МОТ №147 и № 73.

Ветеринарный контроль. Состоит в проверке ветеринарными врачами выполнения действующих ветеринарно-санитарных требований по ввозу (импорту) в страну животных, птиц, продукции животного происхождения. С этой целью на судах проводится инспектирование в виде ветеринарно-санитарного надзора. Одним из основных документов, требуемых инспекторами ветеринарной медицины, является международный *ветеринарный сертификат* (Veterinary Cetificate) – документ, выдаваемый врачами, состоящими на государственной службе в стране-экспортере, удостоверяющий незараженность экспортируемого скота (живого и битого), птицы (живой и битой), продуктов их переработки (согласно списку в правилах перевозки) и подтверждающий, что они происходят из незараженных районов.

Участие инспектора ветеринарной медицины государственного ветеринарного пункта порта в работе комиссии по оформлению прихода судна в порт обязательно, так как судно и его экипаж обязаны пройти ветеринарные формальности. Для этого, перед началом работы комиссии, капитан передает ему оригиналы документов, выданных государственной ветеринарной

службой страны-отравителя с учетом ее эпидемиологического состояния и при условии выполнения национальных ветеринарных требований страны импорта грузов.

В ходе проверки судна инспектор производит осмотр пищеблока, грузов животного происхождения, животных и птиц, перевозимых судном и пассажирами, места хранения пищевых отходов и т.п. При выполнении установленных условий ввоза он взамен предъявленного ветеринарного сертификата выдает *ветеринарное свидетельство* на право дальнейшего следования груза по территории страны. В свидетельстве указывается: наименование грузоотправителя и грузополучателя; вес; количество мест; наименование организации, выдавшей ветеринарный сертификат; описание продукции; условия хранения и перевозки; перечень болезней, от которых территория, с которой идет груз, является благополучной.

Фитокарантинный контроль. Это комплекс контрольно-охранных мероприятий, направленный на охрану территории страны от проникновения из-за границы сельскохозяйственных вредителей и заразных болезней растений, которые могут принести значительные убытки и вред.

Контроль распространяется на все пребывающие в страну транспортные средства и подкарантинные товары. Фитокарантинному контролю подвергаются: семена и посадочный материал; живые растения; свежие овощи, фрукты; зерно, комбикорма; табак; волокно шерсти, льна и других культур; крупы; кофе в зернах; чай; пряности; сухофрукты; живые цветы и другие грузы растительного происхождения, а также тара, служившая упаковкой подкарантинных товаров.

Все виды подкарантинных грузов должны сопровождаться фитокарантинными документами — фитосанитарным, фумигационным сертификатами и т.п.

Фитосанитарный сертификат (Phytosanitary Certificate) выдается государственными органами по карантину и защите растений (фитосанитарной инспекцией) страны-экспортера. Образец приведен в Приложении 36. Он должен находиться при транспортных документах, которые сопровождают подкарантинный груз. Ввоз подкарантинных материалов из стран, которые не имеют государственных органов по карантину растений, разрешается и без фитосанитарного сертификата с предварительным оформлением карантинного разрешения на их импорт национальной карантинной службой.

Фитосанитарный контроль в порту осуществляется путем карантинного досмотра судна и, находящихся на нем подкарантинных грузов, уполномоченным лицом (инспектором) по карантину растений и производится одновременно с таможенным досмотром до производства разгрузочных операций, а также в процессе перегрузки и после ее окончания.

В процессе оформления прихода судна инспектор по карантину растений отбирает пробы груза из грузовых помещений, контейнеров и багажа. Грузовые работы с подконтрольными и подкарантинными грузами в морских портах проводятся только после проведения инспектором фитосанитарного контроля и выдачей разрешения на их производство. Если груз находится в должном состоянии, и в нем не обнаружено вредителей, он накладывает на грузовой манифест и коносамент разрешительную надпись и оформляет *акт фитосанитарного контроля.*

Нормативно-информационной базой фитосанитарного контроля растений, служащих объектом морской перевозки, являются рекомендации Европейской и Средиземноморской организации по защите растений (ЕОЗР), которая действует с 1951 года. В настоящее время в состав организации входит около пятидесяти стран. Украина стала ее членом в 1994 году, и с тех пор все основные государственные мероприятия по карантину растений в Украине базируются на рекомендациях, разработанных ЕОЗР как в части внешнего и внутреннего карантина, так и в части экспертизы. Министерством аграрной политики Украины утвержден Национальный перечень карантинных организмов, в который включены вредители, болезни растений и сорняки, подлежащие карантинным ограничениям.

Экологический контроль. Осуществляется обычно уполномоченными государственными экологическими инспекциями, действующими в морских портах и в местах пропуска через государственную границу. Основной задачей проверки экологического контроля в портах и на судах является проверка соблюдения природоохранного законодательства. Так, в области охраны *атмосферного воздуха* проводится контроль над выб-

росами загрязняющих веществ в атмосферу, проверяются газоочистные установки на эффективность их работы и соответствие экологическим требованиям. При этом специалисты-экологи руководствуются соответствующими законодательными актами и правилами, действующими в данной стране. Что касается *водных ресурсов*, проводится контроль соблюдения условий предельно допустимых сбросов, проверка локальных очистных модулей для первичной очистки ливневых стоков на причалах, правильность использования биопрепаратов для ликвидации нефтяных разливов, радиационные исследования воды артезианских скважин.

Относительно соблюдения природоохранного законодательства в сфере обращения с отходами, проводится проверка регистрации операций с отходами, принимаемыми с судов, условий хранения отходов на судах и в портах, контролируется, не допущено ли смешение отходов во время их ликвидации в мусоросжигательных печах, проведена ли идентификация печей как объектов повышенной экологической опасности.

В большинстве портов судовой агент после оформления прихода судна в порт обязан представить в экологическую инспекцию *судовую экологическую декларацию* для получения разрешительного штампа.

Инспектор-эколог, поднявшись на борт, может проверить:

- ведение журналов нефтяных операций, операций с мусором и других;
- наличие на борту судовых сертификатов по предотвращению загрязнения моря сточными водами, нефтью, мусором (ISSP, IOPP, IGPP);
- выполнение судном положений международных конвенций и резолюций IMO, относящихся к экологии и охране окружающей среды;
- техническую документацию по судовым системам, а также другие документы.

Важной задачей инспекторов экологического контроля является предотвращение попадания в акваторию порта загрязненных вод из сточно-фановой и балластной систем судна. Во многих портах содержимое сточно-фановой системы сдается в

плавучие сборщики льяльных вод, а балластные воды — в предназначенные для балласта береговые станции.

В настоящее время вопросам *управления водяным балластом судов* в международной практике судоходства уделяется большое внимание. Проблема состоит в том, что вместе с балластной водой, принимаемой в районах портов до выхода судна в море, в судовые танки попадает огромное количество морских организмов и их икры, личинок, а также растений. В портах, расположенных в устьях рек, существует угроза принятия вместе с балластом и возбудителей опасных заболеваний. По данным IMO, ежегодно судами мирового флота перевозится более 10 млрд. т балластной воды, при этом по всему миру переносится около 4 тысяч видов растений и животных. С развитием судоходства перенос вместе с балластом вредных морских организмов и болезнетворных микробов стал приобретать характер экологического бедствия. Поэтому уже сейчас правительства ряда стран, включая Австралию, Израиль, Канаду, Новую Зеландию и США, в одностороннем законодательном порядке требуют, чтобы до захода судна в порт, в прибрежные или территориальные воды находящийся на борту балласт был заменен.

Существующие в настоящее время *методы управления балластом* можно условно разделить на 3 категории:

1) замена (последовательным и проточным способом);

2) обработка на борту судна: механическая (фильтрация, центробежное разделение); физическая (термальная, ультрафиолетовая, ультразвуковая); химическая (дезинфекция, применение биоцидов, генерация ионов меди и серебра и др.);

3) изоляция.

Каждый из этих методов имеет свои плюсы и минусы, и в будущем эксперты предполагают обеспечивать слив балласта в береговые или плавучие емкости с последующей его обработкой.

При замене балласта в море возможно возникновение опасных ситуаций, связанных с ухудшением остойчивости судна или возникновением чрезмерных напряжений в конструктивных элементах. Поэтому такие операции должны проводиться только в соответствии с рекомендациями соответствующего классификационного общества при соблюдении определенных условий в отношении погоды, глубины моря и др.

В 2004 году IMO приняла "Международную конвенцию по контролю и управлению судовым водяным балластом и осадками". Она еще не вступила в силу, но должна применяться к судам всех типов, перевозящим водяной балласт, за исключением судов, плавающих в водах одного государства. В Конвенции указывается, что судно в любом порту может быть подвергнуто проверке должностными лицами с тем, чтобы установить, отвечает ли оно настоящей Конвенции. Приводятся требования по управлению и контролю над балластными водами. Если обнаружено, что судно нарушило настоящую Конвенцию, государство флага и/или государство порта может принять меры для предупреждения, задержания судна или недопущения его захода в свои порты. Таким образом, экологический контроль в портах будет служить также целям сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных патогенных организмов в балластных водах судов.

Радиологический контроль. Осуществляется представителями санитарно-карантинных и экологических служб с целью проверки соблюдения в портах и на судах требований действующего законодательства при перемещении через государственную границу радиоактивных веществ и ядерных материалов.

Основные задачи радиологического контроля:

- выявление фактов случайного ввоза/вывоза и транзитной перевозки через территорию страны радиоактивных веществ и ядерных материалов;
- контроль за исполнением требований, норм и правил при санкционированном транспортировании радиоактивных веществ и ядерных материалов через государственную границу;
- контроль за обеспечением радиологической безопасности персонала, который осуществляет такие перевозки.

Радиологический контроль грузов, багажа и транспортных средств, которые пересекают государственную границу обычно может предусматривать разные уровни:

- экспресс-контроль наличия ионизирующего излучения, контролируемого объекта, который осуществляется с помощью переносных дозиметрических устройств;

- углубленный контроль задержанных объектов — с помощью оборудования передвижной или стационарной лаборатории;
- комплексный контроль и идентификация задержанных объектов, которые проводятся с помощью оборудования Центральной стационарной лаборатории страны.

Обычно считается, что транспортные объекты с радиоактивными грузами, на поверхности которых мощность излучения не превышает 0,03 мР/час и активность веществ не превышает 0,002 мкКц/грамм могут перевозиться всеми видами транспорта на условиях радиоактивно безопасных.

Радиологический контроль всех грузов, пересекающих государственную границу Украины, в том числе и транзитных, обязателен. Контроль проводится непосредственно на границе до таможенного оформления. Для экспортных грузов радиологический контроль может быть осуществлен в зоне деятельности региональных таможен.

Независимый сюрвейерский контроль. По общепринятому определению *сюрвейер* (Surveyor) — это эксперт, занимающийся обследованием судов и грузов и дающий заключение об их состоянии, размере повреждений при аварии, о мореходности судна и т.п. К услугам независимых сюрвейеров судовладельцы, фрахтователи, страховщики, суды и арбитражи непременно прибегают для того, чтобы хоть как-то определить вероятный размер финансовых потерь от воздействия многих неблагоприятных факторов, так или иначе связанных с морской перевозкой. В развитых странах без заключения независимого сюрвейера любое дело при рассмотрении в суде или арбитраже, в страховых компаниях попросту будет проиграно; при этом никакие доводы сторон приняты не будут.

При необходимости воспользоваться услугами сюрвейера, капитан обращается с такой просьбой к агенту. При этом, и капитану и агенту нужно понимать взаимосвязь квалификации сюрвейера и компетентности сюрвейерской компании, в которой он работает. Ясно, что от репутации сюрвейерской компании зависит репутация агента, который с ней работает в процессе обслуживания судна и даже репутация порта и страны. В свою очередь, репутация сюрвейерской компании складывается из безо-

шибочности расчетов, вескости аргументации доказательств, достаточности собранной и излагаемой информации, соблюдения ее сотрудниками деловой этики, принципа независимости.

Согласно нормативам, изложенным в документе Европейской экономической комиссии ООН (European Economic Commission of the United Nations) под реквизитом EEC/Energy/19 от 03.02.1992 года, *сюрвейер должен*:

- иметь базовое образование;
- иметь незапятнанную репутацию честного и объективного человека;
- досконально знать морскую терминологию;
- иметь достаточный опыт работы на судах, чтобы уметь разбираться в судовых документах и чертежах, которые могут быть представлены на иностранном языке;
- хорошо знать английский язык;
- быть опытным пользователем компьютера.

В настоящее время существуют международные объединения сюрвейерских компаний, такие как Международная федерация инспекционных агентств (IFIA) и Международный институт морских сюрвейеров (IIMS). Целью этих некоммерческих организаций является улучшение: методов, стандартов, безопасных процедур и инструкций, профессионализма в областях работы морских сюрвейеров. Институтом IIMS подготовлен Кодекс поведения морских сюрвейеров (Code of Conduct).

Основные виды сюрвейерских работ:

- *Определение веса погруженного или выгруженного груза по осадке судна* (Draught Survey). В основном применяется при перевозке навалочных и насыпных грузов. Заключается в производстве измерений осадок судна и вычислений по ним количества погруженного/выгруженного груза. Может быть заказан любой заинтересованной стороной.
- *Ввод и вывод судна из тайм-чартера* (On-Hire и Off-Hire Survey). Заказчиком является фрахтователь/судовладелец. При этом проверяются все устройства судна, бункер, механизмы — на соответствие условиям чартера.
- *Определение количества топлива на судне* (Bunker Survey). На момент прихода судна в порт проверяется количество всех видов топлива. Этот вид осмотра в обязательном порядке осуществляется при проведении On/Off-Hire Survey. И здесь заказчиком может выступать как судовладелец, так и фрахтователь.
- *Осмотр технического состояния судна* (Full Condition Survey). При этом для проверки соответствия состояния судна условиям чартера проверяются трюмы судна, грузовые устройства и т.д. Заказывается заинтересованной стороной, обычно страховым обществом и клубом P & I.
- *Осмотр состояния груза* (Cargo Conditions Survey). Исследуется груз во время проведения погрузки. В ходе проверки формулируются оговорки для включения их капитаном в грузовые документы. Заказывается судовладельцем;
- *Расчет и проверка крепления груза на судне*. Выполняется в соответствии с Кодексом безопасной практики размещения и крепления груза (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, CSS Code).
- *Сертификация пригодности грузовых помещений судна для погрузки.*
- *Предпогрузочный осмотр груза* (Pre-loading Survey). Обычно проводится перед прибытием судна в порт под погрузку. Проверяется соответствие состояния груза условиям чартера. Здесь заказчиком может выступать любая заинтересованная сторона (грузоотправитель/грузополучатель/фрахтователь/судовладелец).
- *Постановка и проверка целостности пломб и запорно-пломбирующих устройств*. Выполняется в сопровождении представителя администрации судна.
- *Экспертиза морских аварий.*

При выборе сюрвейерской компании следует руководствоваться основным принципом — *независимостью*. Независимые сюрвейеры или компании не должны работать более, чем на одну сторону в транспортной операции или торговой сделке. Независимый сюрвейер не должен выступать ни в какой другой роли (агента, экспедитора, страховщика и т.п.). В процессе работы сюрвейер устанавливает только факт, характер и размер повреждения или его отсутствие, руководствуясь принципом: "Что вижу, то пишу; того не пишу, чего не вижу".

9.4. НАЗНАЧЕНИЕ И ФОРМЫ ОРГАНИЗАЦИИ АГЕНТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

9.4.1. Классификация морских агентов

При выполнении договора морской перевозки груза необходимо осуществлять целый ряд операций организационного, технического и коммерческого характера, которые в каждом порту выполняются агентскими и экспедиторскими компаниями. Агентское обслуживание (агентирование) судов основывается на соответствующих договорах.

Агентирование судов (Ship's Agency Service) — это выполнение агентом по договору с принципалом, являющимся судовладельцем или фрахтователем судна, обслуживания судов в порту, а также действий по представлению и защите интересов принципала в порту.

Агентирование судов сводится, в основном, к выполнению трех групп услуг, а именно:

1) оформлению судна в порту — *кларированию*;

2) техническому обслуживанию и снабжению судна;

3) коммерческим услугам.

Выполнением перечисленных услуг занимается *судовой (морской) агент* (Ship's Agent; Marine Agent) — представитель и помощник судовладельца (капитана), выступающий от его имени и за его счет в соответствии с полномочиями, основанными на договоре или законе.

Классификация морских агентов производится по ряду признаков.

По объему полномочий:

- *универсальный агент* (Universal Agent) — имеет неограниченные полномочия принципала заключать любые коммерческие сделки;
- *генеральный агент* (General Agent) — уполномочен решать все вопросы агентирования судов в нескольких портах данной страны или региона. Он выполняет эту работу через субагентов в портах на основе заключенных с ними соглашений или через филиалы своей компании;
- *специальный агент* (Special Agent) — выполняет какую-нибудь одну функцию, например, фрахтовый брокер в трамповом судоходстве (посредник, способствующий заключению фрахтовой сделки); брокер-активизатор в линейном судоходстве (агент по привлечению грузов); тур-оператор пассажирских судов (агент по привлечению пассажиров и букированию мест на лайнере или линии).

В зависимости от стороны, номинировавшей агента:

- *агент судовладельца* (Owner's Agent) — выполняет от имени и по поручению судовладельца определенные функции в отношении судна, а также контролирует выполнение грузоотправителями или грузополучателями их обязательств в соответствии с условиями договора перевозки, коммерческими правилами или местной практикой портов;
- *агент фрахтователя* (Charterer's Agent) — назначается по условиям чартера грузоотправителем или грузополучателем, но действует от имени и по поручению перевозчика (страховщика). Обязан защищать интересы судовладельца, который выплачивает ему агентское вознаграждение за предоставленные услуги.

При обслуживании судна агентом фрахтователя судовладелец не всегда может полностью полагаться на его рекомендации, так как такой агент является служащим противной стороны. С учетом этого в международной практике сохранилась практика назначения судовладельцем — протектинг агента.

- *протектинг агент* (Protecting Agent) — договорной агент судовладельца в данном порту, выполняющий функции доверительной защиты интересов судовладельца, к которому капитан судна, обслуживаемого агентом фрахтователя, может обратиться за рекомендациями и помощью по спорным вопросам. Его услуги оплачиваются в размере 50% от базисной ставки.

По форме организации перевозок грузов:

- *линейный агент* (Liner Agent). В линейном судоходстве функции агента несколько шире, поэтому он имеет свое название и, помимо обычного обслуживания, выполняет ряд дополнительных функций: объявляет расписание линий; рассылает по запросам грузовладельцев тарифы линии; выполняет котировку ставок; букирование грузов на линии; заключает контракты со стивидорными; тальманс-

ками, складскими и сюрвейерскими компаниями; организует обработку судов в пределах расписания линии; организует перевалку груза по сквозному или мультимодальному коносаменту; оформляет грузовую документацию и претензии по грузам; оказывает помощь судовладельцу по связи с линейной конференцией;

- *судовой агент* (Ship's Agent) — имеет дело с трамповыми судами и является доверительным лицом, которое осуществляет обслуживание судов, представляет и защищает интересы судовладельца в определенном порту. Обычные его обязанности включают в себя: извещение грузоотправителей и соответствующих государственных служб и органов о времени прибытия судна; представление капитану судна достоверной информации о порте и действующих в нем правилах и обычаях; осуществление всякого рода формальностей, связанных с заходом судна в порт, стоянкой и обслуживанием его в порту, включая оплату судовых сборов; организацию снабжения судна топливом, водой, продовольствием и другими материалами; обеспечение проведения погрузочно-разгрузочных работ и расчетов по ним; своевременное оформление грузовой и судовой документации; обеспечение культурного и медицинского обслуживания экипажа; оформление и регулирование претензий; оформление отчетной денежной документации; регулирование всех вопросов между капитаном, грузовладельцами и портовыми властями; обеспечение защиты интересов судовладельца и т.д.

По форме собственности агентские компании представлены субъектами самых различных форм собственности: государственной; смешанной государственной и коллективной; государственной с участием иностранных инвестиций; национальной частной с иностранными инвестициями; национальной частной; иностранного капитала и других.

Классификация агентских фирм Украины по участию иностранного капитала показывает, что некоторые из них работают с участием иностранного капитала в виде совместных предприятий или как чисто иностранные. Другие — представляют национальный капитал в самой различной форме.

По степени ответственности перед принципалами следует выделить *агента-делькредере* (Del Credere Agent), который за особое вознаграждение гарантирует принципалу выполнение третьим лицом обязательств по договору и возмещение убытков, например, из-за неплатежеспособности последнего. Это позволяет судовладельцу исключить или заметно уменьшить коммерческий риск, поскольку такой агент, используя свое знание местного рынка, может обеспечить условия для успешного выполнения сделки.

9.4.2. ОСНОВНЫЕ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ АГЕНТА И СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПО АГЕНТСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ

Агент выступает посредником между судовладельцем и всеми обслуживающими компаниями, которые оказывают услуги судну, и обязан выполнять все инструкции судовладельца, если они не противоречат закону.

Взаимоотношения между принципалом и агентом обычно строятся на базе *агентского соглашения* (Agency Agreement), предусматривающего объем и порядок предоставления определенного рода услуг, действий, обязательств, а также размеры агентского вознаграждения (Agent's Commission).

В общем случае, агентские отношения характеризуются участием в них трех сторон — агента, его принципала и третьих лиц.

Принципал (от лат. Principalis — главный) — это основное по отношению к агенту юридическое лицо, по поручению, за счет, от имени и в интересах которого агент совершает определенные действия в пределах полученных полномочий. Например, судовладелец является принципалом для агента.

Третьей стороной в агентских отношениях выступают, так называемые, *третьи лица*. Все третьи лица можно условно разбить на 3 группы:

1) официальные власти;

2) лица, состоящие в длительных либо кратковременных договорных отношениях с принципалом (договорные партнеры);

3) прочие третьи лица.

К *официальным властям* относятся: администрация портов, пограничные, таможенные, карантинные власти, полиция, судебные органы, консульства, нотариусы и др.

К *договорным партнерам* принципала относятся:

- компании, участвующие в договоре перевозки (грузоотправители и грузополучатели, фрахтователи, их агенты, страховщики);
- компании, обслуживающие груз (стивидорные, экспедиторские, тальманские, фумигационные и др.);
- компании, обслуживающие судно (лоцманские, буксирные, швартовные, ремонтные и др.);
- компании-снабженцы (технические и продовольственные шипчандлеры, бункерные, водолейные и др.);
- компании, обслуживающие парк оборудования (лизинговые, ремонтные, железнодорожные, автотранспортные, контейнерные депо и др.).

К *прочим третьим лицам* можно отнести: сюрвейеров, адвокатов, представителей классификационных обществ, клубов взаимного страхования и других.

Агентское соглашение служит юридическим основанием для выполнения агентом своих действий. В практике оно обычно может быть заключено в различных формах:

- письменной — с подробным перечислением прав и обязанностей сторон;
- устной — с последующим письменным оформлением либо без такового. В силу специфики морского судоходства нередко заключение соглашения производится путем обмена телексами, письмами. Законодательство большинства стран приравнивает заключенные таким образом договоры к письменной форме.

Агентским соглашением регулируются взаимоотношения между судоходной компанией и агентом, определяются права и обязанности сторон и объем полномочий агента. Кроме перечня обязанностей сторон, в этом соглашении содержатся также указания о порядке взаимоотношений с третьими лицами, сроки его действия и условия прекращения.

В гражданском торговом и морском праве многих государств агентское соглашение отождествляется с договорами: представительства; посредничества; комиссии или поручения. Зачастую агентское соглашение содержит элементы всех перечисленных видов договоров, но при этом главной его целью остается — *обеспечение морской коммерческой деятельности судовладельца*.

В международном морском судоходстве используются типовые проформы агентского соглашения, разработанные различными национальными и международными ассоциациями агентов и судовладельцев. К ним, в частности, относятся проформы соглашений для трамповых и линейных агентов, рекомендованные Международной ассоциацией судовладельцев (Internation Shipowner's Association, INSA) и Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, FONASBA). Обычно в качестве приложения к соглашению приводится перечень услуг, предоставляемых агентом. Перечень обязанностей морского агента зависит от его правового статуса (генеральный, специальный), а также вида судоходства, которое он обслуживает.

К ***обязанностям судового агента*** традиционно относятся следующие:

- кларирование (Clearance — устранение препятствий) — выполнение всех формальностей и операций, необходимых для получения разрешения на вход судна в порт или выход из него (оформление документов, связанных с выполнением таможенных, санитарных и других операций, уплатой портовых сборов и т.п.);
- согласование с грузовладельцами и стивидорами места и условий обработки судна; наем стивидоров, если погрузка/выгрузка является обязанностью судовладельца;
- обеспечение для судна причала, буксиров, лоцмана, швартовщиков;
- организация приема и сдачи грузов, а также их хранения в тех случаях, когда это входит в обязанности судовладельца;
- контроль за ходом грузовых операций и содействие их быстрейшему окончанию;
- принятие мер к урегулированию претензий по выполнению перевозки грузов с фрахтователями (грузовладельцами), включая представительство в судебных и арбитражных органах;
- организация при необходимости ремонта судна и его снабжения топливом, водой, продовольствием, материалами, инвентарем и т.п.;

- изготовление и оформление грузовых и других документов (коносаментов, манифестов, таймшитов и др.);
- обеспечение капитана наличными деньгами, необходимыми для нужд экипажа судна и производства расчетов с третьими лицами;
- предоставление судовладельцу и капитану необходимой информации о портовых обычаях, перечне сборов и условиях их взимания, наличии и состоянии груза, поступлении претензий и принимаемых мерах по их урегулированию;
- содействие судовладельцу в получении, причитающихся ему, фрахтовых платежей;
- реализации при необходимости залогового права судовладельца (капитана), связанного с выполнением фрахтователем условий договора, морской перевозки;
- выполнение отдельных поручений.

Что касается обязанностей агента по отношению к принципалу, которые предусматриваются агентским соглашением, то основные из них следующие:

1. Действовать строго в соответствии с полномочиями, полученными от принципала, проявляя при этом надлежащую заботу и умение, с целью получения наибольшей пользы для принципала;

2. Быть лояльным по отношению к своему принципалу, то есть не иметь своих коммерческих интересов, входящих в противоречие с интересами принципала;

3. Как правило, лично выполнять возложенные на него функции. Национальные законодательства по-разному относятся к этому, но большинство из них допускают исключения из этого правила;

4. При подписании всех документов и контрактов указывать, что он действует в качестве агента. Оговорки: "As Agent Only" — "исключительно в качестве агента" или "For and Behalf" — "от имени" являются указанием третьему лицу, которое заключает, например, тот или иной контракт, что оно работает с агентом, который лишь представляет принципала и не несет ответственности по тем контрактам, которые подписывает от имени принципала;

5. Сохранять в тайне информацию о коммерческой деятельности принципала, носящую конфиденциальный характер. Эта

обязанность сохраняется за агентом и после расторжения агентского соглашения;

6. Постоянно информировать принципала о происходящих изменениях на рынках портовых услуг, бункерного топлива, на фрахтовом рынке.

Кроме перечисленных основных обязанностей, агентским соглашением предусмотрены и определенные *права агента*. Основными из них являются:

- право на агентское вознаграждение;
- право на возмещение расходов;
- право на денежный аванс;
- право на получение своевременной информации, необходимой для надлежащего выполнения агентом его функций.

К основным *обязанностям судовладельца* по агентскому соглашению можно отнести такие как:

- полная и своевременная оплата агентского вознаграждения и возмещение всех расходов агента;
- информирование агента обо всех контрактах, заключенных принципалом с третьими лицами;
- своевременное информирование агента обо всех изменениях расписания линейных грузовых и пассажирских судов и о подходе трамповых судов;
- оповещение агента обо всех построенных, приобретенных и зафрахтованных судах; об изменении тарифных и фрахтовых ставок; о предполагаемом открытии новых и расширении действующих линий.

В большинстве морских портов существует несколько компаний по агентированию судов, среди которых существует конкуренция. Прибыль агентских компаний напрямую зависит от количества и качества обслуженных судов. Принципал имеет возможность выбора агента исходя из его порядочности, оперативности и возможности решения возникающих вопросов, размера агентского вознаграждения. Существуют большие агентские компании, отделения которых присутствуют в крупных портах многих стран. Такие агентские компании дорожат своей репутацией и пользуются спросом на рынке, несмотря на более высокое агентское вознаграждение.

9.4.3. Основные этапы агентирования судна в порту

Работа морского агента по обслуживанию судна разделяется на *три этапа*:

1. До прихода судна в порт — подготовка мероприятий по обеспечению эффективного обслуживания судна;

2. В период стоянки судна в порту — решение всех текущих вопросов;

3. После отхода судна из порта — оформление документов для судовладельца (документируется стоянка судна в порту).

Рассмотрим более подробно *обязанности агента* по перечисленным этапам.

1. ***До прихода судна в порт*** и в повседневной работе агент обязан:

- собрать наиболее полный объем информации о полагаемой дате и времени прихода судна в порт; цели захода (погрузка, выгрузка, ремонт, бункеровка и т.д.); количестве и виде груза в случае наличия, а также о действиях агента, совершение которых необходимо в интересах принципала или экипажа судна;
- информировать о приходе судна в порт организации, обеспечивающие оформление прихода и выполнение портовых формальностей;
- согласовать с диспетчерской службой порта номер причала, наименование борта швартовки судна и передать имеющуюся информацию капитану;
- произвести необходимые действия для подготовки работы комиссии по оформлению прихода судна в порту или на рейде и обеспечить своевременное ее прибытие на судно;
- информировать экспедитора/грузоотправителя о времени прихода судна, согласовать вопросы порядка завоза экспортных и импортных грузов;
- при поступлении поручения на организацию сюрвейерского осмотра от клубов взаимного страхования P&I привлекать для проведения таких осмотров наиболее известные и надежные компании;
- при получении от капитана извещения о необходимости оформления морского протеста информировать его о порядке заявления морского протеста в данном порту и оказывать содействие в выполнении этой процедуры. В случае получения сообщения от капитана о наличии общей аварии, по поручению и в соответствии с инструкциями принципала, письменно информировать об этом грузополучателей и другие заинтересованные стороны для принятия мер и сбора доказательств по установлению наличия общей аварии и составления специального документа (диспаши), на основе которого производится расчет убытков по такой аварии и их распределение между участниками перевозки;
- регулярно информировать капитана и грузополучателей о предполагаемых сроках постановки судна к причалу и времени начала грузовых операций;
- в соответствии с условиями чартера принимать от капитана судна нотисы о прибытии и о готовности и обеспечивать их акцепт в рабочие часы порта, отмечая на копиях дату и время вручения;
- передавать оперативную информацию установленному судовладельцем кругу лиц, а также компаниям, которым предоставление этой информации необходимо в связи с осуществлением коммерческой деятельности.

2. ***В период стоянки судна в порту*** агент обязан:

- при оформлении прихода судна в порт: оказывать помощь капитану в оформлении документов на приход; координировать работу представителей санитарно-карантинных, пограничных, таможенных и других служб;
- информировать капитана об обычаях порта; особенностях правил таможенного, пограничного, санитарного (фитосанитарного) режимов; о требованиях по предотвращению загрязнения окружающей среды, лоцманской проводки, буксировки, якорной стоянки и предоставления мест у причалов погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров и экипажа; о величине портовых сборов; о порядке предоставления и стоимости услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными работами и иными услугами в порту, а также о требованиях нормативных актов, касающихся режима судоходства и пребывания судна в порту;

- обеспечить оперативный контроль за ходом обработки агентируемого судна в соответствии с согласованной интенсивностью грузовых работ по условиям чартера. При этом вести от имени судна учет стояночного времени, согласовывать его с судовой администрацией, составлять Statement of Facts и Time Sheet. По истечении сталийного времени известить все заинтересованные стороны о переходе судна на демередж;
- координировать работу администрации грузовых комплексов порта, стивидоров и экспедиторов с целью содействия организации интенсивного производства грузовых операций. Информировать капитана о планируемых темпах обработки судна на следующие сутки, о предполагаемом времени окончания грузовых операций, количестве груза на борту и т.п.;
- по заявке капитана организовывать ремонтные работы, сюрвейерские осмотры, освидетельствования инспекторами Регистра для продления документов и т.д. Давать рекомендации капитану по наиболее благоприятному для судна и судовладельца способу их проведения, соблюдению портовых правил и обычаев;
- как правило, в начале рабочего дня посещать судно. Информировать капитана о вопросах, возникших за прошедший период времени. Принимать от капитана или судовладельца заявки на поставку бункера, воды, продовольственного или технического снабжения. Доводить до капитана стоимость, условия и возможность выполнения заявок. Следить за своевременным и качественным выполнением заявок. За все оказанные услуги и работы до отхода судна предъявлять капитану счета для проверки, заверения подписью и включения в дисбурсментский счет;
- по заявке судовладельца выдавать капитану наличную иностранную валюту для дальнейшей ее выплаты за работу членам экипажа или на другие цели;
- при поступлении извещения капитана судна о необходимости заявления морского протеста о происшествии, случившемся во время стоянки судна в порту, информировать и помогать капитану в подготовке документов и выполнении действий, требуемых для его оформления;
- организовывать предоставление своевременной медицинской помощи членам экипажа или пассажирам. В случае помещения члена экипажа или пассажира агентируемого судна в лечебное учреждение для стационарного лечения, организовать снятие его личных вещей с судна, с соблюдением таможенного и пограничного режимов;
- при нанесении повреждений судну, порту или третьим лицам во время грузовых операций, швартовки или движения судна в порту, принять меры для защиты законных прав и имущественных интересов судовладельца, возмещения его убытков, урегулирования претензий сторон. Организовать ремонт повреждений согласно заявке капитана и подтверждения судовладельца об оплате;
- контролировать оформление грузовых, отчетных документов и своевременную отправку их судовладельцу;
- по поручению капитана, судовладельца или фрахтователя подписывать грузовые или иные документы с обязательной оговоркой: "For and Behalf of Owners and Masters as Agents Only" ("От имени судовладельца и капитана, только как агент").
- направить судовладельцу, а также в следующий порт захода информацию о времени выхода судна из порта и количестве погруженного на него груза;
- оформить комплекты грузовых и других документов и отослать их способом и по адресам, указанным фрахтователем;
- собрать определенные документы по всем видам работ и услуг, оказанным судну в порту и составить окончательный дисбурсментский счет и направить его на оплату судовладельцу.

3. ***После отхода судна из порта*** агент обязан:

- направить судовладельцу, а также в следующий порт захода информацию о времени выхода судна из порта и количестве погруженного груза;
- оформить комплекты грузовых и других документов, своевременно отправить их по адресам, указанным фрахтователем;

- собрать оправдательные документы по всем видам работ и услуг, оказанным судну в порту, составить окончательный дисбурсментский счет и направить его на оплату судовладельцу.

Схема взаимодействия агента с принципалом (судовладельцем), судном (капитаном) и третьим лицом (фрахтователем) показана на рисунке 9.1.

9.4.4. Оформление дисбурсментских расходов

На морском транспорте во всем мире оказание услуг судну, зашедшему в порт, подтверждается принятым и подписанным капитаном дисбурсментским счетом.

Дисбурсментский счет (Disbursement Account, D/A) – счет на расходы по обслуживанию судна в порту, произведенные судовым агентом для оплаты судовладельцем. В нем суммируются, так называемые, *дисбурсментские расходы*, связанные с пребыванием в порту обслуживаемого им судна и произведенные за счет судовладельца.

Дисбурсментские расходы включают в себя все затраты на оплату всех видов портовых сборов, стивидорных работ, лоцманских проводок, услуг буксиров и швартовщиков, бункеровки, продовольственного и судового снабжения, а также агентских, тальманских, стивидорных и прочих услуг. Их условно можно подразделить на три основные группы:

1) *портовые расходы* (по оплате портовых сборов и услуг);

2) *грузовые расходы* (по оплате стивидорных, тальманских и других услуг);

3) *судовые расходы* (по оплате технического и продовольственного снабжения, ремонта).

В различных портах мира существует большое разнообразие сборов и видов услуг, которые отличаются по наименованиям и по условиям начисления. Некоторые из них, отличаясь по наименованию, являются аналогичными по характеру и принципам начисления. Например, тоннажный сбор может носить также название корабельного, портового и т.д.

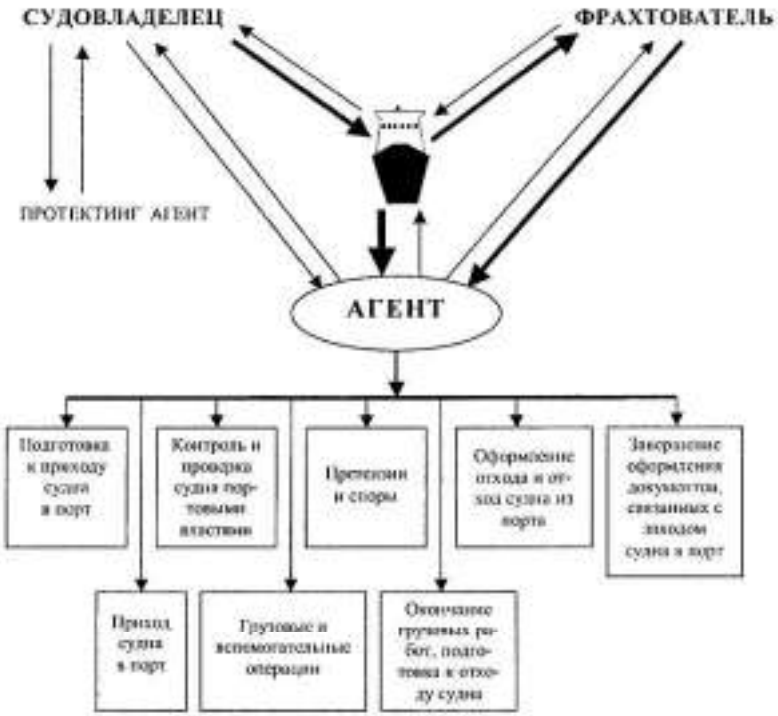


Рис. 9.1. Схема взаимодействия и функции агента

Основные виды портовых сборов: тоннажный, доковый, причальный, маячный, якорный, канальный и др.

К основным портовым услугам, оказываемым судну и экипажу, относятся: лоцманская проводка, использование буксиров, швартовные операции, предоставление катера, автотранспорта, установка телефона, обеспечение выдачи наличных денег экипажу и т.д.

Принципы начисления сборов и плат за услуги различны не только в разных странах, но иногда и в портах одной страны. В большинстве случаев сборы начисляются с чистой регистровой вместимости судна, реже – с валовой регистровой вместимости судна или его длины и осадки, с количества выгруженного, погруженного груза, числа перевезенных пассажиров.

Оформляется дисбурсментский счет в соответствии с инструкцией судовладельца или агентской компании, поэтому счета разных компаний могут отличаться друг от друга. Однако основной принцип сохраняется — *дисбурсментский счет отражает расходы, которые судно понесло в порту*. Таким образом, по поручению и за счет судовладельца агент, обслуживающий судно, оплачивает официально установленные сборы и платы по данному порту, а также услуги и работы, произведенные для судна по заказу и при согласии судовладельца. На основании понесенных расходов судовым агентом должен быть добросовестно составлен дисбурсментский счет с приложением необходимых оправдательных документов (Vouchers Receips), заверенных (подписанных) капитаном судна и подтверждающих понесенные расходы, таких как: лоцманские квитанции, счета за услуги служебно-вспомогательных судов порта (буксиров, бункеровщиков, водолеев, нефтемусоросборщиков и т.п.), услуги портнадзора, санкарантина, экологического контроля грузов и транспортных средств, оригиналы счетов шипчандлерских компаний, медицинских и других учреждений, расписки капитана за пользование средствами связи и автотранспорта, а также Notice of Readiness и Time Sheet или Statement of Facts.

Существует понятие предварительного дисбурсментского счета — *проформа дисбурсментского счета*, которая сообщается агентом по запросу судовладельца (Приложение 47). Такая проформа обычно запрашивается у нескольких агентов для оценки предстоящих расходов и выбора агента для его номинирования. После согласования проформы дисбурсментского счета судовладельцем номинируется выбранный агент (агентская компания). Для этого достаточно телексного уведомления и банковского перевода денежной суммы для оплаты предстоящих расходов. Окончательный расчет выполняется после получения и проверки судовладельцем окончательного дисбурсментского счета.

Рассмотрением и подписанием дисбурсментского счета, доставляемого агентом вместе с оправдательными документами капитану к отходу судна, обычно и заканчиваются их взаимоотношения при стоянке в порту. При наличии у капитана судна сомнений в правильности предъявляемой к оплате суммы либо условий, на которых она начислена, он подтверждает ее условно

с внесением в документ оговорки о том, что указанная сумма "подлежит одобрению судовладельцем" ("Subject to Owner's Approval"). Сроки представления дисбурсментского счета судовладельцу, как и форма и порядок его оплаты, указываются в агентском соглашении.

Сокращение дисбурсментских расходов является комплексной задачей, решение которой зависит от совместных усилий судовладельца, администрации судна и агентской компании. Опытный судовладелец придает большое значение заключительному этапу работы по сокращению расходов, которым является *проверка дисбурсментских счетов*. Качественная проверка всех счетов, проводимая на всех уровнях (судном, в лице капитана; агентом; судоходной компанией), способствует снижению уровня расходов и, соответственно, повышает эффективность работы судна.

Схема проверки дисбурсментского счета выглядит примерно так:

1) *проверка по формальным признакам*. Проверяется правильность оформления счета, наличие всех необходимых реквизитов и оправдательных документов;

2) *проверка по существу предъявленных расходов*. Проверяется соответствие предъявленных расходов провозной плате и условиям перевозки, оговоренным в чартере или коносаменте. Определяется, за чей счет оплачиваются стивидорные работы, сепарация, крепление контейнеров и т.п.;

3) *проверка правильности применения тарифов*. Узловой пункт — контроль представления судну всех скидок и льгот по оплате судовых сборов и портовых услуг;

4) заключительный этап — *арифметическая проверка*. Проверяется наличие ошибок в представленных счетах, неправомерных или завышенных расходов. То есть устанавливаются валютные потери судовладельца, вызванные недостаточным знанием судовой администрацией обычаев иностранных портов по оплате сборов, работ и услуг, промахами при подписании различных счетов, квитанций, таймшитов и др.

По результатам проверки дисбурсментского счета судовладелец ведет переписку с агентской фирмой по всем случаям неправомерных расходов, добиваясь возврата соответствующих сумм.

9.4.5. Обязанности капитана по контролю и руководству работой агента

Как показано выше, судовой агент в соответствии с агентским соглашением должен оказывать капитану необходимую помощь по широкому спектру вопросов во время пребывания судна в порту. Вместе с тем, эффективность обслуживания судна в процессе выполнения грузовых и других операций, оформления различного рода документов и т.п. во многом зависит от взаимоотношений капитана и агента.

Выступая представителем судовладельца, капитан должен давать указания агенту только в рамках полномочий, определяемых рейсовыми инструкциями, агентским соглашением, условиями чартера и/или коносамента, а также устными распоряжениями судовладельца и/или фрахтователя. При этом и капитан и агент должны строить свои взаимоотношения на следовании *принципу*, согласно которому *агент не является служащим судовладельца*. Он осуществляет свою деятельность самостоятельно за вознаграждение. Соответственно, не состоит он и на службе у капитана. Исходя из этого, и должны строиться взаимоотношения агента и капитана, при этом агент обязан защищать лишь законные интересы капитана.

Агент, конечно, может принимать к исполнению распоряжения и просьбы капитана, выходящие за рамки агентского соглашения, но только, если они не противоречат законодательству и правилам, действующим в порту посещения или же интересам третьих лиц.

Капитан, в целях облегчения агенту выполнения его функций, должен *заблаговременно, до прихода судна в порт*, информировать его о предполагаемой дате прихода (ETA), количестве и размещении груза, экипаже на борту по количеству его членов и их национальностях, возможных заболеваниях и требуемом лечении, типе сточно-фановой системы и емкости накопительного танка; передавать заявки на снабжение топливом, водой, продовольствием, проведение ремонтных работ, стирку белья; заказывать пропуска на посещение судна представителями судовладельца, других фирм и организаций, родственниками членов экипажа. Капитану также желательно заранее узнавать об

особенностях кларирования судна в порту; составе комиссии по оформлению прихода; требуемых для ее членов судовых документов, чертежов, сертификатов.

На основании полученной от агента информации следует подготовиться к приему комиссии на борту — составить, заполнить и размножить необходимые документы в достаточном количестве экземпляров, собрать паспорта членов экипажа, выделить сопровождающих для осуществления досмотра и т.д.

Очевидно, что неполучение агентом своевременной информации, особенно, о времени подхода, а также заявок на снабжение, освобождает последнего от ответственности за неподготовленность к принятию и обслуживанию судна. Вместе с тем, своевременно полученная информация даст агенту возможность качественно подготовиться к приему судна, без недоразумений и конфликтов осуществить погрузку/выгрузку, выполнить все функции и обязанности, предусмотренные агентским соглашением, сложившейся многолетней практикой и традициями.

По прибытию судна в порт и получению свободной практики капитан при участии агента и стивидора должен запланировать мероприятия по оптимальной загрузке/разгрузке судна. В случае выгрузки, капитан должен представить стивидорной компании: исполнительный грузовой план (Executive Cargo Plan) с точным поконосаментным расположением груза; предъявить товаросопроводительные документы и сертификаты; согласовать время проведения грузовых работ; информировать о грузоподъемности грузовых стрел и кранов; возможностях освещения грузовых помещений. В свою очередь, ему должны сообщить: очередность открытия трюмов; количество выделенных портом технологических линий (кранов); нормы грузовых работ; работает ли порт в ночное время и предстоят ли перешвартовки или перетяжки судна. Если судно прибыло под погрузку, капитан должен предложить стивидорам предварительный грузовой план (Preliminary Cargo Plan), проверить состояние (транспортабельность) груза, если он находится на складе, узнать о времени подачи вагонов, если обработка будет вестись по прямому варианту (судно-вагон).

В *период грузовых операций* капитан и его помощники должны контролировать ход их выполнения, правильность укладки, маркировки, сепарации грузов. В случае претензий к состоянию

груза капитан должен подготовить письма-протесты и передать их агенту для вручения порту, экспедиторской компании или грузоотправителю. При этом капитан должен требовать от агента выполнения установленных норм грузовых работ. В случае целесообразности он может заказать через агента сверхурочные работы (Overtime), вместе с тем не допускать их проведения, если такой необходимости не существует.

Следует отметить, что для надлежащего контроля и руководства работой агента, капитан и агент должны быть хорошо ознакомлены с условиями чартера. Только в этом случае они смогут обеспечить их эффективное выполнение в период пребывания судна в порту, свести к минимуму возможности возникновения претензий по транспортировке груза, поддерживать высокую деловую репутацию судовладельца и агента. Необходимо особо обращать внимание на различные дополнения, приписки, исключения, внесенные в стандартную форму чартера, которые могут содержать существенные условия. Разумеется, капитан должен быть хорошо знаком с условиями агентского соглашения и действовать в соответствии с этими условиями, а также с рейсовыми инструкциями судовладельца (фрахтователя). Обычно в этих инструкциях содержатся указания о пределах предоставляемых капитану полномочий в решении вопросов, связанных с агентированием судна.

Очень важной обязанностью капитана является контроль и экономия расходов за различные услуги, оказанные судну в порту, которые могут достигать значительных сумм. Поэтому капитан должен обязательно интересоваться размером оплаты за предоставляемые услуги (приобретение продовольствия, топлива, воды, связь, транспорт) и в случае нахождения расходов чрезмерными, отказываться от таких услуг. Желательно капитану требовать от агента предоставление прайс-листов (Price Lists) — сборников цен по видам товаров нескольких снабженческих фирм, образцов товаров и сертификаты на них с тем, чтобы иметь возможность выбора наиболее подходящих.

При подписании или визировании отдельных документов, капитан, если он не уверен в правильности указанной суммы и не имеет возможности ее проверить, как уже было сказано в

параграфе 9.4.4., может прибегнуть к оговорке — "на усмотрение судовладельца" ("For Owner's Approval"). Однако применение этой оговорки не принесет существенной пользы, если, например, расход (оплата) был произведен агентом по требованию капитана или с его согласия.

Внимательность и принципиальность капитан должен проявлять при подписании лоцманских квитанций, счетов за пользование плавсредствами портового флота и других подобных документов. Ему нужно самому проставлять на предъявляемых документах точное время начала и окончания работ по предоставлению услуг.

Капитан и агент должны вести точный учет стояночного времени судна в порту, который получает отражение в стейтменте и затем, с учетом сталийного времени, в таймшите. Перед отходом судна, когда агент приносит для подписания дисбурсментский счет, капитану не следует торопиться, а внимательно проверить каждую статью расходов. Бывает, что в счет внесены "лишние" расходы за услуги, которые судно не получало, встречаются в практике неверные указания размерений судна и др.

Итак, эксплуатационные и коммерческие *результаты рейса во многом зависят от взаимодействия капитана и агента* в период нахождения судна в порту, которое должно строиться, исходя из агентского соглашения, действующего законодательства, обычаев порта захода и хорошей морской практики.

9.5. СТИВИДОРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДНА В ПОРТУ

9.5.1. Стивидорные операции

В современных условиях осуществления международных морских перевозок грузов к морским портам предъявляют все более высокие требования в отношении качества, стоимости и эффективности стивидорных операций. Именно стивидорные операции являются основой деятельности портов, благодаря их четкой и умелой организации в порты привлекаются судо- и грузопотоки.

Стивидорные операции (Stevedoring) — операции, связанные с производством погрузочно-разгрузочных работ и размещением и укладкой грузов в трюмах или на палубе судна в соответствии с нормативными документами и хорошей практикой с целью обеспечения безопасности судна и сохранности груза при осуществлении намеченной перевозки — рейса судна. Они осуществляются стивидорными фирмами, которые могут осуществлять и ряд других функций (тальманский счет, агентирование, экспедирование груза).

Например, в портах Австралии к стивидорным услугам, помимо стандартных, относятся также:

- посадка/высадка пассажиров;
- погрузка/разгрузка багажа и почты;
- управление и операторство всеми механическими средствами и оборудованием для складирования, перегрузки грузов;
- составление грузовых и фрахтовых манифестов, предварительных и исполнительных грузовых планов, платежных документов, ведение учета стояночного времени, другой работы, связанной с организацией, подготовкой и выполнением перегрузочных операций;
- контроль, руководство, надзор и инструктаж персонала, занятого на грузовых работах.

Стивидорные операции осуществляются, в основном, на территории и с участием портов, при этом степень участия последних в этих операциях зависит от участия государства в управлении портом, но организационная форма и **доля участия государства в управлении морских портов** бывает разная:

1) *порты принадлежат государству*. То есть находятся в ведении государственных административных органов управления. К этой группе относится большинство морских портов развивающихся стран;

2) *порты находятся в ведении муниципальных органов власти*. Работа и развитие этих портов основаны на местном законодательстве и определяется городским муниципалитетом, а утверждения правительственных органов требуют только отдельные принципиальные вопросы (Роттердам, Бристоль, Антверпен);

3) *порты управляются публичными компаниями* (Public Trust). Управляющий орган — Совет директоров состоит из представителей правительства, транспортных, сервисных (обслуживающих) компаний (Лондон, Копенгаген, Александрия);

4) *порты комбинированной формы управления*. Они управляются органами, в которые входят представители разных компаний (судоходных, железнодорожных, портовых и др.), а также местных органов власти (например, губернаторы в портах США).

Исходя из этого, все порты можно условно разделить на две большие группы:

1. Порты, в которых менеджеры организовывают грузовые операции, им подчинены причалы, склады, портовые сооружения и др.;

2. Порты, где менеджеры не занимаются организацией грузовых операций, здесь они сдают в аренду принадлежащие им причалы, терминалы, склады, перегрузочную технику — стивидорным, агентским, тальманским и другим, обычно частным, компаниям.

Основная роль при производстве грузовых работ принадлежит стивидорным компаниям, которые осуществляют стивидорные операции. В этой связи, центральной фигурой в порту является стивидор. В разных странах существуют различные трактовки этого понятия. Так, согласно одной из них — *стивидором* (Steverdore) называется лицо или компания, которая заключила соглашение с судовладельцем, его агентом или грузовладельцем на погрузку/выгрузку судна в порту, то есть, осуществляющая руководство и непосредственный контроль за выполнением этих работ. Нередко считается, что стивидор — это портовый работник (докер; грузчик), занятый на перегрузочных (стивидорных) работах. Стивидор (в понятии портовый работник) может быть нанят компанией для постоянной или разовой работы по грузообработке конкретного судна. Большинство стивидорных компаний обычно используют смешанный принцип и на постоянной работе содержат минимальный штат стивидоров, которые выступают в роли руководителей стивидорных бригад (Foreman). По мере надобности, нанимаются для разовых работ дополнительные портовые работники, которые зарегистрированы в так называемом списке ожидания (Waiting List) как резервные.

Нужно отметить, что в большинстве портов мира стивидорные компании осуществляют весь комплекс операций как на

судне, так и на берегу. В некоторых же портах, например США и Канады, перегрузочные работы делятся на стивидорные и терминальные, и, соответственно, каждая группа этих работ выполняется разными компаниями — стивидорной и терминальной. Особенно часто подобное разделение практикуется на контейнерных терминалах, где ввиду перегруженности причалов контейнеры после выгрузки с судна транспортируются за пределы порта в специально отведенные для их хранения и отработки места — контейнерные площадки ("контейнерные депо"). Но для судовладельца, в этом случае вынужденного иметь дело с двумя операторами — стивидорным и терминальным, это менее удобно, и он старается найти компанию, имеющую лицензию на выполнение всего комплекса работ.

Классификация стивидорных компаний, как организационно-правовых коммерческих структур, осуществляющих стивидорные операции, выполнена по следующим признакам:

- форме собственности;
- специализации от видов перегружаемых грузов;
- степени интеграции учредителей компании;
- участию учредителей в формировании капитала компании.

Итак, по *форме собственности* стивидорные компании бывают:

- *государственные* — в основном действуют в развивающихся странах и редко встречаются в странах с развитой экономикой;
- *частные* — их функционирование наиболее характерно для экономически развитых стран мира. Основной организационно-правовой формой таких стивидорных компаний является акционерная компания;
- *смешанные* — это акционерные общества, контрольный пакет акций которых принадлежит государству, а определенная доля — частным лицам.

По признаку *специализации* в зависимости от видов грузов, которые компании перегружают, они могут быть:

- *универсальные*, выполняющие перегрузку разнообразных по своим транспортным характеристикам грузов;

- *специализированные*, выполняющие перегрузку конкретных видов грузов.

С углублением специализации судов и совершенствованием технологии грузовых работ обозначилась тенденция к уменьшению числа универсальных стивидорных компаний, занятых на переработке всех видов грузов. Стивидорные компании стали специализироваться по определенным видам грузов: генеральным, навалочным, насыпным, наливным, лесным, контейнерным и др.

По *степени интеграции учредителей компании* стивидорные компании могут быть:

- *индивидуальные* — занимающиеся стивидорным обслуживанием самостоятельно, без привлечения других партнеров к созданию компании;
- *совместные* — представляющие собой объединения партнеров, решивших предоставлять совместно стивидорные услуги;
- *глобальные* — обычно в форме холдингов, представляющие интегрированные логистические услуги на франчайзинговой основе (то есть на соглашении между крупной корпорацией (франчайзера) и небольшими стивидорными компаниями (франчайзи), по которому получают от франчайзера в аренду основные фонды, краткосрочные кредиты и другие услуги за инвестиции части своего капитала).

По *участию учредителей в формировании капитала компании* стивидорные компании, в зависимости от доли участия капитала, бывают:

- *независимые*;
- *контролируемые* — судовладельцем, фрахтователем, грузовладельцем либо агентом.

Деление стивидорных компаний по классификационным признакам показано на рисунке 9.2.

На практике желание судовладельцев, а также грузоотправителей и грузополучателей (фрахтователей) обеспечить наиболее благоприятные для себя сроки и условия грузовой обработки стимулирует их на создание собственных стивидорных компаний (или на покупку доли участия в капитале крупной стивидорной компании).



Рис.9.2. Схема классификации стивидорных компаний

9.5.2. Обязанности судовладельца и стивидора по стивидорному соглашению

Обычно в каждом конкретном случае грузовой отработки судна стивидор и судовладелец договариваются о взаимных обязательствах по выполнению соответствующих операций, уровню ставок, перечню операций, входящих в стивидорную ставку. Все эти данные ложатся в основу заключаемого *стивидорного соглашения* (Stevedore Agreement) — договора, который определяет правовые отношения между судовладельцем или фрахтователем и стивидорной компанией.

Основными условиями стивидорного соглашения являются:

- перечень обязанностей стивидора (подготовка к обработке судна, составление списка выполняемых работ, определение интенсивности погрузочно-разгрузочных работ);
- перечень обязанностей судовладельца (предоставление судовых лебедок, такелажа, электроэнергии, кранов и других механизмов);
- указание ставок стивидорных работ по всем видам услуг и по всем грузам;
- установление порядка и формы оплаты стивидорных работ, в том числе непредвиденных расходов (сверхурочных, за работу в грязных или вредных условиях; расходов, вызванных конструктивными неудобствами судовых грузовых помещений и т.п.);
- согласование сроков и способов предъявления счетов за выполненные стивидорные работы и сроков их оплаты;
- согласование порядка предоставления и размеров скидок со стивидорных ставок;
- установление взаимной ответственности, порядка и места решения всех споров, возникающих в связи со стивидорным обслуживанием судна.

При обработке контейнеров и колесной техники в стивидорное соглашение включаются условия, связанные с необходимостью выполнения специфических операций (затарка контейнеров, установка контейнеров на шасси, опломбирование контейнеров после затарки и т.д.).

В *обязанности стивидора* по стивидорному соглашению обычно входит:

- выгрузка груза из трюмов на причал либо перегрузка в транспортные средства (вагоны, автомобили), либо транспортировка на склад;
- формирование грузовых мест на складе, транспортировка и погрузка в трюмы;
- предоставление грузчиков, крановщиков, водителей электропогрузчиков, тягачей;
- предоставление автомашин, тягачей, ролл-трейлеров, грузозахватных устройств;
- раскрытие/закрытие трюмов, подготовка судовых кранов, стрел, такелажа;

- подвоз и укладка сепарации в трюмах и на палубе;
- организация грузовых операций с учетом ротации портов захода;
- маркировка грузов, мелкий ремонт поврежденных мест;
- организация счета груза в процессе погрузки/выгрузки;
- оформление грузовых документов;
- организация хранения грузов на складах, их выдача грузополучателю.

В *обязанности судовладельца или фрахтователя* по стивидорному соглашению входит:

- заблаговременное сообщение срока прихода судна, количества и характеристик груза, распределение его по трюмам;
- согласование организации стивидорных работ в соответствии с грузовым планом судна;
- предоставление в распоряжение стивидора исправных судовых лебедок, стрел, такелажа, а также электроэнергии для их работы;
- обеспечение освещения на судне, предоставление электрических переносных ламп;
- предоставление необходимых сепарационных материалов, а также средств крепления грузов, контейнеров и роллтрейлеров;
- своевременная оплата услуг, оказываемых стивидором (оговариваются сроки, форма и порядок оплаты).

В некоторые стивидорные соглашения стивидоры стараются включить условия, которые освобождают их от ответственности в случае повреждения судовых устройств (например, люковые закрытия на балкерах) или груза по вине стивидорной компании либо падения груза за борт. Эти обстоятельства должны быть учтены судовладельцем и его агентом при согласовании со стивидором условий такого соглашения.

Стивидорные соглашения обычно заключаются на долгосрочный период либо на 1-2 года, но с правом расторжения любой стороной до окончания срока его действия путем подачи заблаговременно уведомления об этом намерении.

9.5.3. Роль агента и администрации судна в снижении стивидорных расходов

Распределение расходов по стивидорным операциям согласовывается между сторонами договора морской перевозки груза (судовладельцем и фрахтователем) и определяется общепринятыми стандартными условиями: Gross Terms, Liner Terms, FI, FO, FIO, FIOST. Перечисленные стандартные условия организации и оплаты грузовых работ подробно объяснены в параграфе 3.2.6. Они используются при согласовании одного из важных условий стивидорного соглашения по оплате работ, производимых стивидорной компанией, причем обычно имеются в виду работы, выполняемые в обычное рабочее время, которое в большинстве портов мира считается с 8.00 до 17.00. Обработка судна в сверхурочное время оплачивается по повышенным тарифным ставкам, которые могут превышать базисные на 50-100% в рабочие дни, и на 150-200% в праздничные.

В этой связи следует отметить, что в мировой практике применяются *три системы оплаты* стивидорных работ:

1) *повременная* — применяется редко, при разовых заходах судна в порт. При этом судовладелец оплачивает стивидору затраты по фактически выполненной работе плюс оговоренный процент прибыли;
2) *сдельная* — используется, когда при нескольких заходах судна в порт становится возможным определить среднюю производительность труда на грузовых операциях и, следовательно, стивидорную ставку за одну тонну груза или одно грузовое место (контейнер, трейлер). При формировании ставок этой системы в расчет принимаются часовой заработок стивидорной бригады с учетом трудоемкости обработки 1т конкретного груза и производительность труда, остальные услуги (открытие трюмов, использование кранов и др.) оплачиваются отдельно;
3) *сдельно-прогрессивная* — применяется, главным образом, при перегрузке контейнеров с целью повышения производительности труда. При этом составляется так называемая "скользящая шкала" производительности перегружателя (количество контейнеров в час) и определяется сред-

нее значение, на основе которого рассчитывается базовая стивидорная ставка за контейнер. Далее определяется размер надбавки, после чего составляется шкала ставок в целом. При достижении стивидорами производительности труда выше средней, к базовой ставке добавляется "премия"; при более низкой производительности базовая ставка уменьшается на размер "премии".

За любые отклонения (работа в неурочное время; в праздничные дни; с вредными грузами; в неудобных помещениях и т.п.) предусматриваются надбавки по всем системам оплаты стивидорных работ. Судовладелец также оплачивает все простои стивидорных бригад по вине судна (отсутствие электроэнергии, пара, поломки судовых грузовых механизмов и т.п.).

Если в процессе грузовых операций грузу или судну нанесены повреждения, то судовладелец обязан до окончания грузовых работ составить *сюрвейерный акт* (Survey Report), подтверждающий, что повреждения нанесены стивидорами и определяющий причины, характер и размер повреждений. Без такого документа никакие претензии судовладельца стивидорные компании не принимают.

Необходимо отметить, что в трамповом судоходстве функции агента по организации стивидорных работ ограничены, так как наймом стивидора и уторговыванием условий соглашения обычно занимается фрахтователь. В линейном же судоходстве грузовые работы оплачивает, как правило, судовладелец, поэтому в подборе стивидорной компании и согласовании условий стивидорного соглашения ему оказывает помощь линейный агент. Эти вопросы важны, так как *стивидорные расходы* — одна из значительных статей эксплуатационных расходов судна. Практика показывает, что в трамповом судоходстве стивидорные расходы могут составлять 5-10% валовой суммы фрахта, а в линейном судоходстве они на отдельных линиях могут достигать — 30-35%. Поэтому при стоянке судна в порту одной из важных задач капитана и агента является использование всех возможностей для снижения стивидорных расходов, в частности, недопущение необоснованных переплат.

Некоторые, выработанные практикой, **рекомендации по снижению стивидорных расходов**, приводятся ниже:

- прежде всего, агент обязан ознакомить капитана с действующими правилами и обычаями относительно предоставления и оплаты стивидорных услуг;
- судовая администрация должна следить за правильностью и плотностью укладки груза, иначе в порту назначения может возникнуть простой стивидорных бригад либо выгрузка будет проводиться по повышенным ставкам;
- допущенная при погрузке пересортица вызовет необходимость оплаты сортировки грузов в порту назначения;
- при заполнении коносаментов нужно следить, чтобы в необходимых случаях был указан не только вес, но и объем груза в предвидении возможности того, что стивидоры применят тарифные ставки по кубатуре груза. При указании объема груза не придется нести дополнительные расходы по их обмеру;
- судовой администрации, ввиду того, что на судовладельца обычно возложена обязанность предоставлять для работы судовые грузовые средства, необходимо заботиться о содержании их в надлежащем техническом состоянии, иначе простои стивидорных бригад из-за их неисправности будут отнесены за счет судна;
- агенту и капитану необходимо тщательно проверять счета за стивидорные работы, так как стивидорные компании иногда включают в них расходы за работы, которые по чартеру должен оплачивать грузополучатель/грузоотправитель (фрахтователь), или, пытаются получить оплату за предоставление сепарации, доставку перегрузочного инвентаря, которые на самом деле не применялись; используют и другие ухищрения.

Кроме того, нередко, целый ряд сопутствующих грузовых вспомогательных операций — крепление и раскрепление груза и контейнеров, мойка и зачистка трюмов и танков, тальманский счет и другие работы — выполняются силами экипажа. В этих случаях агент должен заблаговременно оговорить все детали со стивидорами, в том числе согласовать условия работы и порядок оплаты. Достигнутые договоренности должны быть оформлены в виде обязательного аддендума к стивидорному соглаше-

нию. Оплата экипажу за выполненные работы может быть произведена наличными или чеком через капитана или агента.

Какая бы система оплаты стивидорных работ не применялась, все счета, представляемые стивидорами, подлежат самой тщательной проверке и калькуляции, чтобы оградить судовладельца/фрахтователя от необоснованных расходов.

Контрольные вопросы

1. Назовите обязанности капитана по коммерческой подготовке судна к рейсу.
2. Какие виды контроля судов выполняются в портах? Кто их осуществляет?
3. С какой целью и кем выполняется таможенный контроль судна в порту?
4. В отношении каких грузов осуществляется таможенный контроль в морских портах Украины?
5. С какой целью выполняется санитарно-эпидемиологический контроль судов?
6. В отношении каких грузов осуществляется ветеринарный и фитокарантинный контроль в порту?
7. Какая основная задача экологического контроля судов? Какие судовые документы обычно требуют инспекторы-экологи для проверки?
8. Перечислите виды сюрвейерских работ, выполняемых в портах?
9. По каким признакам классифицируются морские агенты?
10. Что подразумевается под агентированием судна в порту?
11. Назовите основные обязанности судового агента.
12. Какие обязанности судовладельца по отношению к агенту предусмотрены агентским соглашением?
13. Из каких этапов складывается работа морского агента по обслуживанию судна в порту?
14. Что такое дисбурсментский счет? Какие расходы судна он содержит?
15. Дайте определение стивидорным операциям. Какие обязанности стивидора и судовладельца приведены в стивидорном соглашении?
16. Какие существуют системы оплаты стивидорных работ? В чем заключается их основной принцип?
17. Назовите меры, применяемые судовой администрацией по снижению стивидорных расходов судна в порту.

Глава 10
ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

10.1. ПОРЯДОК ПРИЕМА И СДАЧИ ГРУЗА СУДНОМ ПО ДОГОВОРУ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Как указывалось ранее в параграфе 3.3., перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента приема его к перевозке и до выдачи грузополучателю. Поэтому обеспечение надлежащей организации приема/сдачи груза и его сохранности в процессе морской перевозки является первостепенной обязанностью капитана и всего экипажа судна. Особенно тщательно следует контролировать прием груза на судно. При этом необходимо руководствоваться соответствующими нормативными международными и национальными документами, руководствами и инструкциями судовладельца, а также требованиями и условиями договора морской перевозки в отношении ответственности и обязанностей перевозчика.

В первую очередь, следует заранее, *до прихода в порт погрузки, обеспечить готовность судна к приему груза*, учитывая его транспортные характеристики, и, приняв все необходимые меры для обеспечения правильной приемки, погрузки и сохранности груза во время перехода. Целый ряд рекомендаций в этом отношении приведен в параграфе 11.7.

При подготовке грузовых помещений к приему груза, указанного в договоре морской перевозки, необходимо обратить особое внимание на меры, предупреждающие подмочку груза из-за отпотевания. Наиболее уязвимыми местами на судне являются: в трюмах — поверхность над льялами от бортов до палубы второго дна; в твиндеках — поверхность палуб, прилегающая к бортам судна; просветы грузовых люков верхней открытой палубы; комингсы, шпангоуты, борта, не защищенные рыбинсами; бим-

сы верхней палубы и верхняя палуба. Кроме того, необходимо учитывать, что вид оборудования трюмов зависит от транспортных характеристик перевозимого груза и условий, предусмотренных в рейсовом чартере. В некоторых странах за готовностью трюмов к приему и размещению груза наблюдают официальные портовые представители (инспекторы, сюрвейеры и представители службы капитана порта). Если по условиям чартера специальное оборудование трюмов производится за счет судна и входит в обязанность судовладельца, то до окончания установки такого оборудования судно не считается готовым к грузовым операциям. Например, под перевозку зерна на универсальном судне обычно нужно устанавливать продольные переборки. До тех пор, пока такие переборки не будут установлены, судно не может вручить нотис о готовности судна к грузовым операциям.

В случаях, когда за сооружением специального оборудования в трюмах наблюдает представитель порта, он после окончания его установки выдает сертификат, в котором указывает время окончания работ и готовности судна к погрузке. Такой сертификат служит основанием для вручения капитаном Notice of Readiness. Этот же сертификат может служить оправдательным документом, подтверждающим, что судовладелец принял все меры для сохранной перевозки груза и обеспечения безопасности плавания.

Также внимание должно уделяться обеспечению исправного состояния судовых грузовых средств. Неготовность стрел или лебедок хотя бы на одном трюме может вызвать со стороны грузоотправителя отказ от принятия нотиса о готовности судна к погрузке. Это приведет к простою судна. Тем более, что грузоотправитель имеет право проверить готовность не только трюмов, но и грузовых средств, прежде чем принять нотис о готовности. Поэтому выявленные при проверке недостатки должны быть судном срочно устранены, и назначено время для повторного осмотра судна.

В свою очередь, *судовладелец* для обеспечения качественного приема и доставки груза должен:

- заблаговременно информировать агента порта погрузки о дате прихода судна, характере и количестве груза, наименовании грузоотправителя;

- известить администрацию судна о предстоящем рейсе и его особенностях, в частности указать, кому и когда надлежит посылать информацию о времени предполагаемого подхода судна в порт, при отсутствии на судне копии чартера, сообщить основные сведения, необходимые для работы судна (наименование и количество груза, наименование грузоотправителя (фрахтователя), порты погрузки и выгрузки, нормы грузовых работ, кто их организует и оплачивает, ставку фрахта, место и время оплаты фрахта, лейдейс и канцеллинг, кто обслуживает судно — агент судовладельца или фрахтователя и др.);
- инструктировать капитана о месте получения бункерного топлива и другого снабжения для своевременной подготовки судна к обеспечения безопасного плавания, приема груза и сохранной его перевозки;
- дать указания агенту порта погрузки о приобретении материалов, необходимых для дооборудования трюмов к приему и перевозке груза;
- осуществить, если потребуется, осмотр и ремонт постоянного оборудования трюмов.

Капитан, в свою очередь, должен своевременно подать агенту в порту назначения предварительные (Preliminary Notice) и окончательный (Final Notice) нотисы о предполагаемой дате прихода судна. Коммерческое значение таких нотисов состоит в том, что они служат своеобразным сигналом для грузоотправителя, заставляющим его проверить, все ли готово для быстрой погрузки судна и оформления грузовой документации.

Notice of Readness судна к грузовым операциям вручается капитаном грузоотправителю непосредственно или через агента после прибытия судна в порт погрузки. Значение этого нотиса в том, что он формально фиксирует фактическую готовность судна к погрузке и указывает на точное количество груза, которое судно может принять к перевозке, если в чартере количество груза обозначено с допустимым отклонением (марджином). Перед подачей нотиса о готовности капитану следует установить из условий чартера, когда судно должно считаться прибывшим в порт и в какие дни недели и часы дня может быть вручен нотис. Если в чартере указан лишь порт погрузки, то в нотисе сообща-

ется дата и время прихода судна на акваторию порта. Если же указан определенный док или причал — то дата и время прихода судна к доку или причалу.

Время подачи нотиса должно обязательно фиксироваться в судовом журнале. Капитан должен проследить, чтобы лицо, получающее нотис, проставило на копии нотиса дату и время его получения и расписалось с указанием своей должности и наименования фирмы, от имени которой принят нотис. Это очень важно, так как от времени вручения нотиса зависит начало исчисления сталийного времени и, следовательно, финансовые расчеты по демереджу или диспачу. Подробнее об условиях подачи нотисов приведено в параграфе 3.2.5.

При заключении рейсового чартера (как было объяснено в параграфе 3.2.2.) трудно определить точно количество груза, которое судно сможет принять к перевозке в порту погрузки. Исходя из этого, в чартере количество груза обычно указывается приближенно, с правом судовладельца (капитана) заявить любое количество груза в пределах согласованного марджина. Если окажется, что судно не смогло принять заявленное капитаном количество груза, то *судовладелец* будет нести за это ответственность. Отсюда — важное значение имеет точный расчет количества груза, которое может принять судно к перевозке, так как оно указывается в капитанском нотисе о готовности. Вместе с тем, за недопредъявление к погрузке количества груза (в пределах обусловленного чартером максимума), которое было указано капитаном в нотисе — будет нести ответственность *фрахтователь*, который обязан заплатить судовладельцу мертвый фрахт за недопредъявленное количество груза.

Перевозчик несет ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне. Поэтому обязанностью судовой администрации является контроль за надлежащей организацией и технологией грузовых операций. Грузы должны размещаться на судне в полном соответствии с каргопланом, согласованным с капитаном, погрузка должна осуществляться поконосаментно, чтобы не допустить смешения отдельных партий. Технология грузовых работ, качество укладки, сепарации и крепления груза должны отвечать соответствующим требованиям морской перевозки. В необходимых случаях судовая администрация имеет право приостановить погрузку или потребовать переукладки груза.

Все грузы принимаются к перевозке по массе или по счету мест. Ошибки, допущенные при счете груза, могут вызвать большие затруднения в регулировании взаимоотношений между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, являясь причиной большого количества претензий, связанных с недостачей груза. Поэтому к счету груза следует допускать только добросовестных лиц, имеющих опыт в приеме и сдаче груза. В большинстве портов мира счет груза, проверку его состояния и маркировки осуществляют *тальманы* (Tallymans), которых нанимает капитан через агента. Обычно счет груза, выполняемый членами судового экипажа, не признается официальным и его результаты в случае возникновения спорных вопросов во внимание не принимаются.

Тальманское обслуживание (Tallyman's Service) включает в себя выполнение операций по счету груза в ходе погрузки в транспортное средство (судно) и выгрузки из него, которые осуществляются тальманами. Кроме счета груза, тальманы часто выполняют ряд сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест; качества упаковки, маркировки; соответствие маркировки данным грузовых документов. Они информируют агента судовладельца или экспедитора грузовладельца о замеченных повреждениях груза и других обнаруженных нарушениях и отступлениях от условий договора морской перевозки. Тальманским фирмам поручается обмер грузовых мест на причале или на складе. В крупных портах мира существуют ассоциации *присяжных (независимых) тальманов* — тальманские расписки которых принимаются как официальные свидетельства счета грузов при разборе претензий и исков, касающихся недостачи груза. В некоторых портах им поручается также контроль за выполнением норм грузовых работ стивидорными фирмами, а их свидетельства кладутся в основу расчетов сталийного времени.

Во многих странах Европы количество доставленного судном генерального груза определяется тальманами в момент его выгрузки и считается окончательным как для перевозчика, так и для грузополучателя. Однако, в некоторых странах Африки и Азии такой счет в момент выгрузки является предварительным.

Окончательное количество грузовых мест устанавливается при выдаче груза портом грузополучателю под контролем таможни. Выполнение тальманских услуг оформляется контрактом между перевозчиком или фрахтователем и тальманской фирмой с повременной или сдельной их оплатой (за работу одного тальмана в час или за единицу груза).

Тальманский счет принимаемых или сдаваемых судном грузов, ведется по каждому трюму отдельно. По окончанию смены ***тальманская расписка*** (Tallyman's Receipt), составляемая тальманами, и удостоверяющая количество груза, его состояние при приеме на судно или при сдаче груза с судна в порту назначения, передается экспедиторской группе причала для подготовки штурманской расписки и коносамента, а при выгрузке груза — для оформления сдаточных документов судна/порта/грузополучателя.

Порядок выдачи груза в порту назначения, в первую очередь, связан с информацией, которой обмениваются капитан судна и агента.

Капитан обычно сообщает агенту следующие основные данные:

- название судна и его позывные;
- флаг судна;
- название судовладельца;
- классификационное общество;
- брутто/нетто регистровый тоннаж;
- дедвейт;
- грузовой план судна;
- количество выгружаемого в порту груза;
- 10 последних портов захода с датами прихода и отхода;
- высота судна от киля до самой верхней точки;
- даты выдачи и истечения сроков действия основных судовых сертификатов;
- время прибытия к лоцманской станции;
- осадка носом и кормой на приход;
- полагаемая осадка на отход;
- необходимые дополнительные услуги и снабжение.

От агента судно получает такую информацию:

- позволяют ли глубины в порту безопасно подойти к причалу для выгрузки груза или необходимо ожидать прилива;

- время прибытия на борт лоцмана;
- каким бортом будет осуществлена швартовка;
- норму выгрузки груза;
- другую информацию, имеющую отношение к пребыванию судна в порту.

Капитан может не извещать грузополучателя о приходе судна в порт, если это не предусмотрено договором перевозки. Однако в интересах судна, чтобы агент информировал грузополучателя о времени подхода судна и прихода в порт выгрузки. По прибытии в порт капитан обязан немедленно подать нотис о готовности судна к грузовым операциям.

Место выгрузки судна зависит, чаще всего, от существующей практики в порту. Если имеется возможность выбирать причал, то это предоставляется судовладельцу (капитану). Важно, чтобы место выгрузки было удобным и для судна, и для грузополучателя. Однако во многих случаях причал указывается портовыми властями. Если судно перевозит груз по рейсовому чартеру, то место выгрузки может быть выбрано фрахтователем (грузополучателем). Названный причал не обязательно должен быть свободным ко времени прихода судна в порт, но он должен освободиться сразу после прихода судна, иначе время ожидания причала будет считаться как сталийное время.

Судовладелец вправе требовать, чтобы выгрузка судна производилась только у одного причала, если в чартере не предусмотрено другого условия. Обычно договор морской перевозки предусматривает порядок выгрузки груза с судна. Если такого условия в договоре нет, то грузовые операции выполняются по способу, установленному правилами и практикой порта. В чартерах обычно предусматривается, что груз должен приниматься у борта судна. Это значит, что грузополучатель должен предоставить необходимые средства для приема груза. Применяемое в чартерах выражение "... в пределах досягаемости судовых или береговых средств выгрузки" следует понимать как определение участка у борта судна, в пределах которого судно обязано сдать груз. Отсюда, стоимость стивидорных работ после подачи груза с судна судовыми или береговыми кранами оплачивает грузополучатель. При перевозке груза без четко обусловленной нормы выгрузки грузополучатель обязан организовать разгрузку

судна и проявлять надлежащую заботу, чтобы обеспечить ее с учетом сопутствующих обстоятельств.

Перед началом выгрузки грузовой помощник капитана должен согласовать с представителем порта (стивидором):

- количество груза, предназначенное к выгрузке;
- скорость (интенсивность) выгрузки;
- очередность выгрузки трюмов;
- процедуры безопасности;
- другие вопросы, относящиеся к предстоящим грузовым операциям.

Выгрузка должна осуществляться в строгом соответствии с планом выгрузки, разработанным грузовым помощником и утвержденным капитаном. При выгрузке груза необходимо: не допускать крена судна более двух градусов; следить за остойчивостью и продольной прочностью судна; следить за натяжением швартовных концов; в случае нанесения повреждения судну возложить ответственность за причиненный ущерб на порт или стивидорную компанию и обеспечить, чтобы необходимый ремонт был выполнен до отхода судна из порта.

Судно обычно сдает генеральные (штучные) грузы по наружному осмотру и счету мест. Перевозчик не несет ответственности, если все грузовые места сданы полностью, и тара находится в хорошем состоянии. Выгрузку грузов с судна производят по коносаментным партиям. Для обеспечения счета мест судном, как уже отмечалось ранее, привлекаются присяжные тальманы. Нередко при выгрузке (так же как и при погрузке) для счета мест используются члены экипажа, ведущие счет от имени судна, хотя их показания не являются официальными. При возникновении разногласий в количестве мест у береговых и судовых тальманов, капитан может поручить проверку количества выгруженного груза судовому агенту. Если во время плавания, вследствие неблагоприятной погоды, сильного волнения или какого-либо инцидента, были повреждены судно или груз, или есть основания предполагать, что они повреждены, капитан должен в первом порту захода до начала грузовых работ заявить морской протест по существующим местным правилам. Порядок оформления морского протеста рассмотрен в параграфе 11.4.

В заключение необходимо отметить, что практикой морских перевозок выработаны несколько основных правил в отношении порядка приема и сдачи грузов в портах, следование которым поможет *судовой администрации* избежать неразумных действий и ошибок. В частности, в ***порту погрузки рекомендуется***:

1. Прежде, чем приступить к погрузке, судовой администрации необходимо тщательно ознакомиться с условиями чартера. Особое внимание уделить дополнениям и изменениям, внесенным в печатный текст чартера;

2. Незадолго до прихода судна в порт погрузки направить сообщение агенту с уточнением времени подхода к порту, необходимости помощи буксиров для ввода в порт и швартовки;

3. После прихода в порт и выполнения всех необходимых формальностей, после швартовки к причалу — вручить через агента под расписку, в соответствии с чартером, нотис о готовности судна к грузовым работам. Если причал занят, передать нотис представителю агента на рейде;

4. При неявке грузоотправителя или непредъявлении им груза к погрузке немедленно известить об этом фрахтователя, заявить нотариальный протест;

5. В случае предъявления к перевозке меньшего количества груза, чем указано в договоре морской перевозки, сделать соответствующее письменное заявление грузоотправителю об его ответственности за недогруз. Если это не принесет результатов, нужно заявить нотариальный морской протест;

6. Следует заранее ознакомиться с проформами коносаментов. В случае, если они не соответствуют тем, которые предусмотрены чартером, не подписывать их. Перед подписанием заполненных коносаментов следует внимательно ознакомиться с ними, сравнить с погрузочными ордерами (штурманскими расписками), проверить правильность даты коносаментов (она должна соответствовать фактическому дню погрузки), проверить, имеется ли в коносаментах ссылка на чартер. Необходимо проследить, чтобы в коносаментах были правильно указаны наименование, единицы измерения и вес груза. В случаях расхождения указанного грузоотправителем веса с данными осадки судна нужно сделать письменное заявление грузоотправителю с указанием разницы веса. Не выдавать "чистых" коносаментов, если

внешний вид и состояние груза или упаковки имеют дефекты. Лучше быть излишне осторожным, чем проявить халатность в этом ответственном деле;

7. После окончания погрузки необходимо послать все предписанные чартером предварительные извещения фрахтователю (грузополучателю), известить агента в порту назначения.

В порту выгрузки рекомендуется:

1. Перед приходом судна в порт послать сообщение агенту с уточнением даты и времени прихода, заказать лоцмана, буксиры;

2. После прибытия в порт и окончания оформления формальностей немедленно вручить грузополучателю нотис о готовности к выгрузке. Если грузополучатель неизвестен, следует проконсультироваться у агента;

3. Выдавать груз следует только после предъявления подлинных коносаментов, надлежащим образом индоссированных (с отметкой о передаче права владения на груз). После окончания выгрузки каждой коносаментной партии груза нужно требовать от грузополучателя расписку на оригинале коносамента в получении;

4. Если в договоре морской перевозки не обусловлена норма или время для выгрузки, сообщить заблаговременно грузополучателю, когда истекает сталийное время и с какого момента начинается демередж;

5. При визировании дисбурсментских счетов нужно помнить, что подпись капитана на документе означает не только подтверждение факта оказания услуг, но и признания суммы. Поэтому представленные агентом документы следует тщательно проверять. В сомнительных случаях нужно ставить визу с оговоркой "Subject to Owner's Approval" (на усмотрение судовладельца);

6. Если во время морского перехода были какие-либо происшествия или обстоятельства, которые дают основания опасаться повреждения груза, необходимо в первом порту захода заявить морской протест.

Разумеется, это только общие рекомендации. Каждый конкретный случай приема/сдачи грузов может иметь свои особенности, которые в них не получили отражение. Поэтому судовая администрация в любых затруднительных обстоятельствах должна пользоваться помощью агента, представителей клуба P&I, обращаться за инструкциями к судовладельцу (фрахтователю).

10.2. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПРИЕМА И СДАЧИ ГРУЗА СУДНОМ В ПОРТАХ

Первичным документом, который сопровождает груз при передаче его на судно в иностранных портах, является Shipping Order — ***погрузочный ордер***. Он должен быть подписан грузоотправителем и содержать все основные реквизиты, обеспечивающие возможность подготовки данной партии груза к отправке, приему на судно, подготовку грузовых документов и выполнение всех необходимых формальностей, а именно: наименование; количество груза и условия поставки; вид упаковки; товарные знаки и марки; информацию по обращению с грузом, например, степень опасности; наименование грузоотправителя и грузополучателя; наименование портов отправления и назначения; название судна; размер фрахта, подлежащий уплате грузополучателем; дату составления. Если в транспортных условиях контракта купли-продажи предусмотрены особые условия или требования к перевозке данного товара, то они должны быть отражены в погрузочном ордере. Так, при погрузке груза на палубу он должен содержать оговорку о согласии на это грузоотправителя.

Shipping Order выписывается в нескольких экземплярах, два из которых вручаются судну до начала погрузки судна, а в отдельных случаях — перед началом погрузки данной партии груза на судно. На одном из них после погрузки груза на судно расписывается грузовой помощник капитана. Этот экземпляр, называемый ***штурманской распиской*** (Mate's Receipt), выдается грузоотправителю после погрузки, в подтверждение принятия на судно определенной партии груза для перевозки (см. Приложение 28). В него должны быть внесены все разногласия. Дата, поставленная на штурманской расписке, должна соответствовать фактической дате погрузки груза на судно, так как в ней отражается факт перехода ответственности за груз с грузоотправителя на судно (перевозчика).

Заблаговременное вручение погрузочного ордера позволяет грузовому помощнику сопоставить приведенные в нем данные с грузовым списком к предварительным грузовым планом, проверить исправное состояние груза еще до начала погрузки его на

борт, дать указание вахтенному помощнику капитана о месте размещения данной партии груза на судне.

Грузовой список (Cargo List) составляется, если на судно следует погрузить несколько партий генеральных грузов по нескольким погрузочным ордерам. В нем указываются: номера погрузочных ордеров; наименования грузов; число грузовых мест, вес; порты выгрузки. Грузовой список используется также для составления плана комплексной обработки судна в порту.

После погрузки каждой партии груза грузовой помощник должен указать в погрузочном ордере прописью число мест или количество принятого груза и расписаться. Такой погрузочный ордер с акцептом грузового помощника — Mate's Receipt является документом, служащим основанием для выписки коносамента. При этом следует иметь ввиду, что грузы, нуждающиеся в упаковке, должны предъявляться грузоотправителем в прочной, стандартной и исправной таре, обеспечивающей их сохранность в условиях морской перевозки. Не принимаются к перевозке грузовые места со следами вскрытия, с сорванными контрольными лентами или пломбами, деформированные и т.д.

В тех случаях, когда при приеме груза обнаруживаются недостатки в состоянии самого груза или его упаковки или расхождение в числе принятых мест против указанного в погрузочном ордере, грузовой помощник должен внести соответствующую оговорку в ордер и расписаться. Поскольку оговорки, внесенные в погрузочный ордер, затем переносятся в коносамент, следует вносить их в ордер лишь после предупреждения грузоотправителя, который должен решить, отправлять ли груз с обнаруженным дефектом и оговоркой в погрузочном ордере, а, следовательно, и в коносаменте или заменить его другим грузом, или оставить неотгруженным.

В целях сокращения документооборота в странах Западной Европы и США применяется ***стандартный погрузочный ордер*** (Standard Shipping Note, SSN), используемый в качестве приемо-сдаточного дохумента при перемещении мелкопартионной отправки груза с ее комплекцией в "контейнерном депо" (на терминале) в сборную поконтейнерную отправку грузов. SSN применяется не только для выписки коносамента, но и для оформления внутритерминальных операций (перемещение груза или

контейнера через грузовые районы и склады терминала), выдачи тальманских расписок, а также для таможенного и санитарно-карантинного оформления.

Стандартный погрузочный ордер представляет собой комплект из 6 листов-бланков (оригинал белого цвета и 5 копий). Оригинал, заверенный судовым агентом является основным. Он возвращается грузовладельцу или экспедитору, который вручает его на причале стивидору в качестве разрешения агента на погрузку груза. Перед погрузкой оригинал передается администрации судна и остается на борту судна. Остальные копии, кроме пятой, агент доставляет на терминал сам. *Вторая копия розового цвета — это штурманская расписка*; третья копия — обмерный бланк (для тальманских уточнений); четвертая копия — бланк причального обслуживания (для таможенных властей). Агент проводит сверку окончательных данных с пятой колией SSN и с учетом внесенных исправлений выдает (по просьбе грузоотправителя) официальную расписку в получении груза и штурманскую расписку. При перевозке опасных грузов вместо SSN используется документ Dangerous Goods Note (DGN — SITRO).

В портах СНГ роль погрузочного ордера выполняет ***экспортное поручение на отгрузку груза*** (Export Cargo Shipping Instruction). Это поручение проходит таможенное оформление, организуемое экспедитором; затем два экземпляра поручения на каждую партию груза, подлежащего погрузке на судно, с приложением всех необходимых свидетельств (спецификации, сертификатов веса и качества, происхождения товара) порт передает судовой администрации. Грузовой помощник капитана должен проверить правильность заполнения каждого поручения (пример приведен в Приложении 32) и достаточность внесенных в него данных, которые необходимы для нормальной погрузки и перевозки груза. После этого он дает разрешение на погрузку.

После погрузки данной партии груза помощник капитана расписывается в приятки груза на обоих экземплярах экспортного поручения на отгрузку груза. С этого момента оно называется *штурманской распиской* и представляет собой документ, удостоверяющий принятие груза судном и переход ответственности за груз на перевозчика. Один экземпляр штурманской расписки передается порту, один остается на судне.

Как указывалось ранее, штурманская расписка является основанием для выписки коносамента перевозчиком на принятый груз. ***Коносамент*** (Bill of Lading) — наиболее важный среди документов, служащих для оформления морской перевозки груза, который подтверждает факт принятия груза к перевозке и обязательства доставить груз в порт назначения. Он содержит краткое описание груза и условий перевозки и пересылается грузополучателю. В случае перевозки, где отношения сторон оформляются чартером, функции коносамента как договора морской перевозки поглощаются чартером, и он выполняет урезанные функции чартерного коносамента. Функции коносамента и особенности его оформления в практике перевозки грузов морем подробно рассмотрены в главе 5.

На весь погруженный на судно груз выписывается ***грузовой манифест*** (Cargo Manifest) — транспортный документ, содержащий перечень коносаментов по грузам, принятым в данном порту отправления на каждый порт назначения. В грузовом манифесте приводятся такие сведения: название судна; номер рейса; фамилия капитана; порт погрузки; дата отхода и направление следования судна; номера коносаментов; наименование и количество груза по каждому коносаменту; маркировка груза; наименование грузоотправителей и грузополучателей и др. Манифест выписывается судовым агентом *для каждого порта выгрузки отдельно* и используется для таможенного оформления судна и груза и организации выгрузки груза в иностранных портах. Количество экземпляров грузового манифеста, сроки и порядок их предъявления определяются обычаями портов и местным законодательством. В портах некоторых стран требуется предъявление грузовых манифестов, выписанных на бланках установленной формы (Приложение 29). Предъявляется судовой администрацией таможенным органам, а также агентам и стивидорным компаниям в портах назначения.

Подобный документ выписывается и на контейнер со сборными грузами (на несколько грузоотправителей). В нем указываются: номер контейнера; номер пломбы; номера сквозных коносаментов; номер рейса; название судна; наименования грузоотправителя и грузополучателя; число грузовых мест; объем, вес по каждому коносаменту и т.д. Копии грузовых манифестов рассылаются: грузовому помощнику капитана, судовладельцу, агенту судовладельца и порту выгрузки и, если требуется, промежуточному агенту (например, агенту в Суэцком канале).

После завершения погрузки грузоотправитель обычно передает судовой администрации следующие документы:

1. Расписка о полученных документах (Receipt for Documents);
2. Коносаменты (Bills of Lading);
3. Грузовые манифесты (Cargo Manifests);
4. Сертификат происхождения (Certificate of Origin) товара;
5. Сертификат качества (Certificate of Quality);
6. Таймшит (Time Sheet);
7. Расписка капитана о принятии проб груза (Master's Receipt for Samples);
8. Сертификат о проверке танков (Tank Inspection Certificate);
9. Акт замеров пустот в танках (Ullage Report).

Сертификат происхождения (Certificate of Origin) товара — это документ, подтверждающий страну происхождения или вывоза товара, требуемый в случаях, предусмотренных законодательством страны ввоза или международными договорами для применения к товарам льготного режима или режима наибольшего благоприятствования в отношении таможенного обложения (например, позволяет использовать *преференциальный тариф* между странами ЕС на таможенные пошлины, который значительно ниже, чем для других стран) либо мер фитосанитарного или ветеринарного характера. Страной происхождения товара считается государство, где товары были полностью произведены или подвергнуты глубокой переработке. Обычно этот документ выдается Торговой палатой страны или уполномоченными ею органами. Образец приведен в Приложении 30.

Все документы передаются в 2-х экземплярах: для судна (капитана) и грузополучателя.

При выдаче грузов в иностранных портах приходится сталкиваться с различными порядками и условиями, определяемыми национальным законодательством страны захода, а также местными правилами, действующими в отдельных портах. Наиболее распространенным способом документального подтверждения выдачи судном груза является *расписка грузополучателя на ори-*

гинале коносамента или на капитанской копии коносамента. При этом необходимо контролировать, чтобы текст расписки не мог служить в дальнейшем поводом для предъявления претензий к судну со стороны грузополучателя. Предпочтительными считаются формулировки: "весь коносаментный груз выгружен в количестве ... тонн" или "сдано ... мест", которые подтверждают выдачу грузополучателю груза полностью, без недостачи.

В некоторых портах практикуется выдача специального документа, подтверждающего сдачу судном груза, который называется ***аутторн-рипорт*** (Outturn Report). Он содержит сведения о результатах сдачи груза по каждой коносаментной партии. Проформа приведена в Приложении 33. Аутторн-рипорт обычно выдается судну тальманской фирмой, которая осуществляла счет и прием груза от имени грузополучателя, но иногда это делает стивидорная компания, выступающая в роли экспедитора. При предъявлении претензий о несохранной перевозке груза аутторн-рипорт служит подтверждающим документом.

Существуют и другие варианты, принятые в иностранных портах, порядка оформления выдачи судном груза. Во всех затруднительных случаях для избежания ошибок при этих операциях капитану следует консультироваться с агентом.

При выдаче грузов в портах СНГ портовые власти получают от капитана комплект документов на прибывшие на судне импортные грузы, оформленные в иностранном порту. Это штурманские расписки, коносаменты, манифесты, грузовые планы, на основе которых производится прием и оформление грузов. Порт принимает груз у борта судна по отдельным коносаментам и проверяет соответствие коносамента грузу.

Сдача судном груза оформляется ***генеральным актом*** (General Statement) выгрузки судна, который составляется агентом совместно с администрацией судна после выгрузки и подписывается представителями порта, таможни и судна. В нем указывается число грузовых мест, следовавших на судне согласно грузовым документам, и фактическое количество и качество выгруженного и принятого портом груза (см. Приложение 34).

При выявлении повреждений и других недостатков груза составляется ***акт-извещение*** (Statement Notice), в котором указываются причины его составления и фактическое состояние

груза. Все акты-извещения прилагаются к генеральному акту (Приложение 35).

В процессе осуществления морской перевозки грузов оформляются также, кроме указанных выше, следующие документы:

- ***Акт о готовности судна*** — перечень мероприятий по обеспечению безопасности работ на судне и берегу;
- ***Сертификат качества*** (Certificate of Quality) — документ, удостоверяющий качество данной партии груза, его соответствие стандарту. Выдается официальными организациями и лабораториями как в стране экспорта, так и импорта. Может представляться и предприятием-изготовителем. Выдается на каждую партию экспортируемого товара, отгружаемого по одному перевозочному документу. В сертификате указываются: организация, его выдавшая; номер сертификата; поставщик товара; дата его выдачи; наименование изделия; заказчик; технические характеристики изделия; сорт; количество единиц товара; соответствие изделия тому или иному стандарту (показателю качества). Срок действия сертификата ограничен. Приведен в Приложении 31;
- ***Тальманская расписка*** (Tallyman's Receipt) — первичный грузовой документ, подписываемый счетчиками груза от порта и от судна и используемый при оформлении документов на переданное (принятое или сданное количество груза), а также при рассмотрении претензий по грузу;
- ***Таймшит*** (Time Sheet) — ведомость учета стояночного и сталийного времени судна. Составляется в каждом порту погрузки и выгрузки судна, подписывается капитаном и представителем фрахтователя. В таймшите точно фиксируется продолжительность погрузочно-разгрузочных операций и непроизводительных простоев судна за весь период нахождения в порту;
- ***Список повреждений*** (Damage List) — подробный список полученных судном повреждений во время проведения грузовых операций;
- ***Акт о повреждении груза*** (Damage Cargo Report) — сведения о повреждении груза при выгрузке с судна. Обычно этот документ подписывается грузовым помощником и ис-

пользуется для оформления аутторн-рипорта. Форма акта приведена в Приложении 24.

- ***Грузовой план*** (Cargo Plan; Stowage Plan) — план размещения груза на судне для наиболее рационального использования грузовых помещений. Служит руководством при погрузке и разгрузке и составляется с целью обеспечения полного использования грузоподъемности и грузовместимости судна, сохранности грузов при перевозке, удобной и быстрой их погрузки и выгрузки, а также достаточной остойчивости судна, его допустимой осадки, общей и местной прочности корпуса (Приложение 25).

  Грузовой план (карго-план) представляет собой схематический разрез грузовых помещений судна по диаметральной плоскости, на котором указаны наименование и количество груза, число мест отдельных партий, положение центра тяжести, порты назначения, а при необходимости и номера коносаментов.

  Обычно составляют: *предварительный грузовой план* (Preliminary Cargo Plan) — до начала погрузки и *исполнительный грузовой план* (Executive Cargo Plan) — после окончания загрузки судна, содержащий общее распределение груза по грузовым помещениям и на верхней палубе.

  При составлении грузового плана должны учитываться: физико-химические и транспортные свойства грузов; возможность их совместной перевозки и полного использования грузоподъемности и грузовместимости судна; разумность организации грузовых работ в портах погрузки и выгрузки; правила перевозки и хранения; масса и объем груза, а также необходимость обеспечения мореходности судна. От правильности его составления в значительной степени зависит организация грузовых операций в портах погрузки/выгрузки судна, а, следовательно, и продолжительность стояночного времени судна в порту. Грузовой план составляется портом, проверяется грузовым помощником и утверждается капитаном судна;
- ***Люковые записки*** (Hatch List) — составляются раздельно по каждому грузовому помещению судна и содержат перечень всех коносаментных партий, размещенных в данном отсеке в порядке очередности их выгрузки с целью облегчения поиска грузов, размещенных в соответствующем трюме и твиндеке, и правильной, поконосаментной их выгрузки в порту назначения. Люковая записка содержит следующие данные: номер трюма; наименование грузового помещения (трюм, твиндек и т.п.); место укладки груза; порт отправления; дату погрузки; число мест; объем груза; номер коносамента. Их выписывает грузовой помощник капитана на основе исполнительного грузового плана и коносаментов.

Как указывалось ранее, в параграфе 9.3, при перевозке некоторых видов груза требуется оформление дополнительных документов, к которым относятся:

Фитосанитарный сертификат (Phytosanitary Certificate). Некоторые товары подлежат сертификации по карантину при ввозе в страну (семена растений, живые растения, продовольственное зерно, орехи, мука, крупа, свежие и сушеные овощи, волокна, табак, лекарственные растения, пряности, шерсть). Сертификат выдается государственными органами по карантину или защите растений страны-экспортера. Сертификаты должны прилагаться к транспортным документам, сопровождающим груз.

Фумигационный сертификат (Fumigation Certificate) применяется, как правило, при перевозке грузов, подлежащих дымовой обработке для уничтожения насекомых, которые могут содержаться в продуктах питания (рисе, чае, табаке, муке и т.п.). Сертификат подтверждает проведение фумигационной обработки груза до отправки его грузополучателю. В сертификате содержится следующая информация: наименование грузоотправителя и грузополучателя, порт назначения, описание груза и его упаковки, вес брутто/нетто, наименование фумиганта, температура, при которой осуществлялась обработка груза, другие характеристики обработки.

Ветеринарный сертификат (Veterinary Certificate) — санитарный документ, удостоверяющий незараженность товаров и подтверждающий, что они происходят из незараженных районов.

Сертификат на опасные грузы (Certificate of Dangerous Goods) — свидетельство транспортного предприятия о том, что опасный груз объявлен правильно, его истинная природа под-

тверждена. Он подтверждает, что содержимое данной отправки полностью и верно описано точным техническим наименованием, что груз упакован таким образом, который безопасен в обычных условиях переработки и перевозки с учетом свойств груза, что груз замаркирован и упакован в соответствии с требованиями в отношении опасных грузов.

Прием и сдача контейнеров производится по их количеству, с наружным осмотром контейнеров и проверкой целостности пломб первоначальных грузоотправителей, состояния закрытий и без взвешивания. В перевозочных документах указываются оттиски знаков на пломбах. В случае обнаружения в момент передачи технической неисправности контейнера, в результате которой мог иметь место доступ к грузу или возможна его порча, а также при обнаружении повреждения или отсутствия пломб, или несоответствия знаков и номеров на пломбах данным, указанным в перевозочных документах, прием или сдача контейнеров осуществляется с проверкой находящегося в контейнере груза. Такая проверка производится комиссией, состоящей из представителей грузовладельца, перевозчика и таможни. Следует иметь ввиду, что перевозчик имеет право в любое время вскрыть контейнер и проверить его содержимое. Если при этом будет обнаружено, что груз в контейнере не может быть перевезен безопасно, без повреждения или дополнительных расходов со стороны перевозчика, последний может отказаться от перевозки.

10.3. РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ И ОФОРМЛЕНИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Морская перевозка грузов — это сложный процесс. Кроме собственно транспортировки груза, в соответствии с договором морской перевозки, она включает в себя целый комплекс других, различных операций, которые носят дополнительный характер по отношению к основному процессу перевозки, но без которых она выполняться не может. Эти операции связаны, главным образом, с отправлением и/или получением груза. Одни из них являются элементом транспортировки, например: доставка груза от склада грузоотправителя в порт отправления либо, на

против, из порта выгрузки до склада грузополучателя. Другие — носят вспомогательный характер (например, погрузка и выгрузка груза, его хранение до отправления или после доставки груза в порт назначения, оформление транспортных документов и т.д.).

Такие дополнительные и вспомогательные операции организационного, технического и коммерческого характера, без которых основной процесс перевозки не может быть начат, продолжен другим видом транспорта и завершен в пункте назначения груза называются *транспортно-экспедиторскими операциями* (Forwarding Operations). Их выполняют специализированные компании (экспедиторы) за особую плату. Сама деятельность по обслуживанию клиентуры морского транспорта называется *экспедированием* (от лат. Expedito — приведение в порядок), а договор на такое обслуживание — *договором транспортной экспедиции* (Contract of Transport Expedition), который предназначен освободить грузоотправителей и грузополучателей от выполнения несвойственных им операций в начальной или на завершающей стадии транспортного процесса и выполнить эти операции транспортным экспедитором с большей эффективностью.

Транспортный экспедитор — это юридическое лицо, действующее в интересах и по поручению своего клиента для организации доставки принадлежащего ему (клиенту) груза.

Договор транспортной экспедиции внешнеторгового груза по своей правовой сущности является договором на организацию перевозок, который регулирует взаимоотношения клиента (грузоотправителя) и экспедитора.

В целях стандартизации оформления договора транспортной экспедиции Международная федерация экспедиторских ассоциаций (International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA) в 1984 году разработала проформу ***экспедиторского поручения*** (FIATA Forwarding Instructions, FFI). Эта проформа используется клиентом (грузоотправителем) для предложения экспедиторской компании заключить договор транспортной экспедиции и является инструкцией FIATA на отправку груза.

Письменное согласие (акцепт) экспедитора на исполнение выданного ему поручения считается заключением договора между экспедитором и клиентом, по которому он обязуется за вознаграждение и за счет клиента выполнить или организовать

выполнение определенных этим договором услуг, связанных с перевозкой. Но обычно транспортный экспедитор заключает со своим клиентом *рамочное соглашение транспортной экспедиции*, содержащее принципиальную договоренность по общим условиям и порядку взаимодействия сторон, а вид и количество груза, направление, сроки перевозки и сквозная ставка провозной платы по каждой заявке оговариваются дополнительным договором — экспедиторским поручением FIATA.

Морской агент согласно *агентскому соглашению* обязуется для своего принципала за вознаграждение и за его счет совершить некоторые юридические и иные действия. Таким образом, оба вида договоров предоставляют и экспедитору и агенту право выполнять необходимые юридические сделки, связанные с обслуживанием процесса транспортировки грузов. При этом, необходимо отметить, что морской агент, работая в тесном контакте с экспедитором, самостоятельно выполняет часть экспедиторских функций. Особенно существенными являются: обмен и передача информации между экспедитором и агентом; разработка и составление грузовых документов и пр.

В этой связи, агент и экспедитор постоянно находятся в определенных правоотношениях с *принципалами* и *третьими лицами*. Различают внутренние и внешние отношения агента и экспедитора. *Внутренние отношения* — это взаимоотношения агента или экспедитора со своим принципалом; *внешние* — их отношения с многочисленными третьими лицами, носящие характер посредничества. Общепринято, что агент или экспедитор не несут ответственности перед третьими лицами и принципалом, если они действуют от имени этого принципала и в рамках полученных от него полномочий. Любая сделка, подписанная агентом или экспедитором от имени своего принципала, создает определенные права и обязанности между принципалом и третьим лицом.

Понятие *третье лицо* охватывает администрацию морских портов, железнодорожных и автомобильных дорог, таможенные, пограничные, санитарные, правоохранительные, судебные органы, а также партнеров по договорам, которыми могут быть - фрахтователи, грузоотправители и грузополучатели, стивидорные, снабженческие фирмы. К третьим лицам также относятся

сюрвейеры, страховщики, адвокаты, представители классификационных обществ и др.

Экспедитор может сравнительно быстро добиться:

- максимальной координации работы транспорта с другими сферами производства;
- хорошей организации погрузочно-разгрузочных работ;
- более полной загрузке транспортных средств и ускорению их оборота;
- наиболее рациональному использованию и взаимодействию разных видов транспорта;
- устранению убыточных перевозок;
- лучшему использованию контейнерного парка и др.

В большинстве стран в функции международного экспедитора входит весь комплекс работ по *подготовке товара к отправке, организации и контролю транспортного процесса*: упаковка; затаривание; комплектация грузовых партий; заключение с перевозчиком договора на перевозку и заказ необходимого подвижного состава; выбор наиболее рациональных схем доставки грузов разными видами транспорта. Нередко экспедитор несет ответственность и за организацию погрузочно-разгрузочных работ, которые поручает квалифицированным стивидорным фирмам. В обязанности экспедитора входит также подготовка необходимых транспортных и товаросопроводительных документов, осуществление расчетов с перевозчиками, страховыми компаниями. Кроме того, информирование своего принципала о том, какой вид транспорта лучше использовать для перевозки его грузов, о наиболее подходящем виде упаковки, выдача рекомендаций по процедуре таможенной очистки груза, по страховому премированию и др. В своей практической деятельности экспедитор занимается проверкой состояния груза и сбором положенных плат от клиентов за рубежом, букировкой грузовых мест, складированием груза.

Отсюда, при организации, например, отгрузки груза из порта на экспорт — **транспортный экспедитор должен** выполнить следующие основные операции:

До прихода судна в порт:

1. Обязан убедиться в получении терминалом инструкций по работе с грузом, и в отсутствии обстоятельств, препятствую-

щих отгрузке (например, занятость причала, неисправность крана, таможенные или карантинные ограничения и т.п.) обеспечить передачу на терминал всех документов, необходимых для оформления отгрузки груза на экспорт;

2. Оформить Shipping Order, который является: указанием порту об отгрузке определенной партии груза на определенное судно; основанием для взаиморасчетов между портом и экспедитором; инструкцией по составлению предварительного грузового плана (совместно с грузовым списком и погрузочными ордерами на другие партии груза), а также предварительной инструкцией по оформлению коносаментов;

3. Своевременно отослать копии Shipping Order каргоплановой группе порта, которая на их основании составляет *предварительный грузовой план* размещения партий груза в грузовых помещениях судна, который впоследствии, до начала погрузки, визируется капитаном судна и передается судовому агенту для окончательного подтверждения готовности партии груза к погрузке на борт судна;

4. Выполнить формирование судовой партии, которое обычно производится на терминале порта, причем таким образом, чтобы избежать дополнительных расходов, связанных или со слишком ранней готовностью груза к погрузке (приводит к хранению груза на терминале), или наоборот — со слишком поздней его готовностью (вызывает простой судна в порту погрузки);

5. Обеспечить проведение всех необходимых формальностей по грузу, включая документальное оформление (например, для защиты интересов клиента организовать сюрвейерский осмотр груза и по его результатам получить и передать клиенту сюрвейерский отчет).

В период стоянки судна в порту:

1. Осуществлять взаимодействие с агентом судовладельца, включая предоставление инструкций по изданию коносаментов и других документов, которые должны быть изданы судовладельцем и/или его агентом, а также получение проформ коносаментов и направление их для согласования грузоотправителю. В случае необходимости должен сформировать пакет судовой почты (коносаменты, отгрузочные спецификации, коммерческие инвойсы, сертификаты качества или любые другие документы, которые

должны быть отправлены грузополучателю и/или грузоотправителю) и передать его агенту судовладельца, который, в свою очередь, должен подать нотис о готовности судна к погрузке:

- в отдел координации грузовых операций порта;
- на грузовой терминал;
- экспедитору судовой партии груза;

2. Убедиться в готовности судна к приему груза, для этого до начала грузовых работ, совместно со стивидором и представителем судовой администрации, осмотреть грузовые помещения судна, предназначенные для погрузки. Если выявится непригодность грузовых помещений к погрузке данной партии груза, составить акт общей формы с указанием рекомендуемых мероприятий по приведению грузовых помещений судна в состояние, пригодное для приема груза. Расходы и время, необходимое на проведение данных мероприятий относятся на судно или фрахтователя в соответствии с условиями чартера;

3. Организовать и контролировать погрузку/выгрузку судна в порту. Для этого, при отсутствии замечаний к грузовым помещениям судна, груз размещается в соответствии с грузовым планом, составленным каргоплановой группой и согласованным с судовым агентом и капитаном. Количество отгружаемого на борт судна груза фиксируется тальманскими расписками, а использованное для погрузки время — актом учета стояночного времени (Statement of Facts), в котором, вместе со стивидором, как со своим субагентом, обязан непосредственно фиксировать точное время постановки/отхода судна к/от причалу, начала/окончания/приостановки/возобновления грузовых операций, а также ход их выполнения по нормам, оговоренным в чартере, и предоставлять эту информацию грузоотправителю/судовладельцу. Самостоятельно (в случаях, если это не выполняет стивидор) подписывать Statement of Facts и непосредственно контролировать качество грузовых работ;

4. По окончании погрузки должен обеспечить совместно с агентом своевременное и правильное оформление транспортных документов: штурманских расписок; коносаментов; приложений к ним (сопроводительных сертификатов); манифестов; упаковочных листов (отгрузочных спецификаций) и других документов.

После отхода судна из порта:

1. В максимально короткий срок, после тщательной проверки грузовых документов, должен отправить полный их комплект грузоотправителю/грузополучателю или по указанным ими адресам, однако, в любом случае, обеспечить грузополучателя хотя бы одним оригиналом коносамента до прихода судна в порт выгрузки;

2. Отправить грузоотправителю электронной почтой официальное извещение об отгрузке груза морским транспортом с приложением расписки (почтового отделения или капитана) за отправленные документы.

Ко всему перечисленному следует добавить, что экспедитор, являясь транспортным агентом своего клиента, *обязан представлять и защищать его интересы перед третьими лицами* — перевозчиками, стивидорными компаниями, портовыми, таможенными и иными властями и т.п. при возникновении любых конфликтных ситуаций, например, таких как:

- недостача/избыток груза;
- повреждение груза или тары;
- повреждение грузом транспортного оборудования или транспортных средств;
- гибель/уничтожение груза;
- задержка груза в пути следования;
- арест груза/транспортного оборудования/транспортного средства или судового имущества;
- любые другие случаи, которые могут повлечь дополнительные расходы для клиента.

При возникновении любых непредвиденных случаев экспедитор обязан немедленно известить об этом клиента, а затем в максимально короткий срок представить уточненную информацию.

Добросовестный экспедитор обязан постоянно отслеживать движение груза и предоставлять эту информацию клиенту по согласованной форме. Например, сведения о наименовании груза, количестве грузовых мест, их массе, ожидаемой дате прибытия в следующий порт и ожидаемой дате прибытия в порт выгрузки. Эта информация предоставляется сразу после отхода судна из порта погрузки и затем немедленно уточняется в случае любых нарушений графика.

Постоянный контроль за движением груза позволяет избежать потенциально конфликтных ситуаций и дополнительных расходов в случае задержек груза в пути следования.

Таким образом, в понятие *транспортное экспедирование* включаются следующие операции:

1) *организация и оформление перевозки* по поручению клиента — букирование места на судне, а также расчеты за перевозку;

2) *складские операции* — включают транспортное хранение (груз ожидает на складе подход транспортного средства) и товароскладские (хранение не связано с перевозкой груза);

3) *приведение груза в транспортабельный вид*. В процессе этой операции экспедитор, согласно контракту купли-продажи, проявляет надлежащую заботу о таре, упаковке, маркировке;

4) *таможенное оформление*. Включает комплекс операций, связанных с прохождением экспортно-импортных грузов и следующих с ними таможенных документов через таможню. К таможенным документам относятся: таможенная декларация; экспортные и импортные лицензии; свидетельство о происхождении товара; ветеринарные и карантинные сертификаты;

5) *калькуляция транспортной составляющей цены товара*. Многие экспедиторы представляют клиентам (экспортерам) не отдельные элементы транспортных расходов, а твердую ставку, в которую включают все расходы международного экспедитора в процессе транспортировки. Она прибавляется к цене товара, которая принимается за базис;

6) *слежение за изменениями условий:* перевозки грузов,;таможенных правил; международных торговых и транспортных обычаев; тарифов;

7) *организация перевозки грузов*. Многие крупные экспедиторские компании пользуются услугами постоянных перевозчиков и имеют собственные транспортные средства — автомашины, фургоны, рефрижераторные автопоезда, реже суда, располагают собственным складскими комплексами, парком поддонов, контейнеров, лихтеров и вагонов.

Необходимо отметить, что масштабы использования транспортного экспедирования в современной практике международных внешнеэкономических связей поистине огромны. В настоящее время в мире насчитывается около 50 тыс. экспедиторских

фирм различных форм собственности, в которых работают более 9 млн. человек. Они значительно отличаются друг от друга по своим размерам и организационным структурам, которые влияют на диапазон услуг и надежность обслуживания клиентуры, способность реализовывать услуги и устанавливать международные контакты. Сейчас клиентуре нужны — повышенное качество услуг; меньшее время перевозки; устойчивые гибкость и реакция на постоянно меняющиеся запросы рынка. Поэтому экспедиторские фирмы стремятся: к большей надежности соблюдения продолжительности перевозки; предлагают конкретные опционы сроков доставки и величины фрахтовых ставок; дают "абсолютные" гарантии (с санкциями за нарушение); следуют упрощенной процедуре ведения бизнеса; выступают за партнерство в интересах клиентуры.

В настоящее время экспедирование находится на этапе преобразования. Экспедиторы вынуждены отказываться от предоставления только традиционных услуг и брать на себя большую роль в логистических операциях по осуществлению смешанных перевозок (Door To Door), подразумевающих прямое движение товаров от экспортера к импортеру с минимальными перевалками и перебоями в транспортном процессе, с оценкой для экспортера величины транспортных расходов при отправке грузов разными маршрутами, чтобы обеспечить наиболее эффективный маршрут и наименьшие расходы. Здесь они называются операторами смешанных перевозок (Multimodal Transport Operator, MTO) или общественными перевозчиками, не владеющими тоннажем (Non Vessel Owning Common Carrier, NVOCC), предпочитая функционировать в портах, располагающих современным оборудованием, и предоставлять конкурентные, устойчивые и регулярные услуги, связанные с работой причалов, наличием рабочей силы, контейнеров для осуществления наземных и морских перевозок грузов. Именно высокий уровень развития, например, порта Нью-Йорк и его инфраструктуры явился важной причиной концентрации в нем почти трети экспедиторов, имеющих лицензии на обслуживание таких перевозок.

Очевидно, что от качества операций и услуг, выполняемых экспедитором по отправлению и приему грузов в процессе морской перевозки, во многом зависит своевременность доставки грузов по назначению и их сохранность — то есть, в конечном счете, качество услуг морского транспорта и расходы перевозчика, связанные с предоставлением этих услуг. Используя современные способы перевозки грузов и средства передачи информации, упрощение и унификацию документов, экспедиторы могут содействовать своим клиентам в экономии общих транспортных расходов (порядка 10-13%), сокращая продолжительность транспортировки до 50%. Поэтому деятельность экспедиторских компаний оказывает существенное влияние на эксплуатационные, финансовые и коммерческие результаты работы морского транспорта.

10.4. ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ В ПРАКТИКЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

В последнее время значительный рост объемов международных перевозок потребовал ускорения обработки информации о перевозимых грузах: на таможне, в морских портах, на железнодорожных станциях и т.д. Как известно, поток перемещаемых разными видами транспорта товаров сопровождается потоком транспортных, товаросопроводительных и других документов, без которых внешнеторговые операции просто невозможны. Ускорение работы с такого рода документами ведет к более быстрой доставке товаров (грузов), сокращению издержек, увеличению скорости оборота капитала. Поэтому в экономически развитых странах в сфере торговли и транспортных услуг традиционная система бумажной деловой информации постепенно заменяется на **систему электронного обмена данными** (Electronic Data Interchange, EDI) — межкомпьютерную передачу текстов общепринятых деловых документов. EDI начали применять около 30 лет назад вследствие необходимости для различных отраслей коммерческой деятельности эффективно связываться друг с другом, используя преимущество современных информационных технологий.

Существует два вида деловых контактов:

1) нестандартный (письма, сообщения, меморандумы), осуществляемый с помощью электронной почты (E-mail);

2) стандартизованный (например, заказ на поставку товара, платежи, извещение об отправке), с использованием техно-

логии EDI, при помощи которой информация стандартизированных сообщений определенным образом форматируется с целью облегчения электронной передачи от одной компьютерной системы к другой.

Единым международным стандартом EDI являются *Правила ООН электронного обмена данными в сфере управления, торговли и транспорта* (United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport, UN/EDIFACT) — ЭДИФАКТ ООН.

Система EDI представляет собой сложное сочетание трех дисциплин: деловых отношений, обработки данных и передачи данных. Она обеспечивает непосредственный обмен стандартными деловыми формами между двумя компьютерами. При этом исключается участие человека в организации документооборота. Сейчас многие крупные компании и предприятия используют EDI как быстрый, недорогой и безопасный метод передачи данных: посылки заказов, платежных документов, запросов на котировки и др. В то же время ряд фирм занимаются массовым выпуском EDI-программ для персональных компьютеров, что упрощает переход на безбумажный обмен информацией для компаний и предприятий, занятых в сфере международной торговли.

Что касается Правил UN/EDIFACT, то они предписывают структуру, которой должны соответствовать электронные документы. По сути, это принципы, которые облегчают электронный обмен коммерческой информацией между производителями, экспортерами, импортерами, брокерами, грузоотправителями, грузополучателями, транспортными экспедиторами, перевозчиками, портовыми властями и т.д. Они заменяют традиционные бумажные документы электронными файлами с сообщениями в едином формате, который соответствует международным стандартам. По аналогии с языком — UN/EDIFACT содержат правила объединения "слов" в группы, которые, в свою очередь, объединяются в "предложения" на базе правил "грамматики".

Стандарт UN/EDIFACT поддерживается Европейской экономической комиссией ООН, которая обеспечивает сопровождение и ежегодный выпуск новых редакций Правил UN/EDIFACT. В настоящее время этот стандарт является официальным стандартом EDI в Германии, Франции, Венгрии, Австрии, Южной

Корее и ряде других стран. По данным официального электронного справочника ООН область использования UN/EDIFACT включает: таможенный контроль, торговые сделки, грузовые перевозки, контейнерные перевозки, экспедирование, страхование, финансы, здравоохранение и др. Как видно, сфера применения системы электронного обмена данными достаточно обширна, охватывает и судоходную индустрию, что дает возможность развивать эту технологию до глобальных масштабов.

Как было показано выше, в процессе морской транспортировки грузов оформляется большое количество различных документов, составляющих информационно-нормативное обеспечение материального потока товаров, перемещаемых морем. Практика показывает, что процесс физической обработки бумажных документов порождает *много проблем*, в частности:

- задержки в подготовке, обработке и обмене документации, что мешает продвижению товаров и своевременному осуществлению платежей;
- большую трудоемкость управления документооборотом (получение, перепечатка документов и возможные при этом ошибки, почтовые расходы);
- возможность мошенничества вследствие сравнительной легкости подделки бумажных документов;
- необходимость обеспечивать надежное обращение с коносаментами, представляющими собой товарораспорядительный документ;
- снижение качества обслуживания клиентуры из-за неэффективной обработки документации.

Действительно, во многих портах каждый, получаемый по импорту контейнер, требует нескольких документов для оформления. Учитывая, что в настоящее время через основные порты мира ежегодно проходит около 150 миллионов контейнеров, нетрудно представить, какое колоссальное количество документов необходимо для их оформления. Очевидно, это влечет за собой существенные потери времени и возможность ошибок, которые оборачиваются убытками. Поэтому в последнее время в практике морских перевозок все чаще применяется электронный обмен информацией — EDI. Как уже отмечалось, это безбумажная технология передачи и обмена информацией и документами с ком-

пьютера на компьютер в виде электронных посланий (Messages) с использованием телекосмических коммуникаций на основе системы стандартных сообщений UN/EDIFACT.

Партнерами в рамках такой системы на морском транспорте могут быть контейнерные терминалы, грузоотправители и грузополучатели, судовладельцами, банки, страховые компании, таможенные органы и др. То есть практически все стороны, участвующие в транспортировке грузов морем.

Система EDI не заменяет полностью бумажную технологию обмена информацией. Однако, она позволяет ее пользователю осуществлять контроль за перевозкой грузов, принимать соответствующие управленческие решения, пересылать партнерам по торгово-транспортным операциям необходимую транспортную и товаросопроводительную документацию.

Значительным шагом в этом направлении в международной торговле явилась разработка **Проекта Bolero**, направленного на надежную передачу в глобальном масштабе торговой документации в электронной форме. Главная цель этого проекта заключается в формировании системы электронной торговли, придании ей международного характера, обеспечении надежной правовой основы. Осуществлением Проекта Bolero занимается компания Bolero Operations Ltd совместно с двумя другими: TT Club (Thought Transport Club) и SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications). Первая из них имеет своих членов более, чем в 80 странах, где действует около 6000 операторов смешанных перевозок грузов. Эта компания страхует 3/4 мирового количества операторов контейнеров, а также многих крупных экспедиторов. SWIFT является консорциумом 6500 банков, который осуществляет межбанковский перевод финансовых средств.

В 1995 году была основана группа пользователей проекта — Bolero Association, которая является хранителем свода правил, представляющего собой правовую инфраструктуру электронной торговли. Длительное время разработчики проекта изучали текущие проблемы в международном документообороте, искали варианты их решений с тем, чтобы занять прочное место в мировой торговле. В результате они пришли к выводам, что Проект Bolero должен быть:

- действительно коммерческой системой;

- межотраслевой инфраструктурой, удовлетворяющей запросы грузоотправителей, перевозчиков, экспедиторов, таможни, портов, страховщиков и т.д.

Проект Bolero предлагает *два основных вида услуг*:

1) *услуги, доступные всем пользователям*:

- централизованный сервис передачи сообщений, обеспечивающий гарантированную передачу информации между всеми пользователями Bolero. При этом обрабатывается почтовая информация, содержащая данные о вложенных документах и цифровую подпись. То есть обработке подлежат не сами документы, а сообщения о них. Все пользователи зарегистрированы с целью получения закрытых и открытых *ключей для доступа*. Сообщения должны иметь цифровую подпись. Система в электронном режиме идентифицирует эти подписи по получении сообщений. Все сообщения регистрируются по времени и идентифицируются, подтверждается их доставка. Таким образом, Проект Bolero обеспечивает передачу проверенной информации обо всех событиях;
- Реестр титулов на имущество, который занимается передачей прав, относящихся к коносаменту. Его назначение заключается в упрощении, ускорении и повышении надежности передачи прав на собственность и владение. Он может также помочь банкам в усилении контроля за контрактами и перевозимыми грузами (товарами);
- Свод правил — многосторонний контракт, регулирующий использование этой системы, с целью обеспечения для пользователей правовой и функциональной надежности.

2) *услуги, относящиеся к требованиям конкретных рынков*. По мере того, как Bolero будет завоевывать позиции на этих рынках, у пользователей появится потребность в дополнительных услугах на основе предлагаемого централизованного обслуживания.

Свойственные Проекту Bolero основные качества: использование цифрового режима безопасности; мониторинг прохождения информации и ее сохранность; надежность работы — обеспечивают гарантированную доставку по назначению торговой документации и не имеют аналогов в других системах.

В последнее время Проект Bolero получает все большее распространение, вместе с тем, он не приобрел еще глобального характера. Основной причиной отставания электронной торговли от возможностей современной техники и технологии заключается в недостаточной разработке юридических вопросов ее применения в условиях существования многочисленных, нередко существенно различающихся, двусторонних договоров. Например, несмотря на ряд положений законодательного характера, облегчающих электронную торговлю, сейчас нет законов, наделяющих *электронные коносаменты* такими же свойствами, как и их бумажные эквиваленты. В свою очередь, это снижает доверие к электронному коносаменту как к юридическому документу. Таким образом, на пути практического применения достижений Проекта Bolero еще немало трудностей и препятствий. Однако, несомненно, что электронный документооборот займет надлежащее место в сфере морского судоходства.

Кроме названных систем электронного обмена данными, связь между партнерами и обмен информацией может осуществляться в **сети Интернет**. С помощью соответствующей программы информация может быть отправлена по электронной почте, просмотрена, проанализирована в любое время суток, в любой точке земного шара человеком, чей компьютер подсоединен к системе Интернет. Разумеется, через Интернет не следует передавать конфиденциальную информацию, в том числе связанную с транспортировкой грузов морем. Вместе с тем, пользуясь услугами Интернет, можно получить массу полезных сведений, имеющих важное значение для надлежащего информационного обеспечения и качественного выполнения операций по перевозке грузов. Например, обратившись к веб-сайту перевозчика грузоотправитель может: получить котировки ставок; подготовить и передать коносамент; следить за движением груза; электронно оплатить фрахт и еще многое другое. Можно сделать вывод, что компьютеризация и Интернет являются важными факторами развития компаний, занимающихся морскими перевозками, экспедированием и агентированием, содействуют повышению эффективности деятельности и снижению эксплуатационных издержек судоходных компаний.

Контрольные вопросы

1. В чем заключается готовность судна к приему груза?
2. Какие виды Notice of Readiness вы знаете? В чем их коммерческое значение?
3. Какие услуги может оказывать судну тальманская компания? Кто такие присяжные тальманы?
4. Охарактеризуйте общий порядок выдачи груза в порту назначения.
5. Какие условия (процедуры) должен согласовать со стивидором грузовой помощник капитана в порту?
6. Перечислите и охарактеризуйте документы, оформляемые при приеме груза на судно.
7. Какая связь между погрузочным ордером, штурманской распиской и коносаментом? Какой из этих документов является товарораспорядительным?
8. С какой целью выписывается грузовой манифест? Какие сведения в нем приводятся?
9. Какие документы оформляются при выдаче груза в иностранном порту?
10. Перечислите операции, выполняемые транспортным экспедитором при морской перевозке грузов?
11. Каковы преимущества использования систем электронного обмена документами перед бумажным документооборотом?
12. Какие информационные технологии получают распространение в торговле и на морском транспорте?

Глава 11

КАЧЕСТВО ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. СТРАХОВАНИЕ РИСКОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА

11.1. СУЩНОСТЬ И ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ КАЧЕСТВА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Морское судоходство — это процесс реализации морских транспортных услуг для удовлетворения изменяющихся потребностей мирового сообщества в такого рода услугах. Развитие морского судоходства и мировой торговли взаимообусловлено. Действительно, в настоящее время невозможно себе представить международную торговлю без морского транспорта, при помощи которого огромное количество товаров перемещается от мест их производства к пунктам потребления.

Вместе с тем для обеспечения международной торговли и ее развития необходимо предоставление таких транспортных услуг, которые учитывали бы все требования сторон-участников внешнеторговых отношений. Это относится ко всем аспектам качественной характеристики судоходства и, прежде всего:

- к техническому состоянию и оборудованию судов, необходимому для перевозки различных видов товаров (грузов);
- частоте рейсов, обеспечивающей непрерывность транспортного процесса;
- цене услуг, не превышающей целесообразный уровень себестоимости перевозки товаров.

Если перечисленные критерии не будут удовлетворены, судоходство не выполнит роль катализатора торговли. В современных условиях интенсивно развивающихся в мире процессов глобализации — стабильное бесперебойное транспортное обслуживание международной торговли становится непременным условием нормального функционирования и развития как отдельных национальных экономик, так и мировой экономики в целом. Налицо тесное переплетение процессов развития международного судоходства и мировой экономической системы: нарушения в деятельности морского транспорта, низкое качество предоставляемых услуг могут оказать разрушительное влияние на все мировое хозяйство. В этой связи необходимо отметить, что поскольку полезный эффект, создаваемый транспортом, выступает в виде деятельности (предоставления транспортных услуг), то проблема качества здесь сводится к повышению качества этих услуг, к улучшению качества работы экипажей судов, портов и обслуживающих фирм, а также персонала судовладельческих компаний, занятого управлением эксплуатацией флота.

В настоящее время качество продукции морского транспорта становится решающим фактором, способствующим победе судовладельца в конкурентной борьбе, определяющим желание потребителя (грузовладельца) воспользоваться услугами конкретной судоходной компании.

Грузоотправитель, принимая решения о способах и маршрутах перевозки товаров, руководствуется *двумя основными критериями*:

1) стоимостью транспортировки;
2) качеством обслуживания.

Обеспечение заданного качества всех видов товаров при их обращении в системе "изготовитель — транспорт — потребитель" является сейчас одним из важных условий развития мировой экономики. Несомненно, что качество, в котором заинтересован потребитель — интегрально по своей природе: *высокое производственное качество изготовленных товаров должно сохраняться на всех этапах транспортного процесса усилиями и заботами добросовестного перевозчика.*

Прежде, чем говорить о качестве транспортной продукции (перемещении товара по назначению), необходимо, дать определение самому понятию качества. Существует целый ряд определений понятия "качество продукции", которые используются в международных документах и национальных законодательных актах разных стран. Например, стандарт Международной организации по стандартизации — ISO 8402 содержит такое определение качества: "Качество — это совокупность характеристик

объекта, относящихся к его способности удовлетворять установленные и предполагаемые потребности". Под термином "объект" обычно понимается какая-либо продукция, но может быть также деятельность или процесс. Очевидно, в том числе и процесс транспортировки грузов морем.

Особенность качества продукции, то есть совокупности свойств, ее определяющих, заключается в том, что они не могут быть неизменными, а имеют устойчивую тенденцию только к улучшению и совершенствованию. Это объективная необходимость, диктуемая постоянно растущими запросами общества, научно-техническим прогрессом. То, что сегодня хорошо, завтра должно быть лучше, послезавтра — еще лучше и т.д. Поэтому борьба за качество, стремление к постоянному совершенствованию продукции любого назначения всегда занимали одно из ведущих мест на всех этапах развития человеческого общества. Вот как, например, боролся за качество российский самодержец Петр Первый: "Повелеваю хозяина Тульской оружейной фабрики, Корнилу Белоглазова, бить кнутом и сослать на работу в монастырь, понеже он осмелился войску государеву продавать негодные пищали и фузеи. Старшину олденмера (по современному военпреда) Фрола Фукса бить кнутом и сослать в Азов, пусть не ставит клейма на негодные ружья". Весьма убедительно и поучительно, хотя и жестоко.

Применительно к морским перевозкам также существует несколько разных определений ***качества***, которые можно свести к одному обобщенному: *это степень обеспечения сохранной и своевременной (в установленные сроки) доставки грузов по назначению.*

Однако соблюдение указанных требований является необходимым, но еще недостаточным условием качественной транспортировки грузов. В конечном итоге важно, в какой мере транспортная услуга удовлетворяет данную потребность, то есть качество морских перевозок следует рассматривать в связи с конкретными потребностями клиентуры, которые находят отражение в договоре морской перевозки (коносаменте, чартере) или других аналогичных документах. Условия такого договора отражают требования необходимого уровня качества доставки груза до места назначения, сформировавшиеся под влиянием много-

численных внешних факторов и определяемые принятыми в морском судоходстве значениями соответствующих качественных показателей. В этой связи главной задачей судовладельца как "продавца" транспортной услуги является *безусловное выполнение требований грузовладельца*. Судовладелец обязан всеми имеющимися в его распоряжении средствами и методами обеспечить реализацию всех условий заключенного договора морской перевозки, которые, в основном, предусматривают сохранность груза, сроки доставки в порты назначения. Учитывая большое значение для человечества сохранения природной среды, в понятие качества транспортной продукции следует включить также условие соблюдения перевозчиком международных требований по защите среды от загрязнений.

Таким образом, в современном представлении под ***качеством морской транспортировки грузов*** нужно понимать *степень фактического выполнения требований грузовладельца, обусловленных договором перевозки, и соблюдения в этот период нормативов допустимого воздействия на природную среду.*

Изучение спроса на услуги морского транспорта свидетельствует о том, что потребности производителей товаров в своевременной и надежной их доставке к местам потребления все больше повышаются. Так, по данным, полученным в странах с развитой рыночной экономикой, из опрошенных грузоотправителей: 35% наибольшее значение придают — стоимости доставки, 31% — срокам, 14% — гибкости обслуживания и 10% — надежности (сохранности грузов).

Обычно считается, что ***перевозка груза выполнена качественно***, если соблюдены такие условия:

1) она выполнена в установленные сроки, то есть обеспечена требуемая скорость доставки товаров;

2) не изменилось количество груза;

3) не изменилось (понизилось) качество (свойства) перевозимых товаров;

4) не возникла надобность в дополнительных непроизводительных расходах (например, пересчет, пересыска груза, розыск груза, засланного не по назначению, рассортировка (при пересортице) — по наименованию, по портам назначения, грузовладельцам; исправление тары; судебные издержки, штрафы за на-

рушения действующих нормативов по защите природной среды от загрязнений).

При этом в деятельности судоходных компаний необходимо учитывать, что:

а) интересы грузовладельцев состоят в получении транспортных услуг в требуемом количестве и в качестве, позволяющем выполнить условия контракта купли-продажи по доставке товара покупателю (грузополучателю);

б) интересы судовладельцев состоят в получении заказов на выполнение транспортных услуг, которые обеспечили бы рациональное использование, имеющихся в их распоряжении — судов, людских и материальных ресурсов с целью получения определенной прибыли.

Хотя грузовладелец и судовладелец к ряду аспектов доставки грузов по назначению могут подходить с разных позиций, но в достижении главных целей транспортировки — сокращении времени доставки грузов и обеспечения их сохранности, интересы обеих сторон совпадают, поэтому рассмотрим это подробнее.

Срок доставки груза (Delivery Time of Cargo) — период времени, в течение которого перевозчик обязан доставить груз по назначению и за соблюдение которого он несет ответственность перед грузовладельцами. Срок доставки груза включает в себя время, необходимое для транспортировки груза от пункта отправления до пункта назначения, включая время на операции по его погрузке и выгрузке, а также время на выполнение различных вспомогательных операций и оформление документов.

За задержку в доставке груза против установленных сроков перевозчик уплачивает грузовладельцу штраф, устанавливаемый в процентах от провозной платы. При возникновении чрезвычайных и непреодолимых обстоятельств перевозчик освобождается от уплаты штрафа за просрочку в доставке груза.

В международной практике перевозок сроки доставки груза обычно не нормируются. Однако при заключении каждого чартера оговаривается, что судно немедленно после принятия груза должно направиться в порт выгрузки "*со всей возможной скоростью*". Любая задержка судна в рейсе по причинам, не указанным в договоре, дает право фрахтователю предъявить претензию перевозчику и потребовать от него возмещения понесенных убытков.

О фактических выводах в отношении разумной быстроты исполнения этого условия свидетельствует такой пример. В одном из судебных дел, рассмотренных в Великобритании, по условиям чартера судно должно было выйти из Портсмута, где оно находилось, и направиться к Азорским островам. После погрузки там фруктов судно должно было последовать в Лондон. Однако, вместо того, чтобы направиться к Азорским островам, судно ушло в промежуточный рейс в порт Опорто (Испания) и затем возвратилось в Портсмут, откуда отправилось, наконец, к Азорским островам. Суд постановил, что судовладелец несет ответственность перед фрахтователем за нарушение подразумеваемого обстоятельства о том, что рейс должен был начаться в течение разумного периода времени.

Средняя коммерческая скорость доставки груза (миль/сут) определяется из выражения:

$$V_{\text{комм}} = \frac{L}{T_{\text{дост}}},$$

где: L — расстояние между портами, миль;

$T_{\text{дост}}$ — время доставки груза, сут.

Время доставки груза можно определить по формуле:

$$T_{\text{дост}} = t_{\text{х}} + t_{\text{ст}},$$

где: $t_{\text{х}}$; $t_{\text{ст}}$ — соответственно ходовое время и стояночное время судна в портах, сут.

Если определение *ходового времени* судна $t_{\text{х}}$ обычно не вызывает затруднений (нужно знать расстояние между портами на маршруте движения судна и эксплуатационную скорость с грузом), то определение достаточно точно *стояночного времени* — задача не простая. При этом необходимо учитывать не только время стоянки судна под грузовыми операциями, рассчитываемое делением количества погруженного и выгруженного груза на величину соответствующих норм грузовых работ, но и дополнительное время, связанное с особенностями порта, судна и груза, которое может включать как вспомогательные операции судна (перестановка от одного причала к другому; перетяжка вдоль причала; открытие/закрытие грузовых люков в случае непого-

ды; снабжение судна топливом, водой и т.п.; оформление формальностей, грузовых документов и т.д.), так и время простоев судна по метеорологическим и производственным причинам (ожидание постановки судна к причалу; ожидание груза; неисправности грузовых средств и т.п.).

Отсюда, время доставки груза можно определить по формуле:

$$T_{дост} = \frac{L}{24V} + \frac{Q_г}{M_{выг}} + \frac{Q_г}{M_{погр}} + t_{доп},$$

где: V — эксплуатационная скорость судна, миль/час;
$Q_в$; $Q_у$ — соответственно количество погруженного и выгруженного груза, т;
$M_{погр}$; $M_{выгр}$ — нормы грузовых работ соответственно в порту погрузки и выгрузки, т/сут.
$t_{доп}$ — дополнительное время, сут.

Показатели качества работы пассажирских лайнеров отличаются от показателей качества работы грузовых транспортных судов. Здесь качество работы характеризуется комплексом и уровнем оказания услуг, создающих максимум удобств и обеспечивающих наиболее полное удовлетворение потребностей пассажиров. К этим показателям относится: точное соблюдение расписания движения судов, удобство и комфорт, хорошее обслуживание на борту и морских вокзалах и т.п.

Несомненно, *скорость доставки груза* (Velocity of Cargo Delivery) — один из важнейших качественных показателей работы судна (судовладельца), имеет большое значение для грузовладельца. Задержки грузов в пути означают замораживание основных и оборотных производственных фондов предприятий. Напротив, увеличение скорости (сокращение срока) доставки грузов позволяет ускорить оборачиваемость материальных средств, обеспечивает нормальное функционирование производства и рынка, создает необходимые условия для эффективной деятельности всей сферы экономики. Вместе с тем, задержка в доставке груза может привести к его порче или к уменьшению прибыли грузополучателя, например, из-за снижения цены на груз (товар), дополнительных расходов на аренду склада и т.п. Поэтому в международной практике считается, что *необоснованное отклонение* (девиация) судна от маршрута выполнения рейса является существенным нарушением договора морской перевозки, которое лишает перевозчика его прав, предусмотренных таким договором и Гаагскими правилами.

Девиация допустима, если она представляет собой обоснованное изменение географического маршрута, обусловленного в договоре перевозки. Примером обоснованности девиации является спасание жизни или имущества на море. Однако в судебных инстанциях США, Канады, Великобритании при разбирательствах ряда спорных дел, связанных с отклонением судна от согласованного в договоре маршрута, понятие девиации и ее обоснованность толковались более широко, с учетом конкретных обстоятельств и причин, вызвавших необходимость девиации. Решение суда в таких случаях имеют важное значение для перевозчика, так как освобождает либо не освобождает его от ответственности за последствия, вызванные девиацией.

Сохранность груза (Safety of Goods) является, так же как и срок доставки, важнейшим качественным показателем работы судна (судовладельца). Груз, предъявляемый к перевозке, должен быть доставлен по назначению не только в том же количестве, но и в полной сохранности, то есть без изменения формы и физико-химических свойств.

Причинами, приводящими к несохранной доставке груза при морской транспортировке могут быть:

- порча и повреждение груза, в результате чего он потерял свою ценность и не может быть использован по назначению частично или полностью;
- недостача количества грузовых мест (без признаков хищения) по сравнению с количеством, принятым к перевозке и указанным в транспортном документе;
- недостача массы груза по сравнению с массой, принятой к перевозке со взвешиванием и указанной в транспортном документе (за исключением недостачи в пределах установленных норм естественной убыли грузов при их перевозке и перевалке);
- хищение груза (недостача мест или их содержимого в результате срыва контрольных лент, пломб, замков, взлома тары);

- пересортица — смешение товаров разных сортов или консаментных партий в трюмах судов или на складах портов;
- засылка — отгрузка портом или завоз судном груза не по назначению, то есть не в тот пункт, который указан в транспортном документе;
- некомплектная отправка, то есть отгрузка комплекта грузовых мест партии груза не одновременно на одном судне, а частично;
- неправильное оформление документов;
- отрыв документов от груза (отправление груза без документов или наоборот).

Как уже указывалось ранее, в международной практике морских перевозок действует принцип, согласно которому *перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза с момента принятия груза к перевозке до сдачи его грузополучателю*. Момент начала этой ответственности за груз и момент ее окончания определяются Гаагско-Висбийскими правилами, национальным морским законодательством, обычаями и правилами морских портов и договором морской перевозки. Обычно считается, что груз утрачен, если он не был доставлен в течение 90 дней после срока, указанного в договоре. Задержкой считается недоставка груза в обусловленный срок, а при отсутствии такого указания — недоставка груза в срок, который можно ожидать от ответственного оператора с учетом конкретных обстоятельств. При этом на перевозчике лежит обязанность доказывать обстоятельства, которые он не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело, а также вину грузоотправителя или грузополучателя, освобождающую перевозчика от ответственности.

В Гаагско-Висбийских правилах имеется ряд статей, ограничивающих ответственность перевозчика за любые потери или убытки по грузам. Гамбургские правила ужесточили в этом вопросе требования к перевозчику. Согласно этим правилам морской перевозчик несет материальную ответственность за груз в размере его фактической стоимости по общепринятой цене в месте и во время принятия его к перевозке. Кроме того, грузовладельцу перевозчик возмещает фрахтовые и иные платежи, связанные с перевозкой груза, и таможенные пошлины.

Обеспечение качества транспортных услуг и эффективности работы судоходной компании зависит от ряда факторов, из которых важнейшими являются:

1. Качество судов и портового оборудования, которое, в свою очередь, зависит от качества их постройки, качества технической эксплуатации и ремонта.

2. Качество организации выполнения морской перевозки грузов на судне и грузовых операций в портах. Что, в свою очередь, зависит от качества подготовки (уровня квалификации) судового экипажа и специалистов портов, а также от качества информационного обеспечения морской перевозки грузов, то есть от полноты и достоверности сведений о грузах и рациональных режимах и способах их транспортировки, имеющихся в распоряжении судового персонала и специалистов портов.

Известно, что любое технологическое решение имеет информационную, организационную и оперативную части. Суть *информационной части* — обобщение и оценка по критерию истинности имеющейся информации о грузах, условиях в порту погрузки и на маршруте транспортировки, то есть составление информационной модели перевозки, на основе которой разрабатывается грузовой план и выполняются необходимые мероприятия по защите груза от агрессивных воздействий в период плавания. *Организационная часть* — это определение наиболее подходящего варианта организации процесса погрузки, включая выбор соответствующих технических средств, схем расстановки судового и берегового персонала, распределение выполняемых ими функций. *Оперативная часть* — совокупность действий в порту и на судне, направленных на достижение цели перевозки — сохранной и безопасной доставки грузов.

3. Транспортное качество (*транспортабельность*) предъявляемого к перевозке груза, которое зависит от качества приведения груза к состоянию готовности к морской перевозке и качества работы смежных видов транспорта.

4. Качество работы различных фирм и компаний, обслуживающих морской транспортный процесс.

Нетрудно видеть, что качество транспортных услуг, предоставляемых судоходной компанией базируется на мероприятиях технического и организационного характера и оценивается эко-

номическими показателями, характеризующими ту выгоду, которую извлекают клиенты услуг судоходной компании при улучшении ее работы.

Отсюда, *основными направлениями улучшения качества* транспортных услуг можно считать:

- расширение номенклатуры транспортных услуг с учетом изменения условий транспортировки и новых потребностей клиентуры;
- обеспечение в каждом отдельном случае гарантированного выполнения обязательств и условий договора морской перевозки;
- повышение культуры транспортного обслуживания клиентов;
- использование максимально экологически "чистых" транспортных средств и способов перевозки.

В общем случае, следствием качественного выполнения транспортных услуг будет *экономический эффект грузовладельцев*, который создается в результате сокращения расходов на оплату ремонта, возмещения стоимости поврежденных и утраченных товаров, а также за счет ускоренного возвращения в оборот стоимости грузов. Для *судовладельцев* немалое значение имеет *предотвращенный ущерб* — сокращение компенсаций, выплачиваемых по претензиям грузовладельцев, а также поддержание имиджа надежного перевозчика на мировом транспортном рынке.

Схема формирования качества транспортных услуг судоходной компании показана на рисунке 11.1.

11.2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ МОРЕМ

Договор морской перевозки в качестве одного из обязательных условий предусматривает сохранную доставку груза. Вместе с тем, исходя из свободы контрактов, стороны могут согласовать условия договора, освобождающие перевозчика от ответственности за выполнение этого условия. Вопросы правового регулирования ответственности перевозчика за груз подробно рассмотрены в параграфе 5.6., ниже анализируются только не-



Рис. 11.1. Упрощенная схема формирования качества транспортных услуг и эффективности работы судоходной компании

которые положения применительно к обеспечению качества транспортировки грузов морем.

В начале XIX века судовладельцы, исходя из исключительной рискованности морского судоходства, рассматривали морское плавание как совместное предприятие судовладельца и грузовладельца и требовали справедливого распределения рисков между сторонами. Они стали включать в договоры морской пе-

ревозки, подтвержденные коносаментами, условия, освобождающие перевозчика от ответственности, но только по двум причинам — вследствие непреодолимой силы (Acts of God) и пиратства (Public Enemy). Затем перечень освобождающих обстоятельств расширялся, охватывая опасности на море, пожар и многие другие, и уже к середине XIX века перечень освобождений от ответственности стал настолько широким, что в некоторых случаях перевозчик перестал нести ответственность даже при наличии его вины в потере или повреждении груза. Возникла необходимость в установлении компромисса интересов грузовладельца и судовладельца — компромисса между неограниченной ответственностью перевозчика за груз, предусмотренной публичным правом, и почти полной безответственностью морского перевозчика, сложившейся в практике и закрепленной в договорах морской перевозки.

Первый крупный шаг в защиту интересов грузовладельцев был сделан в США принятием в 1893 году "Закона Хартера", основные принципы которого были учтены последующими международными соглашениями и используются до настоящего времени. Следующая успешная попытка международной унификации ответственности морского перевозчика по коносаменту связана с принятием в 1924 году Гаагских правил, которые в 1968 году были уточнены и дополнены специальным Протоколом, который не имеет самостоятельного значения и может применяться только с основным текстом, как Гаагско-Висбийские правила. Однако, многие страны не приняли Протокол 1968 года и используют Гаагские правила в первоначальном виде.

В Гаагских правилах в качестве денежной единицы используется английский фунт стерлингов, стоимость которого в 1968 году составляла только 1/10 стоимости 1924 года. Поэтому Протоколом в качестве денежной единицы был введен золотой франк Пуанкаре — ценой 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Кроме того, с начала 70-х годов перестал использоваться "долларовый паритет золота" в котировке валют и золото стало обычным товаром со скользящей ценой. В этой связи Гаагские правила в 1979 году были изменены еще одним Протоколом, которым была введена SDR — условная денежная единица, действующая в рам-

ках Международного валютного фонда (МВФ) и Европейского Союза, (подробнее приведено в параграфе 1.3.1.).

Предел ответственности морского перевозчика при этом определен двояко. Для государств-членов МВФ он установлен в размере 666,67 SDR за место или единицу утраченного или поврежденного груза либо 2 SDR за 1 кг веса брутто в отношении такого груза. Для государств, не являющихся членами МВФ и использующих франки Пуанкаре, предел ответственности в этом случае составляет 10 тыс. золотых франков Пуанкаре за место или единицу груза, либо 30 золотых франков Пуанкаре за 1 кг утраченного (поврежденного груза).

Однако на этом эволюция международных соглашений в отношении ответственности морского перевозчика за груз не завершилась. В 1978 году, как уже отмечалось ранее, под давлением развивающихся стран была принята ООН и в 1992 году вступила в силу новая Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила). Эта конвенция учитывает современную организацию и технологию морских перевозок, сложившуюся практику коммерческих отношений в морском судоходстве и существенно повышает ответственность перевозчика за сохранность грузов.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам также установлен двояко. Для государств-членов МВФ он составляет 835 SDR за место или единицу утраченного груза либо 2,5 SDR за 1 кг утраченного (поврежденного) груза. Для остальных государств возможно использование золотых франков Пуанкаре и предел ответственности в этом случае составляет 12,5 тыс. золотых франков Пуанкаре за место или единицу груза либо 37,5 золотого франка Пуанкаре за 1кг утраченного (поврежденного) груза.

В настоящее время в международных морских перевозках существует многовариантность регламентации ответственности перевозчика: большинство стран применяют Гаагско-Висбийские правила, многие страны — Гаагские правила в первоначальном варианте и только небольшое число стран приняли Гамбургские правила. Основные положения перечисленных международных транспортных конвенций приведены в параграфе 5.3.

Таким образом, при определении сферы ответственности перевозчика за сохранность груза в международных морских

перевозках следует исходить из условий договора морской перевозки, которые могут включать в себя положения Гаагских правил либо Гаагско-Висбийских правил, либо Гамбургских правил. В общем случае, согласно договору морской перевозки груза, перевозчик обязуется принять от грузоотправителя (фрахтователя) груз, доставить в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там выдать его фрахтователю либо по указанию последнего другому грузополучателю. Он также содержит условия погрузки, перевозки и выгрузки груза, права, обязанности и пределы ответственности сторон при различных обстоятельствах, которые могут возникнуть в процессе морской перевозки, порядок оплаты фрахта и разрешения споров. Следует отметить, что если договор морской перевозки оформлен чартером, а в качестве расписки в приеме груза на судно использовалась штурманская расписка, не являющаяся оборотным документом, ответственность морского перевозчика устанавливается соглашением сторон, то есть одним из условий договора и не регламентируется на международном или национальном уровне.

Из указанных общих принципов ответственности морского перевозчика за несохранность грузов допускаются некоторые *исключения*, связанные с тем, что в ряде случаев несохранность грузов может быть следствием таких обстоятельств, которые не могут быть устранены усилиями и заботами добросовестного перевозчика, и поэтому ставить их ему в вину нельзя. Перечень таких обстоятельств, сформулированных в пункте 2 статьи 4 Гаагско-Висбийских правил, приведен в параграфе 5.6.

Однако, для того, чтобы снять ответственность за утрату и повреждение перевозимого груза, недостаточно простой ссылки на действие приведенных в Правилах исключительных рисков как причину несохранности груза. В каждом конкретном случае *перевозчик должен* также *доказать*, что:

1. Утрата или повреждение груза произошли в результате наступления одного из перечисленных в них исключительных рисков;

2. С его стороны, со стороны судна (экипажа) и со стороны его агентов не было допущено небрежности, способствующей наступлению события, повлекшего за собой несохранность груза.

Каждый чартер содержит заранее подразумеваемое условие, что судно отправится в рейс без отклонения от маршрута следования. Если маршрут следования не указан в договоре, то должным признается обычный путь следования, то есть прямой географический путь (должна соблюдаться так называемая прямая географическая ротация). В определенных случаях девиация может быть оправдана и судовладелец освобожден от ответственности. В частности, в таких случаях:

- когда это необходимо для продолжения рейса или для обеспечения его безопасности. Например, если серьезная опасность угрожает судну или его грузу: действия пиратов, ураган, айсберги, густой туман;
- для спасания человеческой жизни: такая девиация всегда оправдана. Однако она не оправдана, если имеет целью спасание имущества, за исключением случаев, когда это специально оговорено в чартере. В одном из случаев из практики, ставшим объектом судебного разбирательства, судно с грузом на борту изменило курс с целью спасания другого судна, терпевшего бедствие. Но вместо того, чтобы спасать команду, капитан старался получить вознаграждение за спасание имущества и буксировал аварийное судно к берегу. Во время этой операции судно само село на мель и погибло вместе с грузом. Британский суд постановил, что судовладелец несет ответственность за утрату груза, так как девиация для спасания имущества не оговаривалась чартером.

Иногда в чартере указываются ясно выраженные оговорки, разрешающие девиацию. Например, условия дающие право судовладельцу заходить в порты, находящиеся в стороне от обычного пути следования

Надлежащим исполнением договора морской перевозки со стороны перевозчика является:

- проявление должной заботливости по приведению судна в мореходное состояние;
- проявление заботливости о грузе на всех этапах перевозки;
- выдача груза правомочному получателю.

Отсюда, обязанности перевозчика в лице капитана, связанные с его заботой о судне и грузе, заключаются в следующем:

1) его основной обязанностью перед грузовладельцем является доставка груза к месту назначения на данном судне;

2) он должен проявлять надлежащую заботу о грузе как во время обычного рейса, так и в случае опасности для груза, возникшей в результате каких-либо инцидентов. В любом случае он должен всегда действовать в интересах грузовладельца. Если он действует разумно, его поведение будет оправдано независимо от результата;

3) в случае необходимости, если капитан должен принять чрезвычайные меры (например, продать или заложить часть груза), он обязан, прежде всего, обратиться к грузовладельцу за инструкциями. Если связаться с ним невозможно, он должен принять такие меры, которые будут наиболее выгодны грузовладельцу;

4) он должен предоставить грузополучателю разумное время для получения груза;

5) он должен следовать в рейсе без неоправданной девиации и с разумной скоростью;

6) он должен сделать все возможное, что требуется для качественного выполнения договора морской перевозки.

11.3. ПРИЧИНЫ СЛУЧАЕВ НЕСОХРАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ИХ ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

Для обеспечения сохранности грузов при перевозке морем и сдачи их грузополучателю в порту назначения без претензий с его стороны, судовая администрация должна тщательно соблюдать действующие правила и требования в отношении состояния (транспортабельности) грузов, их размещения и укладки в грузовых помещениях судна, поддержания необходимого тепло-влажностного режима и т.п. Так, судовой администрации предоставлено право отбраковывать груз, состояние, тара или маркировка которого не отвечают условиям морской транспортировки, приостанавливать погрузку/выгрузку и требовать переукладки груза в случае, если грузоотправителем (портом) были допущены нарушения технологии грузовых операций, могущие привести к порче или повреждению груза. Вместе с тем, в практике перевозок, где

на разных этапах транспортного процесса (погрузка, переход морем, выгрузка) на судно и груз могут воздействовать многочисленные внутренние и внешние негативные факторы, случаи несохранной доставки грузов далеко не редкость. К ним относятся порча или повреждение грузов, следствием чего стала потеря его ценности, недостача количества мест или массы груза (без признаков хищения), наконец, хищение груза. Кроме того, возникшая при перевозке необходимость пересчета количества мест груза, розыска отправленного не по назначению груза, исправления тары до выдачи грузополучателю и выполнения других непредусмотренных операций, вызывающих дополнительные непроизводительные расходы предприятий морского транспорта, также относятся к категории коммерческого брака. Хотя прямого ущерба грузу при этом нанесено не было.

Причины и виды порчи и повреждения грузов при перевозке морем. Несмотря на принимаемые в портах и на судах разнообразные меры по обеспечению сохранности перевозимых грузов, достигнуть этого удается далеко не всегда. Так, по данным анализа основных претензий, выполненного клубом P&I (Великобритания), претензии к клубу в отношении несохранной доставки грузов составляют около 39% и многолетний опыт транспортных операций на море убеждает, что причинами несохранности грузов при морской перевозке являются, в основном, допущенные на ее разных этапах нарушения действующих правил перевозки, хранения и перевалки грузов, правил оформления приема-сдачи грузов и перевозочных документов.

Порча и повреждение грузов (Damage) в процессе морской транспортировки могут происходить в результате:

- *подмочки* — главным образом, продовольственных и волокнистых грузов. Некоторые из них (например, зерно, сахар, мука, табак, чай) даже при незначительном увлажнении полностью или частично теряют свою ценность. Подмочка обычно ассоциируется с намоканием груза снизу (сверху) и может быть вызвана различными причинами: течью трубопроводов, негерметичностью люковых закрытий, атмосферными осадками и др. В числе причин — подмочка конденсатной влагой, которая стекает по бортам вниз трюма. Как результат — увлажнение груза, то есть

повышение количества влаги на/в грузе сверх допустимых пределов, что ухудшает его качество. Увлажнение может быть вызвано двумя причинами: попаданием на груз конденсатной влаги и абсорбцией влаги грузом (особенно гигроскопическим) из воздуха;

- *изменений температуры окружающей среды*, к которым особенно чувствительны продовольственные грузы. Повышение температуры активизирует деятельность микроорганизмов и усиливает процессы брожения, гниения и окисления. Это приводит к порче таких грузов как: овощи, фрукты, рыба, мясо. Значительное понижение температуры влечет за собой порчу отдельных продовольственных грузов и смерзаемость (потерю сыпучести) различных полезных ископаемых;
- *влияния их собственных свойств или воздействия других грузов*. Некоторые грузы (уголь, хлопок) обладают свойствами самонагреваться и самовозгораться, другие (мука, соль, удобрения, руда) — слеживаться, твердеть. Продовольственные грузы очень восприимчивы к посторонним запахам, выделяемыми такими продуктами как сельдь, табак, кожа. Самонагревание грузов растительного происхождения ухудшает их качество и, как правило, вызывается одной из трех причин: биологическим процессом "дыхания", жизнедеятельностью микроорганизмов или вредителей. При перевозке ряда продуктов сельского хозяйства (зерна, хлопка, льна) температура груза в результате самонагревания может достигать 85-90°С, что приводит к потере товарных качеств груза;
- *в результате механических воздействий*. Многие грузы, перевозимые в легкой таре или упаковке, могут повреждаться в процессе грузовых работ, укладки в трюмах. Последствием может быть раздавливание грузов, повреждение тары и упаковки, ухудшение их свойств и товарного вида.

Отсюда, разнообразные *повреждения грузов* во время морской перевозки по месту и причинам их возникновения можно разделить на несколько основных групп:

1. *Повреждения, возникшие по вине грузоотправителя, до начала погрузки на судно*. Они могут быть выявлены в процессе предварительного осмотра предъявленного к перевозке груза судовой администрацией или приглашенным для этой цели независимым сюрвейером на складе, причале или при перегрузке с наземных видов транспорта.

Наиболее часто встречаются дефектные грузовые места, имеющие механические повреждения тары или упаковки, следы подмочки, отсутствие или недостаточное количество контрольных упаковочных лент и пр. Эти повреждения, обычно, возникают в результате небрежной перегрузки при доставке груза от поставщика (производителя) до причала. Сложнее определяется повреждение содержимого при целостности тары. Это требует внимания к грузовым местам, имеющим след удара, протечки или посторонний запах, особенно, если известно, что содержимое может быть повреждено или испорчено: разломано, разбито, разлито и пр. При возникновении сомнений, грузовое место должно быть вскрыто в присутствии представителей судна и порта для тщательного осмотра содержимого, составлен соответствующий акт по результатам осмотра;

2. *Повреждения, полученные в процессе грузовых работ*. Происходят в тех случаях, когда портовые работники не проявляют должной осторожности в обращении с грузами или нарушается технология грузовых работ. В частности, к этому может привести неквалифицированная работа крановщиков (лебедчиков), применение крючьев для перемещения груза в трюме, падение грузовых мест с трейлера, автомобиля или вагона, небрежная застропка подъемов, волочение грузового места по причалу, палубе, неправильный выбор грузозахватного устройства и др.;

3. *Повреждения вследствие неверного размещения и укладки грузов в помещениях судна*. Происходят в результате: подмочки груза; порчи груза из-за восприятия постороннего запаха (от соседнего груза); раздавливания отдельных грузовых мест во время перехода морем (динамические нагрузки на качке могут в несколько раз превышать статические); трения грузовых мест о выступающие металлические конструкции судового набора. Приведенные причины повреждения грузовых мест обусловливают необходимость приглашения независимого сюрвейера, основной обязанностью которого является постоянное наблюдение за процессом погрузки с целью предотвращения по-

вреждения грузов и представление по окончании погрузки капитану судна отчета о количестве принятого на борт груза. На основании представленных сюрвейером данных, капитан принимает решение о необходимости и целесообразности внесения соответствующих оговорок в коносамент.

4. *Повреждения, произошедшие в результате нарушения перевозчиком обязанности предоставить судно в мореходном состоянии.* Известно, что перевозчик обязан привести грузовые помещения в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранность груза. Выполнение этого требования проверяется инспекторами контролирующих организаций (карантинной, ветеринарной и пр.) и/или независимым сюрвейером, приглашенным грузовладельцем. При невыполнении этой обязанности перевозчиком могут произойти такие повреждения грузов:

- подмочка вследствие плохого технического состояния люковых закрытий, течи в балластных цистернах, трубопроводах и пр.;
- порча груза вредителями (грызунами, насекомыми, плесневыми грибками), которая может носить массовый характер;
- порча груза вследствие восприятия запахов из льял из-за несвоевременной их зачистки;
- порча груза из-за нарушения температурного, влажностного или вентиляционного режимов перевозки вследствие неисправностей судовых систем (рефрижераторной, вентиляционной, кондиционирования).

5. *Повреждения, происшедшее во время перехода морем из-за упущений судовой администрации.* Как результат невыполнения или неверного выполнения действующих правил перевозки и рекомендаций грузоотправителя в отношении поддержания в трюмах необходимого тепло-влажностного режима, защиты груза от увлажнения и пр.;

6. *Повреждения или порча, явившиеся следствием проявления скрытых свойств груза.* Имеется ряд грузов, которые при определенных условиях активно вступают в контакт с окружающей средой. Грузоотправитель обязан сообщить об этих свойствах перевозчику в сопроводительных документах: сертификате качества, информации о грузе и пр. Причиной порчи груза

может быть также присущий порок, означающий наличие в нем или в его упаковке скрытых дефектов, которые вызывают повреждение или порчу груза, несмотря на отсутствие небрежности или неправильного с ним обращения.

Недостача груза (Short-landed Cargo) — это уменьшение его количества за время морской транспортировки, означающее разницу между количеством груза, указанным в транспортном документе, и фактическим количеством груза, прибывшим в порт назначения.

Известны две формы недостачи груза: либо уменьшен его вес (масса), либо не хватает целых грузовых мест.

Недостача массы груза происходит, в основном, по причине его естественной убыли — уменьшения массы груза за период транспортировки (или хранения), возникающего вследствие физических особенностей груза или биохимических процессов, происходящих в нем. Биохимические процессы характерны для скоропортящихся грузов и зерновых. Наиболее значительные потери возникают по этой причине при перевозках свежих плодоовощей, где они достигают 10-15 % общей величины их массы.

Во многих случаях затраты грузовладельца на создание тары, надежно защищающей груз от воздействия окружающей среды и, следовательно, предотвращающей его естественную убыль, превышают получаемую им при этом экономию, то есть оказываются нерациональными. Поэтому естественная убыль грузов, являясь часто неизбежной, предусматривается в правилах перевозок грузов морским транспортом в виде предельных норм. Основой нормирования являются средние величины естественных потерь грузов, возникших в нормальных (средних) условиях перевозки.

Наиболее распространенными причинами недостачи целых грузовых мест являются:

- просчеты тальманов при погрузке или при выгрузке;
- ошибки в грузовых документах;
- недогруз в порту отправления без отметки в грузовых документах;
- разрушение отдельных грузовых мест;
- падение грузовых мест в воду при перегрузочных операциях;
- хищение грузовых мест и пр.

Последняя причина несохранности груза относительно мало описана в специальной литературе, поэтому рассмотрим ее несколько подробнее.

Изучение материалов, связанных с *хищениями грузов на транспорте*, указывает на то, что основными объектами посягательств в отдельных региона мира являются товары повышенного спроса, определяемые таким фактором как — отсутствие изготовителей в данной стране, это: одежда, электрические бытовые приборы, автомобильные принадлежности, алкогольные напитки, табачные изделия и др. Часто происходят хищения лекарственных препаратов и, в первую очередь, наркотиков, даже целых контейнеров с дорогостоящим содержимым (телевизоры, мобильные телефоны).

Необходимо отметить, что независимо от того, какой груз похищен — внимание, обычно, приковано не только к стоимости груза, то есть прямой финансовой потере, а, главным образом, к так называемым, вторичным потерям, связанным с разными аспектами хищений груза. К ним, в частности, относятся потери, обусловленные:

- значительным ростом страховых взносов для судовладельцев;
- потерей клиентуры (грузоотправителей) судоходными компаниями, которые не обеспечивают должную сохранность грузов.

Поэтому во многих крупных компаниях, занятых морскими перевозками, в морских портах создается усиленная охрана грузов для уменьшения риска их хищений. В ряде стран разработаны программы предупреждения хищения грузов, предусмотренные в них меры концентрируются, главным образом, на применении охранных средств на разных этапах их перевозки. При этом стремятся к определенной унификации таких средств с тем, чтобы при перевозке грузов различными видами транспорта сохранялась преемственность в технических методах контроля над безопасностью грузов. Однако, система обеспечения надежной защиты грузов от хищений в период транспортировки морем, пока не разработана.

Подавляющее большинство хищений грузов при морских перевозках происходит в портах. В этой связи определенную роль

в борьбе с хищениями грузов играют таможенные службы. Например, таможенная служба США разработала специальную инструкцию по определению типа несохранности груза, направленную, в частности, на выявление хищений. Инструкция состоит из методики проверки импортируемого товара и Информационной системы по хищениям — TIS (Thefts Information System). Применение этого средства на практике показало его эффективность: в первый год введения с его помощью было выявлено 1837 случаев хищений грузов, находившихся на таможенном хранении. Ущерб от них оценивался в 2,9 млн. долларов. В последующий год количество выявленных случаев хищений грузов превысило две тысячи, предотвращенный ущерб составил 11 млн. долларов.

Во многих странах разрабатываются и действуют в качестве обязательных для компаний-перевозчиков так называемые *"Стандарты по обеспечению сохранности грузов"*. В них определяются и разъясняются обязанности работников в отношении охраны грузов, перечисляются меры безопасности, которым должен неукоснительно следовать персонал данной компании.

Таким образом, на современном этапе в морском судоходстве борьба с хищениями грузов строится по трем основным направлениям:

- использование технических средств;
- учебно-воспитательная работа с персоналом;
- разработка и осуществление организационно-охранных мероприятий.

Сохранность доставки грузов оценивается величиной убытков, которые несут участвующие в транспортировке порты и судовладелец или отдельные предприятия в результате несохранной перевозки грузов. При несохранных перевозках, кроме прямых экономических потерь перевозчика и клиентуры, активизируется коммерческо-правовая деятельность сторон по урегулированию претензий и защите своих интересов. В конечном итоге это приводит к неоправданным затратам участников транспортного процесса. Потери мировой экономики по причине несохранной доставки морем грузов поистине огромны. Так, по данным ООН объем международных морских перевозок в 2005 году составил 6,0 млрд.т, что в стоимостном выражении представляет 1,5-2,0 трлн.долларов США. Исследования авторитетных специалистов

показывают, что убытки от несохранной доставки грузов морским транспортом составляют около 1,0-1,5% от их стоимости; следовательно, при международных морских перевозках по этой причине ежегодно теряется от 15 до 20 млрд. долларов.

Документальное оформление случаев несохранной перевозки грузов. Необходимо иметь ввиду, что недостача или повреждение груза на момент передачи его грузополучателю должна быть подтверждена в любой письменной форме. Если уведомления об ущербе грузу нет, создается презумпция того, что груз сдан в таком состоянии и качестве, как он описан в коносаменте.

При несохранных перевозках грузов обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика или освобождения его от такой ответственности, удостоверяются актами или отметками на транспортных документах. Порядок оформления случаев несохранных перевозок определяется правилами данной страны и обычаями портов. При этом обычно составляются специальные документы, например аутторн-рипорт (Outturn Report), свидетельство о недостаче (Certificate Shortage), акт о повреждении груза (Damage Cargo Report), которые фиксируют несохранность и являются основанием для предъявления претензий перевозчику. При порче, повреждении груза, кроме оформления соответствующего документа, часто приглашаются эксперты, которые определяют размер ущерба, его причины, а также фиксируют перечень мер, предпринятых перевозчиком с целью предотвращения несохранной транспортировки груза. Это обстоятельство играет важную роль при рассмотрении претензионных требований грузовладельцев.

Рассмотрим основные виды таких документов более подробно. При приеме судном грузов в портах, как правило, не составляются какие-либо акты о сохранности. Состояние и количество принятого на судно груза фиксируется в штурманских расписках, а сделанные в них оговорки переносятся в коносаменты. Следует помнить, что в соответствии с Гаагскими правилами и большинством национальных законов количество груза, указанное в коносаменте, есть убедительное доказательство того, что такое количество погружено на судно. В коносаменте обычно указывается, что груз "Shipped on board in apparent good order and condition", если к его состоянию нет замечаний. Если

это не так, капитану следует иметь ввиду, что подписав "чистый" коносамент на дефектный груз, он нарушает правила P and I клуба и создает основу для претензий к судовладельцу, которые нельзя будет отклонить. В этой связи рекомендуется в соответствии с обстоятельствами избрать одно из трех альтернативных решений:

1) в коносамент внести замечания о фактическом состоянии груза, например — "Steel is distorted and heavily rusted" или "Bags of rise are wet and mouldy". Грузоотправитель обычно протестует против таких оговорок, порочащих качество груза, так как сможет получить свои деньги за товар в банке только при предъявлении "чистого" коносамента и отказывается акцептовать коносамент с оговорками;

2) можно отказаться грузить товар с дефектами. Это тоже не всегда возможно, так как заменить дефектный груз другим, в хорошем состоянии, обычно не просто и требует времени, а судно не может ожидать;

3) капитан подает письмо протеста (Letter of Protest) порту погрузки и направляет грузополучателю сообщение о том, что он принужден подписать "чистый" коносамент, хотя груз имеет дефекты. Описывает недостатки груза. Однако во многих случаях капитану неизвестен точный адрес грузополучателя.

В любом из этих случаев на помощь может прийти P and I клуб. Если капитан сомневается в надлежащем состоянии груза, следует обратиться в Клуб, вызвать независимого сюрвейера и получить его заключение.

Одним из видов контроля качества и количества перевозимых грузов в международном морском судоходстве является ***независимая экспертиза*** (Independent Expert Appraisal). Она выполняется сюрвейерами независимых компаний и обусловлена спецификой взаимоотношений физических и юридических лиц, находящихся в договорных отношениях, добросовестного или недобросовестного выполнения ими своих обязательств, форс-мажорными и другими причинами. Так как процесс транспортировки грузов состоит из отдельных элементов: "грузоотправитель — перевозчик — грузополучатель" с привлечением на разных этапах фрахтователей, экспедиторов, стивидоров, страховщиков, работников портов и др., то часто возникает необходи-

мость оценки транспортного процесса независимой стороной с целью избежания финансовых потерь или их сокращения. Независимая экспертиза позволяет получить документальное подтверждение количества и качества передаваемого груза, а также указать точную дату и место его передачи и на основе этого отклонить любые претензии по грузу, переданному в надлежащем состоянии и порядке.

При проведении работ, связанных с контролем загрузки судна и проверки груза в процессе выполнения грузовых операций сюрвейеру могут поручать следующие задания (перечень не полный):

1. Определение веса погруженного или выгруженного груза по осадке судна (Draught Survey);
2. Ввод и вывод судна из тайм-чартера (On-Hire and Off-Hire Survey);
3. Полный осмотр технического состояния судна на данную дату (Full Condition Survey);
4. Наблюдение за погрузкой/выгрузкой (Supervision);
5. Расчет и проверка крепления грузов на судне;
6. Предпогрузочный осмотр груза (Pre-loading Survey);
7. Сертификация качества груза;
8. Постановка и проверка целостности пломб и запорно-пломбирующих устройств;
9. Фиксирование факта, характера и размера повреждений имущества (груза, судна, причала).

В порту погрузки, в зависимости от обстоятельств, независимый сюрвейер может быть приглашен одной из сторон — участников транспортного процесса:

- *грузоотправителем* с целью проверки состояния поданного под погрузку судна и его грузовых помещений, их чистоты и степени приспособленности к сохранной перевозке предъявляемого груза;
- *администрацией судна* с целью предварительного осмотра груза, предъявленного к перевозке, на причале или на складе. По окончании погрузки сюрвейер должен представить капитану судна отчет, в котором обычно указывается: сколько и какого груза принято на судно и в какие грузовые помещения; сколько грузовых мест не принято к погрузке и по каким причинам; сколько грузовых мест, имеющих мелкие дефекты, погружено на судно; насколько точно выполнены требования нормативных документов по размещению, укладке и сепарации груза. На основании этого документа капитан принимает решение о целесообразности внесения соответствующих оговорок в коносамент или принятия других мер для защиты своих интересов в порту назначения в случае, если грузополучателем будут предъявлены перевозчику какие-либо претензии по качеству доставленного груза.

Не менее сложна дентельность независимого сюрвейера ***в порту выгрузки*** во время сдачи доставленного судном груза. Сюрвейер, как правило, приглашается теми же участниками транспортного процесса:

- *грузополучателем* с целью получения объективной оценки количества и качества доставленного груза. В своем отчете сюрвейер указывает: общее количество выгруженных с судна грузовых мест; количество поврежденных мест, отдельно выделяя грузовые места, поврежденные при выгрузке. От сюрвейера обычно также требуется определение и, должным образом, обоснование предполагаемых причин повреждения груза. Это не составляет трудности по грузовым местам, получившим повреждения во время грузовых работ, но для определения причин повреждения груза во время морского перехода требуется высокая квалификация сюрвейера.
- *администрацией судна* в тех случаях, когда морской переход выполнялся в сложных метеоусловиях и есть опасение, что часть груза может быть подмочена конденсатом. В этом случае очень важно, чтобы сюрвейер был приглашен на момент открытия трюмов с тем, чтобы он собственными глазами увидел все детали, касающиеся расположения, укладки и сепарации груза. Цель, которая ставится перед сюрвейером: определить количество выгруженных с судна грузов, в том числе поврежденных; классифицировать виды повреждения грузовых мест и выявить причины их вызвавшие.

Кем бы *сюрвейер* не приглашался, кроме счета выгружаемых с судна мест груза, в том числе поврежденных, он *должен*:

- до начала выгрузки и в процессе ее проверить условия укладки, размещения и сепарации груза с целью определения соответствия их требованиям нормативных документов и хорошей морской практики, а также установить, в каких случаях они были нарушены;
- изучить и проанализировать представленные капитаном судна судовые и грузовые документы; по возможности проверить и оценить достоверность цифр и изложенных в них фактов;
- объективно оценить правильность, целесообразность и эффективность вентилирования грузовых помещений во время морского перехода и своевременность принятия других мер по предотвращению подмочки груза конденсатом;
- систематизировать дефектные грузовые места по видам повреждений с указанием возможной (или наиболее вероятной) причины повреждения.

Независимый сюрвейер является связующим звеном между судном, портом и грузовладельцем, причем деятельность его полезна и необходима для всех участников транспортного процесса.

При сдаче грузов в портах ряда стран формы фиксирования обнаруженной несохранности определяются действующими здесь правилами и обычаями, касающимися приема/сдачи грузов. Так, если получение груза с судна подтверждается в форме расписки на коносаменте, то в ней отмечается и обнаруженная грузополучателем несохранность груза (повреждение, порча, поломка). Таким образом, *расписка на коносаменте*, свидетельствующая о несохранности принятого груза, является предварительным заявлением грузополучателя, которое дает ему право позже предъявить претензию перевозчику.

Если, согласно обычаям порта выгрузки, получение груза с судна оформляется вручением судну аутторн-рипорта, то при обнаружении недостачи груза (фактическое количество не соответствует данным коносамента), приведенные в аутторн-рипорте сведения являются оформлением несохранности груза.

Аутторн-рипорт (Outturn Report) — это отчет о выгруженном грузе, в котором в портах ряда стран фиксируется количество доставленного и сданного судном груза и выявленные при этом несовпадения с данными коносамента — для предъявления претензий о несохранной доставке груза. В некоторых портах этот документ называется *сертификатом*, но независимо от названия и формы он содержит сведения о результатах сдачи груза по каждой коносаментной партии. Выдается обычно тальманской компанией, которая производила счет и приемку груза от имени грузополучателя, либо самим грузополучателем. По назначению и содержанию этот документ — аналог используемого в портах стран СНГ генерального акта.

Факты порчи груза обычно оформляются специальным документом — ***Damage Cargo Report***. Это документ, содержащий сведения о повреждении груза при выгрузке с судна. Обычно он подписывается грузовым помощником капитана и используется для оформления аутторн-рипорта. Если грузу нанесен ущерб действиями стивидоров в процессе грузовых операций, должен немедленно составляться — ***Stevedore Damage Report*** с точным описанием размера и характера повреждения. Если при оценке возникшего ущерба между сторонами возникают разногласия, для их урегулирования может быть приглашен независимый сюрвейер.

При некачественном ведении грузовых операций или счета груза капитан должен направить *письма протеста* стивидорной или тальманской компании. Большую помощь в защите интересов судна во всех подобных случаях может оказать морской агент, обслуживающий судно в данном порту. Так, в случае обнаружения недостачи грузовых мест он должен организовать их поиск на складах порта, направить соответствующий *запрос о розыске груза* в порт погрузки, принять другие меры, чтобы не допустить предъявления перевозчику претензий со стороны грузополучателя.

При перевозке грузов в контейнерах необходимо следить, чтобы в коносаменты были внесены оговорки "Said To Contain" или "Said To Be". Эти оговорки снимают с перевозчика ответственность за недостачу отдельных мест при условии, что не нарушена целостность контейнера.

При перевозке массовых грузов (угля, удобрений, руды) в коносамент должна вноситься оговорка "Weight, measurement,

quantity and contents as declared by shipper", то есть о том, что количество и состояние груза указаны по заявлению грузоотправителя. Такая запись может служить обстоятельством, ограждающим в определенной мере перевозчика от претензий в случае недостачи или нарушения качественных характеристик груза.

Необходимо иметь ввиду, что при выполнении коммерческих операций в процессе транспортировки грузов морем большое значение имеет достаточно полное и содержательное ведение записей в ***судовом журнале*** о всех мерах, предпринимаемых на судне для обеспечения сохранности груза (контроль состояния груза, вентилирование трюмов, подтяжка креплений и т.д.). Такие записи должны вестись как на переходе морем, так и на стоянке в портах, в период грузовых операций.

При обнаружении на судне несохранности груза или коммерческого брака под руководством капитана должно быть проведено предварительное расследование по каждому случаю, которое осуществляется путем осмотра груза, грузовых помещений судна, его систем, обследования места происшествия, изучения грузовых и других документов. На основании расследования составляется документ (акт), в котором отражаются причины данного случая несохранной перевозки, процент и, если это возможно, степень повреждения или порчи груза, количество недостающих мест, прямые и косвенные виновники несохранности груза и коммерческого брака.

В портах СНГ обнаруженная при выгрузке груза его несохранность фиксируется с помощью специальных документов — актов-извещений.

Акт-извещение (Statement Notice) — документ, который составляется в дополнение к генеральному акту выгрузки судна в случаях, когда при приемке груза портом (грузополучателем) выявлена его недостача, порча или повреждение, потеря, нарушение упаковки и т.д. Такой документ составляется по каждой коносаментной партии груза отдельно и вручается капитану судна, представителям грузополучателя и таможни. Акт-извещение служит основанием для предъявления претензии стороне, допустившей недостачу или повреждение груза. В нем указывается причина составления акта-извещения (недостача, поломка, повреждение), характер и причина обнаруженного повреждения

или дефекта. Составленные в процессе выгрузки акты-извещения перечисляются в генеральном акте об общем количестве выгруженных с судна грузов.

Генеральный акт (General Statement) — документ, которым оформляется прием импортного груза портом СНГ от судна, и который составляется агентом совместно с администрацией судна после выгрузки и подписывается представителями порта, таможни и судна. Этот акт составляется на весь груз, прибывший на данном судне, и содержит окончательные сведения о фактически выгруженном грузе. В генеральном акте указывается число грузовых мест, следовавших на судне согласно грузовым документам, и фактическое количество и качество выгруженного и принятого портом груза, а также номера и общее число актов-извещений, составленных по результатам выгрузки отдельных коносаментных партий грузов, являющихся приложением к данному акту.

При выявлении случаев несохранности доставленных грузов в страховых целях составляется *аварийный сертификат* (Average Certificate). Его составляет назначенный страховщиком аварийным комиссар по просьбе грузополучателя. Услуги аварийного комиссара оплачиваются грузополучателем и затем компенсируются страховщиком. Более подробно об это говорится в параграфе 11.9.2.

Оформление случаев несохранной доставки грузов морскими судами является необходимым и важным этапом транспортного процесса. По договору морской перевозки или в соответствии с обычной деловой практикой судовладелец продолжает нести ответственность за груз как перевозчик до тех пор, пока не будет окончена перевозка груза, и он не будет помещен на склад для его получения грузовладельцем. Тот факт, что груз доставлен к месту назначения, не является достаточным, чтобы освободить судовладельца от ответственности.

В случае нарушения условий договора морской перевозки груза обычно происходит судебное разбирательство с целью определения размеров убытков и ограничений ответственности перевозчика. Когда груз утрачен или поврежден, стоимость груза, подлежащего компенсации, приравнивается к стоимости, которую он имел бы в это время и в том месте, куда он должен был

быть доставлен при нормальных условиях. Когда задерживается доставка груза, размер возмещения убытков обычно определяется разницей в рыночных ценах на груз на момент, когда он должен быть доставлен и когда он был фактически доставлен.

11.4. МОРСКОЙ ПРОТЕСТ КАК ИНСТРУМЕНТ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ СУДОВЛАДЕЛЬЦА. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ МОРСКОГО ПРОТЕСТА

Морской протест (Sea Protest) — оформленное в установленном порядке письменное заявление капитана судна с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца в тех случаях, когда во время плавания или стоянки судна имело место морское происшествие (авария), которое может явиться основанием для предъявления судовладельцу имущественных претензий. На основании данных, приводимых в заявлении о морском протесте, капитан судна протестует против возможного предъявления имущественных требований к нему и судовладельцу (перевозчику) о возмещении ущерба, явившегося следствием обстоятельств, за которые судно не может нести ответственности. В нем приводится описание случая или факта, который мог нанести или нанес ущерб судну или грузу, несмотря на принятые экипажем меры. Морской протест должен содержать описание обстоятельств происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему судна и груза. Оформление морского протеста не освобождает капитана или судовладельца от ответственности за ущерб, нанесенный судну или грузу, а лишь *служит доказательством вины другой стороны*. Пример формы письма протеста с рекомендациями по его составлению приведен в Приложении 21.

В практике морских перевозок ***основаниями для заявления морского протеста***, связанного с грузовой функцией судна, являются:

- *общая авария* (убытки, возникшие от: выбрасывания груза за борт; повреждения груза или судна при принятии мер общего спасания; выхода судна из порта из-за возникшей в нем угрозы для безопасности судна и груза; использования груза в целях обеспечения рейса и др.);
- *частная авария* (убытки, возникшие вследствие: уничтожения перевозчиком легковоспламеняющегося, взрывчатого груза в случае, если он был предоставлен к перевозке под другим наименованием и путем наружного осмотра перевозчик не мог удостовериться в его свойствах; уничтожения легковоспламеняющегося груза, принятого на судно с согласия перевозчика, если он представляет опасность для другого груза; неожиданно значительного для данного района плавания перепада температур, приведшего к конденсации водяных паров в трюмах и ухудшению качества или порче некоторых грузов; попадания воды в некоторые грузы; недостаточного вентилирования грузовых помещений и т.д.);
- *столкновения и навалы судов*. Даже если при этих происшествиях судно и груз не получили повреждений, заявление о морском протесте должно быть сделано при всех столкновениях, случившихся вследствие действия непреодолимой силы, обоюдной вины столкнувшихся судов, а также по вине одного из судов;
- *лоцманская проводка*. Если судну и грузу причинен ущерб вследствие лоцманской проводки, когда капитан не знал и не мог знать условий плавания в данном районе (то есть единственным лицом на судне, знакомым с этими условиями, был лоцман), капитан обязан заявить морской протест;
- *нарушение условий договора морской перевозки груза* грузоотправителем (отказ от погрузки груза, простой судна), грузополучателем (отказ от принятия груза, отказ от оплаты фрахта и т.п.);
- *действия или распоряжения* властей, военные действия, забастовки, если в результате их может быть причинен ущерб грузу или судну;
- *оказание помощи и спасание*, если этими действиями причинен или есть основание предполагать, что причинен ущерб грузу;

- *загрязнение моря* нефтепродуктами и другими вредными веществами при обстоятельствах, свидетельствующих о невиновности судна в данном аварийном случае (столкновение по вине другого судна, повреждение корпуса судна вследствие непреодолимой силы и т.п.);
- *любое происшествие*, в результате которого повреждены или есть основание предполагать, что повреждены какие-либо объекты;
- *перевозка грузов в опломбированных трюмах и контейнерах*. Во всех случаях установления фактов нарушения правил опломбирования трюмов или контейнеров, если они сдаются судном с исправными пломбами грузоотправителя или таможни, а также в случаях, когда характер груза, вес контейнеров с грузом и другие обстоятельства дают основание предполагать возможность повреждения содержимого контейнеров.

Капитан заявляет морской протест при наличии любого из вышеуказанных или других оснований, когда полученные или предполагаемые убытки причинены в результате обстоятельств, которые, несмотря на все принятые меры, не могли предотвратить капитан и экипаж.

Морской протест перекладывает обязанность по доказыванию вины перевозчика в утрате или повреждении груза на грузовладельца, страховщика и других заинтересованных лиц. Тем самым, протест устанавливает законное предположение (презумпцию) освобождения судовладельца от ответственности за убытки, вызванные происшествием.

Существующий в международной практике обычай требует, чтобы заявление о морском протесте было представлено соответствующему органу в первом, после случившегося происшествия, порту захода судна: правом заявления морского протеста обладает только капитан, который выступает как представитель судовладельца.

Необходимую помощь капитану в выполнении всех требуемых по местным законам формальностей оказывает морской агент, обслуживающий судно в данном порту. С приходом судна в порт капитан должен вручить агенту заявление о морском протесте и выписку из судового журнала для представления в учреждение,

уполномоченное осуществлять оформление морских протестов. Кроме этого, в обязанности агента входит сообщение капитану о времени, назначенном для оформления протеста, выполнение перевода представленных капитаном документов на местный язык, сопровождение капитана и членов экипажа в учреждение (нотариальную контору, консульское учреждение), в котором будет проходить оформление морского протеста.

В большинстве морских государств мира процедуры оформления морского протеста очень близки и основываются на положениях соответствующих национальных законодательных актов (Кодекс торгового мореплавания, Торговый кодекс, Закон о морском судоходстве, Морской закон и др.).

Основанием для заявления морского протеста считаются события, которые причинили или могли причинить ущерб судну, грузу или людям в месте погрузки, выгрузки или в пути (столкновение судов; причинение вреда собственности третьих лиц; случаи заболеваний; смерть человека, находившегося на борту; повреждение судна или груза).

Место заявления протеста — первый порт, которого достигнет судно, или в порту во время стоянки. Обычно установлены *сроки подачи протеста*: в порту — в течение 24 часов с момента происшествия; во время плавания судна — в течение 24 часов с момента прибытия судна в первый порт после происшествия и до открытия люков грузовых трюмов, за исключением чрезвычайных обстоятельств. *Органами*, в которые должен быть представлен морской протест, в разных странах могут быть: нотариальная контора, местный (городской или районный) суд, торговый (коммерческий) суд, морская администрация (капитания) порта или консульское учреждение.

Для составления морского протеста необходимы следующие *документы*: заявление капитана; заверенная капитаном выписка из судового журнала; список членов экипажа; свидетельские показания членов экипажа (не менее двух) по выбору капитана.

В украинских портах оформление морского протеста осуществляется в соответствии с положениями Кодекса торгового мореплавания Украины (введен в действие Постановлением Верховного Совета от 9 декабря 1994 года), приведенными в главе 7

раздела IX и определяющими порядок заявления морского протеста капитаном судна.

В Инструкции о порядке заявления морского протеста в портах Украины указывается:

1. Капитан судна заявляет морской протест через агента. Последний обязан в течение 24 часов после ошвартовки судна к причалу взять в конторе капитана порта справку о времени швартовки судна к причалу и не позднее 24 часов с момента швартовки заявить морской протест от имени капитана в нотариальную контору телеграммой;

2. Капитан обязан представить заявление о морском протесте, подписанное капитаном и 4-мя свидетелями — двумя офицерами и двумя представителями рядового состава (двое из машинной и двое из палубной команды), заверенное судовой печатью (4 экз.). В заявлении о морском протесте должны содержаться следующие необходимые реквизиты:

- дата, время и место подачи заявления;
- кому адресовано заявление;
- фамилия, имя, отчество, гражданство и место жительства капитана;
- название, флаг, принадлежность и порт приписки судна;
- порт отправления и порт назначения;
- указание о мореходном состоянии судна в начале рейса;
- сведения о грузе;
- описание обстоятельств происшествия;
- описание мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества;
- выражение протеста против возможных претензий;
- фамилии, имена, отчества, должностные положения и места жительства свидетелей;
- перечень прилагаемых документов (выписка из судового журнала, справка о времени прибытия в порт).

Происшествия и принятые меры излагаются кратко и точно. Описание принятых мер содержит конкретные данные, свидетельствующие о добросовестном выполнении капитаном и экипажем судна своих обязанностей. Сведения, изложенные в заявлении о морском протесте, должны точно соответствовать записям судового журнала. Заявление подписывается капитаном и скрепляется печатью судна;

3. Агент выполняет письменный перевод указанных документов на русский язык, заверяет подписью переводчика и печатью агентства (по 4 экз.). Он представляет все перечисленные выше документы в нотариальную контору для оформления морского протеста;

4. Нотариус проверяет документы и предлагает оплатить госпошлину за оформление через сберкассу. После оплаты агентом госпошлины (квитанция об оплате предоставляется нотариусу) нотариус принимает дело к рассмотрению (максимальный срок рассмотрения 7 суток после ошвартовки судна к причалу) и назначает время прибытия капитана, четырех свидетелей и агента для завершения формальностей;

5. В назначенное время, прибывшие в нотариальную контору капитан и свидетели письменно подтверждают свои показания, заявленные в морском протесте. Капитану вручается один экземпляр оформленного морского протеста;

6. Платы за услуги, связанные с оформлением морского протеста, включаются агентом в диспбурсментский счет.

11.5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ ПРИ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ

Как было показано в параграфе 11.3., причины несохранности грузов при перевозке морем разнообразны и многочисленны. Технологию и условия перевозки груза во многом определяют его *транспортные характеристики* (Transport Characteristics of Cargo) — совокупность свойств груза, включая физико-химические, особенности тары и упаковки, режим хранения, маркировку, а также линейные, весовые, объемные единицы измерения. Отсюда, каждый вид груза предъявляет свои особые требования при подготовке судна и его грузовых помещений к погрузке. Кроме того, разработаны и используются в практике общие требования, которые необходимо выполнять перед погрузкой генеральных, навалочных, продовольственных и иных категорий грузов. Они достаточно подробно описа-

ны в соответствующих правилах (международных и национальных) морской перевозки и в инструкциях грузоотправителей. Ниже рассматриваются только некоторые положения, касающиеся контроля готовности судна и его грузовых помещений к погрузке грузов, выполняемого с целью обеспечения сохранной их доставки по назначению.

Следует отметить, что применительно к перевозимым морем грузам, особенно требующим определенных режимов перевозки, научно обоснованы, разработаны и применяются на практике правила и другие нормативные документы, регламентирующие их морскую перевозку. Однако, число случаев несохранной доставки различных грузов все еще велико. По-видимому, объяснить это обстоятельство можно следующими существенными факторами:

1) механизм образования и протекания в трюмах груженого судна процессов, приводящих к порче груза, *достаточно сложен* и во многом определяется фактическими условиями транспортировки и свойствами перевозимого груза, поэтому до конца не познан, и, следовательно, правила перевозки грузов в этой части несовершенны;

2) наши представления о происходящих в трюме процессах основываются на *недостаточной информации*, полученной из отдельных мест грузового помещения и не в полной мере дающей характеристику температурного поля, распределения влаги, зон аэрации при вентилировании и т.д., поэтому основанные на ней выводы не всегда верны, и, принимаемые на судне решения по защите груза нередко далеки от тех, которые действительно необходимы в данных условиях, и приводят к противоположному результату.

Возможности судовой администрации по профилактике порчи и повреждения грузов очень ограниченны, особенно на судах старой постройки, и сводятся, в основном, к следующим защитным мерам:

- размещение груза в подпалубных (закрытых) пространствах судна позволяет защитить его от воздействия внешней среды;=
- использование рыбинсов позволяет исключить контакт груза с судовым набором, предохранить его от подмочки

конденсатом, выпавшим на бортах, повысить эффективность вентилирования;
- наличие льял и осушительной системы снижают риск дополнительного увлажнения груза путем сбора и откачки воды;
- установка деревянного настила на палубу трюма способствует предохранению груза от подмочки снизу;
- наличие исправной вентиляционной системы позволяет перевозчику в определенной степени регулировать тепловлажностный режим грузовых помещений и тем самым воздействовать на сохранение груза. Необходимо только определять целесообразность и возможность вентилирования и затем — подходящий режим;
- наблюдение за состоянием груза в пути следования, подтяжка креплений, своевременная откачка воды из льял и др.

Вместе с тем, как показывает опыт, подавляющее большинство причин несохранности грузов можно предотвратить (или свести к минимуму риск возникновения) еще до выхода судна в море. Это достигается такими мерами:

- приведение грузовых помещений судна в пригодное для перевозки конкретного груза состояние, включая соответствующую подготовку к работе вентиляционных систем, систем кондиционирования трюмного воздуха, рефрижераторных установок;
- тщательная проверка транспортабельности груза перед его погрузкой на судно;
- строгое соблюдение технологии грузовых работ и требований хорошей морской практики;
- правильное размещение на судне, укладка и крепление грузов;
- разумное и рациональное применение сепарационных материалов.

Упрощенная схема обеспечения сохранности грузов при морской перевозке показана на рисунке 11.2.

До начала приема нового груза грузовые трюмы должны быть соответственно очищены. Необходимые для этого мероприятия зависят от характеристик предыдущего груза и планируемого к погрузке. Обычно, старший помощник по согласованию

с капитаном решает, какой вид очистки трюмов должен проводиться, когда и кем. Для большинства грузов трюмы должны быть сухими, свободными от остатков прежнего груза и запахов, способных негативно воздействовать на принимаемый груз.

Перед приходом в порт погрузки должны быть проверены все устройства и системы, имеющие отношение к приему грузов: льяла трюмов (чистота льял, исправность измерительных трубок, клапанов, готовность насосов), вентиляционная система, пожарные извещатели, средства доступа (трапы, двери, горловины), освещение, люковые закрытия и др. Подготовлены, при необходимости, сепарационные материалы и средства крепления грузов.

Перед погрузкой многих видов грузов сюрвейер, назначенный грузоотправителем, инспектирует трюмы с целью определения их состояния (готовности) к размещению планируемого к перевозке груза. Вахтенный помощник капитана обязан зафиксировать все замечания сюрвейера относительно состояния трюмов и принять как можно быстрее необходимые меры к устранению отмеченных недостатков. Обо всех замечаниях сюрвейера он должен сообщить грузовому помощнику капитана.

В порту выгрузки вахтенный помощник капитана должен присутствовать при открытии трюмов и убедиться в надлежащем состоянии груза. В случае, когда имеются определенные признаки порчи груза, попадания воды, плесени, ржавых пятен и т.п., он немедленно должен об этом сообщить грузовому помощнику капитана. Если грузополучателем направлен на судно сюрвейер для определения состояния груза, вахтенный помощник капитана обязан допустить его на борт только с разрешения капитана.

Как показывает опыт, с целью снижения потерь от несохранных перевозок, особое внимание следует уделять контролю за состоянием грузов, предъявляемых к морской перевозке, и их совместимости при размещении на судне.

Существует *три метода проверки* соответствия свойств, состояния и качества груза, указанным в документах:

1) *органолептический* — при помощи органов чувств (зрения, обоняния, осязания) определяются внешний вид груза, цвет и запах. Недостаток — субъективность, отсутствие количествен-



Рис. 11.2. Схема обеспечения сохранности грузов на основе комплекса технологических мероприятий

ной оценки; преимущество — быстрота и простота. В судовых условиях часто является единственным методом для оценки возможности приемки грузов к перевозке;

2) *натурный* — с помощью приборов (термометры, весы, влагомеры и пр.) выполняются замеры отобранных проб груза в реальных условиях. Используется для определения объемно-массовых характеристик, температуры, влагосодержания груза.

3) *лабораторный* — исследование качеств и свойств специально взятых проб груза с помощью приборов, реактивов и т.п. Проба должна отбираться в соответствии с требованиями действующего национального или международного стандарта. Обычно используются три пробы: для лаборатории, судна и грузоотправителя (грузополучателя). Судовая проба остается на судне и необходима на случай контрольного исследования при сдаче груза получателю. Лабораторным исследованиям подвергаются скоропортящиеся, продовольственные, наливные, навалочные грузы. Полученные результаты оформляются в виде сертификата на груз.

При приеме груза со стороны судна должен осуществляться контроль за соответствием его характеристик и качества — документам, сертификатам и стандартам на каждую партию принимаемого груза.

Грузы, в зависимости от вида упаковки, делятся на: транспортируемые без тары; в таре; без тары, но с частичной защитой отдельных узлов.

В период пребывания груза на судне на него оказывают влияние следующие внешние и внутренние воздействия:

- *механические* (толчки, удары, трение, вибрация, статические нагрузки);
- *климатические* (атмосферные осадки, изменение температуры и влажности трюмного воздуха, солнечная радиация);
- *биологические* (жизнедеятельность микроорганизмов, насекомых и грызунов).

Исходя из конкретных (в том числе предвидимых — шторм, изменение климата) условий перевозки, выбирается тара — средство защиты грузов от повреждений. Тара должна соответствовать требованиям установленного стандарта. Это в интересах и грузовладельца и судовладельца, но последний должен обязательно контролировать выполнение данного условия. Для проверки соответствия тары перевозимому грузу капитан может воспользоваться услугами независимого сюрвейера.

Обычно считается, что груз (товар), упакованный в соответствующую его свойствам и условиям перевозки и перегрузки тару, которая имеет нормальный вид, является транспортабельным и может быть доставлен по назначению в сохранности. Под

транспортабельным состоянием груза понимается приведение груза к состоянию готовности к морской перевозке с целью облегчения процесса транспортировки и сохранности груза в пути следования. Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозке, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Конструкция тары не должна допускать поломок при укладке грузовых мест в несколько ярусов по высоте. Таким образом, транспортабельность достигается путем придания производственным товарам необходимых защитных свойств и последующим их сохранением в процессе доставки товаров от изготовителей к борту судна. При приеме грузов на судно должен осуществляться контроль за состоянием тары, наличием контрольных лент и пломб. Грузовые места должны быть целыми, не иметь следов вскрытия, подмочки, течи и других дефектов.

Необходимо отметить, что при этом интересы судо- и грузовладельца оказываются разнонаправленными. Так, грузовладелец — стремится сократить расходы на подготовку груза к процессу транспортировки (на тару, упаковку и т.д.), в то время как судовладелец, в обязанности которого входит обеспечение сохранности транспортируемого груза — выдвигает жесткие требования в отношении подготовки груза к перевозке, добиваясь прочной, транспортабельной тары, хорошо выполненной маркировки и т.д.

Грузоотправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и предоставлять морскому перевозчику необходимые сведения о нем. Приведение груза в транспортабельное состояние в порту погрузки лежит на грузовладельце или по его поручению на транспортном экспедиторе. Грузовладелец обязан также сообщать судовладельцу о всех особенностях груза, его скрытых и явных свойствах, о необходимых режимах перевозки и тех мероприятиях, выполнение которых в рейсе обеспечит сохранную доставку груза и безопасность судна.

Однако, практика показывает, что не все грузы, предъявляемые к погрузке на судно, находятся в транспортабельном состоянии. Причиной этого могут быть упущения изготовителей или повреждения во время их хранения или в процессе доставки в морской порт. Последнее случается чаще, так как в этот период грузы могут подвергаться различным по направленности, силе и продолжительности внешним воздействиям: толчкам, ударам,

температурным изменениям, осадкам и т.п. Следовательно, в период, предшествующий погрузке, по независящим от морского перевозчика причинам создаются предпосылки несохранной доставки части груза. Задача судовой администрации, в этом случае, состоит в том, чтобы, опираясь на соответствующую нормативно-справочную документацию и опыт работы, правильно установить и обоснованно доказать грузоотправителю необходимость приведения продукции в транспортабельное состояние.

При этом необходимо иметь в виду, что ошибки в оценке транспортабельности груза могут повлечь за собой серьезные экономические последствия и должны быть исключены. Действительно, принимая непригодный к перевозке груз, судовладелец берет на себя весь риск несохранной его доставки и вероятных претензий грузополучателя. В свою очередь, необоснованный отказ в приеме груза — вызовет материальные потери грузоотправителя.

Важным условием правильной оценки транспортабельности, предъявляемого к перевозке груза, является комплексный подход. Суть его в том, что результаты тщательно проведенного внешнего осмотра и анализа состояния груза сопоставляются с предвидимыми условиями предстоящего плавания (изменениями параметров среды) и реальными возможностями по размещению грузов на судне (наличие свободных грузовых помещений, их расположение, оборудование). В результате значительно повышается обоснованность принимаемого решения и снижается убыток от несохранной доставки грузов.

Одной из характерных причин, приводящих к порче грузов в период морской транспортировки, является негативное влияние друг на друга грузов, перевозимых совместно в одном грузовом помещении. Очевидно, что для повышения их сохранности необходимо учитывать возможные взаимные воздействия грузов (совместимость) до их погрузки на судно, то есть на стадии составления предварительного грузового плана. В этом случае путем рационального размещения грузов можно свести к минимуму их физико-химическое и биологическое взаимодействие и, таким образом, исключить изменение качеств перевозимых грузов.

Однако реализовать такую возможность на практике не просто, так как грузовой план судна, кроме сохранности груза, должен удовлетворять также ряду других обязательных требований. Поэтому успешность решения данной задачи во многом зависит от полноты и качества нормативных документов по совместимости различных грузов, предъявляемых к перевозке, а также профессионального опыта судовых офицеров. Практическая значимость таких документов определяется специфическими особенностями морской транспортировки грузов, которые создают определенные *предпосылки для повреждения и порчи* последних. К ним, в частности, относятся:

- многообразие физико-химических свойств, видов тары, состояния (кондиции) перевозимых товаров;
- большие размеры судовых грузовых помещений при их ограниченном общем количестве и, как следствие этого, необходимость расположения партий разнородных грузов в одном помещении;
- длительность перевозки и, следовательно, большая продолжительность взаимного воздействия соседствующих грузов.

В этом отношении очевидны преимущества доставки грузов в контейнерах, особенно когда она осуществляется от двери склада грузоотправителя до двери склада грузополучателя (Door To Door). У грузовладельца сокращаются расходы на транспортную тару, страхование грузов, убытки от несохранности. Для судовладельца контейнеризация генеральных (штучных) грузов дает возможность преодолеть их разнородность, объединить в укрупненные грузовые единицы, удобные для перевозки и перегрузки. То есть ускорить рейсооборот и повысить эффективность использования судов. В данном случае хорошо уравновешиваются интересы судо- и грузовладельца при обеспечении доброкачественной доставки груза морем.

Во время морского перехода *основная опасность порчи груза связана с нарушением рекомендованного режима перевозки*. Так, нарушение влажностного режима грузовых помещений может быть вызвано выходом из строя системы принудительной вентиляции или неправильным ее использованием. Последнее встречается в практике довольно часто и может привести к серьезной порче многих грузов в результате их увлажнения (подмочки), которое может вызвать активизацию деятельности мик-

роорганизмов (и, как следствие — гниение, плесневение); появление подтеков и пятен на таре — активизацию процессов самосогревания волокнистых грузов и т.п. Выход из строя рефрижераторной установки (на рефрижераторных судах) или нарушение температурного режима рефконтейнеров может вызвать массовую порчу дорогостоящего груза. *Выводы очевидны*: необходимо строго придерживаться правил перевозки грузов, требующих определенного температурно-влажностного режима, и обеспечивать исправную работу соответствующих судовых устройств.

Особенно заметны названные негативные проявления при перевозке режимных грузов из теплых климатических зон в холодные (плавание в направлении "юг — север"). В этом случае вследствие значительного общерейсового понижения температуры наружного воздуха и морской воды в трюмах возникают перепосы влаги от груза к охлаждающимся бортам и на них образуется конденсат.

Особенности протекания тепловлажностных процессов в системе "судно — трюмный воздух — груз" в настоящее время достаточно хорошо изучены и учтены в нормативных документах, регламентирующих перевозки морем режимных грузов. Последние предусматривают, что единственным активным средством, с помощью которого можно воздействовать на формирование микроклимата грузовых помещений, является судовое вентилирование. Регулирование температуры и влажности трюмного воздуха с помощью вентиляционной системы имеет целью создание необходимых условий для сохранения первоначальных качеств груза.

В правилах перевозки приводятся оптимальные значения температуры и относительной влажности трюмного воздуха, которые обычно не совпадают с фактическими. При использовании судовой вентиляционной системы необходимо убедиться в целесообразности и возможности ее работы в данных условиях плавания и определить нужный режим вентилирования.

При определении мероприятий, необходимых для обеспечения сохранности, перевозимых на судне грузов, большую роль играет соответствующее нормативно-информационное обеспечение.

Опыт показывает, что нормативные и справочные материалы о перевозке грузов используются в такой последовательности:

1) до начала погрузки и в период грузовых операций — с целью оценки транспортабельности грузов, рационального размещения их на судне, эффективного применения средств защиты грузов от негативных воздействий (судовых конструкций, сепарационных, подстилочных материалов, средств крепления и т.п.);

2) во время перехода морем — с целью определения средств защиты грузов (судовые вентиляционные системы) и поддержания в грузовых помещениях оптимальных тепловлажностных режимов;

3) после завершения перевозки — для анализа случаев порчи и повреждения грузов, разбора претензий грузовладельца.

Важное практическое значение имеет *анализ причин случаев порчи и повреждения грузов*, который помогает установить не только очевидные ("лежащие на поверхности") причины происшедшего, но и их глубинные истоки. При этом нужно уметь ответить на вопрос, что послужило причиной инцидента (WHAT?) и почему это произошло (WHY?).

Рассмотрим схему такого анализа на примере: зерновой груз в трюме, перевозимый на балкере, оказался подмоченным забортной водой, проникшей через неплотности люкового закрытия. На вопрос, в чем причина порчи зерна, ответ ясен — дефекты люкового закрытия. То есть начальные нарушения — звенья "цепочки" событий, приведшие к порче груза (рис. 11.3.). Если задаться вопросом, почему это произошло, можно выстроить "цепочку" событий, приведших к инциденту.



Рис. 11.3. Начальное звено "цепочки" событий, приведшее к порче зерна

Почему возникло протекание люкового закрытия? Могут быть такие причины:

1) не было надлежащим образом закрыто во время рейса;

2) не было надлежащим образом спроектировано;

3) не было должным образом обслужено;

4) имелись дефекты резиновых или иных уплотнителей, повреждения металлических частей.

Далее по каждой такой причине можно ставить вопрос WHY? Ответ на первый вопрос — экипаж не плотно закрыл трюм, на 2-й — проектанты и строители неверно сконструировали люковые закрытия. Наиболее точно можно ответить на 3-й вопрос — почему плохо обслуживались люковые крышки? Это нельзя отделять от общего состояния судна (рис. 11.4.).

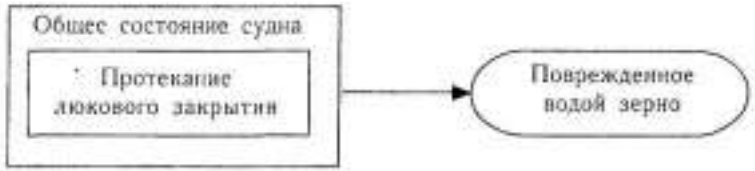


Рис. 11.4. Звено "цепочки" событий, приведшее к порче зерна

Ответ на вопрос о плохом обслуживании люковых закрытий: соответствующие члены экипажа, которые обязаны это делать, не придерживались стандартов и плохо выполняли свою работу. Почему это могло произойти? Причины следующие:

- судовладелец, технический менеджер не обеспечили запчастями или необходимым оборудованием;
- члены экипажа не знали, как нужно обслуживать люковые закрытия (низкая квалификация);
- судно работало в таких условиях (штормовые погоды), что не было возможности должным образом обслуживать люковые закрытия;
- на борту недостаточно членов экипажа для обслуживания люковых закрытий;
- соответствующие члены экипажа не были мотивированы (заинтересованы) в поддержании люковых закрытий в нормальном состоянии (рис.11.5.).

Кроме ответов, в которых главной причиной является человеческий фактор, есть ответы, где причины носят экономический характер. Например:

- запчасти были не поставлены на судно из-за их дороговизны — это дополнительные расходы;



Рис. 11.5. События, приведшие к порче зерна

- члены экипажа не знали, как поддерживать в порядке люковые закрытия, потому что не получили должной подготовки/опыта — это требует соответствующих денежных затрат;
- судно не выводилось из эксплуатации для выполнения должного обслуживания — это потеря дохода;
- чтобы иметь на борту достаточное количество членов экипажа — нужно нести большие текущие расходы.

Такая постановка вопроса "почему" и ответы на него могут привести к многопричинной модели, которая позволит найти обоснованное решение по предотвращению подобных инцидентов с грузом в будущем.



Рис. 11.6. Факторы повреждения зерна при морской перевозке

Как видно из рисунка 11.6., к повреждению зерна привело много факторов. В том числе большую роль сыграла политика и отношение компании-судовладельца и крюингового агентства по укомплектованию экипажа квалифицированными моряками, заинтересованности их в конечных результатах работы судна, в обеспечении нормальных взаимоотношений на борту, оказании необходимой помощи персоналу в поддержании судовых устройств в рабочем состоянии. Классификационное общество и страховая компания не проконтролировали должным образом состояние люковых закрытий, что является следствием недостатка в организации освидетельствования судна.

Необходимо подчеркнуть, что качество транспортировки грузов морем зависит, главным образом, от людей, которые выполняют соответствующие производственные операции в портах погрузки/выгрузки и проявляют должную заботу о грузе на борту судов. Именно члены экипажа, их профессиональные, деловые качества, взаимоотношения, действующая на судне система управления качеством и безопасностью в конечном счете определяют результаты каждого рейса, эффективность эксплуатации судна. Многое здесь зависит от палубных офицеров, которые в период стояночных вахт и на переходе морем должны уделять достаточное внимание обеспечению сохранности перевозимых грузов. Об их обязанностях в этом отношении указывается в должностных инструкциях и других судовых нормативных документах.

В качестве примера приведем фрагмент из "Master Standing Orders in Port" одного из сухогрузных судов под британским флагом. В отношении обязанностей вахтенного палубного офицера здесь указывается:

"When cargo is being worked, your prime place of duty is on deck, where you can best supervise the cargo operations. I expect the duty officer to be available to stevedore on duty at all times. Identify and introduce yourself to the foreman stevedore at each change of shift. Ensure that the foreman stevedore and the duty sailor know of your location at all times...

Ensure that the cargo is handled, stowed and secured properly. It is our job to deliver the cargo in the same condition as it was received, and remember that it is the freight on the cargo which pays all our wages...".

Для обеспечения высокого качества перевозок необходимо, чтобы качественно работало судно — без аварий, коммерческого брака, нарушений сохранности груза и т.п. То есть было достигнуто "внутреннее" качество: каждый член экипажа является производителем и потребителем определенных услуг. Поэтому, выполняя свою работу добросовестно, он вправе ожидать хорошей работы и от своих коллег, например, при приеме/сдаче вахты, тальманстве, подготовке трюмов к приему груза, контроле заполнения льял и др.

В этой связи большое значение имеет организация деятельности экипажа как в повседневной обстановке, так и в чрезвычайных обстоятельствах. Цель этой организации — достичь удовлетворения потребностей грузоотправителей, то есть гарантированного выполнения всех условий договора морской перевозки груза путем обеспечения надлежащего "внутреннего" качества. Исходя из этого, необходимо выявлять требования потребителей и быстро, и эффективно реагировать на них. Поддержание высокого качества требует непрерывного совершенствования. Высококачественная работа на борту судна должна оцениваться и поощряться. С этой целью в компаниях создаются системы управления качеством, которые путем обеспечения "внутреннего" качества в судовых коллективах создают необходимые условия для оказания высококачественных услуг внешним потребителям — клиентуре компании.

В некоторых странах существует система контроля за качеством загрузки судов и соблюдением требований по обеспечению безопасности плавания. В портах этих стран действуют бюро независимых сюрвейеров, которые по заявке судовладельца инспектируют качество загрузки судна и крепления груза и выдают соответствующий акт. В нем указывается, что грузовладелец подготовил, а судовладелец погрузил груз на судно в соответствии с договором морской перевозки и действующими правилами. В Канаде, США, Франции, Голландии при перевозке опасных грузов, зерна, леса получение акта о качественной загрузке судна является обязательным. Наличие такого акта позволяет защитить интересы перевозчика в случаях возникновения исков по грузу и помогает переложить часть ответственности на действие непреодолимых сил.

11.6. ПОНЯТИЕ ОБ УПРАВЛЕНИИ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Для судоходных компаний, осуществляющих морские перевозки грузов, обеспечение качества транспортных услуг имеет важное значение: цены на услуги зависят от качества последних. Выше качество — выше цены (фрахт), выше прибыль компании. Поэтому в морском судоходстве с давних пор принимались меры к обеспечению сохранной и своевременной доставки грузов, полному выполнению условий договора морской перевозки. При этом исходили из основных потребностей клиента (грузовладельца) в отношении транспортировки морем его товара. В первую очередь, это возможность получения судна, максимально приспособленного для перевозки конкретного груза в те сроки, которые позволили бы ему своевременно отправить товар по назначению.

Доверив груз перевозчику, грузовладелец нуждается в том, чтобы груз был доставлен в сохранном состоянии, то есть в том количестве и состоянии (с наличием товарных свойств), в каком он был сдан в пункте отправления. Далее, грузовладелец обычно ограничен определенными сроками поставки товара. На время транспортировки средства, вложенные в товары, изымаются из оборота, то есть омертвляются. Поэтому грузовладелец заинтересован в быстрейшей доставке товаров к месту назначения. Очевидно, чем полнее удовлетворяются эти потребности клиента судоходной компанией, тем выше эффект, получаемый клиентом, тем выше конкурентоспособность судоходной компании на рынке транспортных услуг.

С целью обеспечения надлежащего качества транспортировки грузов морем во второй половине XX века в судоходной индустрии начали разрабатывать и внедрять в эксплуатационную практику *системы управления качеством*. Впервые они получили применение в практике США в военной промышленности. Позднее такие системы стали применяться в других видах промышленности и на транспорте. В 1979 году в Великобритании был издан стандарт BS 5750 "Системы качества" в трех частях (затем появились дополнительно 4,5,6 части), разработанный Британским институтом стандартизации, который стал

использоваться для заключений контрактов между покупателями и поставщиками и регистрации компаний, которые соответствовали определенным его требованиям. На основе стандартов BS 5750 комитет ISO издал в 1987 году ряд международных стандартов серии ISO 9000.

ISO (International Organization for Standardization) — Международная организация по стандартизации, расположена в Швейцарии и является всемирной федерацией национальных организаций по стандартизации. Всего насчитывает 120 членов, создана в 1946 году на заседании ООН. Первый стандарт ISO был опубликован в 1951 году. В настоящее время более 80 стран мира приняли стандарты ISO серии 9000 в качестве национальных и более 140 тыс. компаний по всему миру сертифицированы по этим стандартам. Таким образом, в стандартах серии ISO 9000 отражен обобщенный международный опыт промышленных предприятий по обеспечению качества продукции и услуг.

В морской индустрии, применительно к судовладельцам, операторским компаниям, судовым менеджерам, организациям морского сервиса обычно используется стандарт ISO 9002 (системы качества, требующие демонстрации способности поставщика показать процесс, который определит возможность принять поставляемый товар), а к классификационным обществам и судостроительным верфям — ISO 9001 (системы качества, требующие демонстрации способности поставщика разработать и поставить товар).

В 1989 году проблема обеспечения управления качеством в судоходстве, с точки зрения предотвращения аварийности, обсуждалась в рамках Международной морской организации. Сознавая всю важность скорейшего решения данной проблемы, 16-я сессия Ассамблеи ИМО приняла резолюцию А.647 (16) — "Руководство ИМО по безопасному управлению судами и предотвращению загрязнения морской среды". В документе указывается, что безопасность мореплавания, предотвращение загрязнения морской среды и эффективность деятельности судоходной компании — все это неотъемлемые *составные элементы управления качеством*. На той же сессии Ассамблеи ИМО была принята и резолюция А.643 (16) "Долгосрочный рабочий план Организации (до 1996 года)", в которой указывалось, что Комитет по

безопасности на море должен обеспечить разработку материалов по проблеме: "Управление на борту и на берегу для безопасности эксплуатации судов". Эти резолюции получили широкую поддержку в мировых деловых кругах, связанных с судоходством, и появились предложения о том, чтобы резолюция IMO A.647 (16) стала обязательной для пассажирских судов.

Позже, с учетом требований стандарта ISO 9002 так называемой "Группой пяти" (пять ведущих компаний в области судоходного менеджмента) был разработан и в начале 1991 года опубликован *Кодекс стандартов по управлению в судоходстве*. В конце апреля 1991 года тридцать пять морских компаний учредили Международную ассоциацию судовых менеджеров (International Ship Manager's Association, ISMA), членами которой могут быть любые судовладельцы, самостоятельно эксплуатирующие свои суда, признающие данный Кодекс и готовые проходить сертификацию своих систем управления на соответствие его требованиям. Выданный компании сертификат означает, что ее система управления обеспечивает должное качество транспортных услуг.

Требования Кодекса применяются как к системам управления на борту судов, так и в береговых службах. Было установлено, что *целью сертификации* является: безопасная и эффективная эксплуатация судна и перевозка грузов; предотвращение гибели людей и травматизма; защита морской среды, имущества на море; соответствие законодательным и классификационным требованиям; предоставление судовладельцем достаточной, точной и своевременной информации о судне и аспектах его деятельности; постоянное совершенствование навыков персонала и понимания выполняемых им работ; подготовка к чрезвычайным ситуациям.

Большое внимание в Кодексе уделено применению технических стандартов и поддержанию на надлежащем уровне технического состояния судна, вопросам страхования, работе с претензиями заказчиков, процедурам связи, проверкам выполнения требований самого Кодекса. В нем говорится, что компания должна вести и поддерживать документально оформленную систему качества как средство достижения целей компании в этой области.

Позднее, на основе этого Кодекса и других документов, разработанных IMO, был подготовлен *Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 года*, МКУБ (International Management Code for the Safe Operation and Pollution, ISM Code), который в 1994 году утвержден IMO – резолюцией A.741 (18), и рекомендован к применению всеми странами-членами этой организации.

Таким образом, в настоящее время в мировой практике существует *два раздельных подхода к системе управления деятельностью судоходных компаний*:

1) обеспечение необходимого управления качеством (Quality Control) транспортных услуг в соответствии с требованиями стандартов ISO (серия 9000),

2) функционирование в компании системы управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения моря, согласно ISM Code.

Применение первого подхода не является обязательным, однако в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке морских услуг представляется очень важным для обеспечения делового престижа судоходных компаний. Поэтому многие судовладельцы и операторы сертифицировали свои компании на соответствие стандартам ISO, определяющих требования к качеству продукции, в том числе к качеству услуг в судоходстве. Для судов разработаны и применяются на практике соответствующие документы (Quality Manuals) по обеспечению качества судовых операций. Основная цель сертификации на основе этих стандартов – поддерживать постоянно качество услуг, соответствующее требованиям клиентов и, таким образом, обеспечить достаточную прибыльность своего предприятия. Конечно, при этом рассматриваются и решаются многие вопросы безопасности мореплавания.

Применительно к судоходной компании, ***качество*** – это совокупность характеристик компании, относящихся к ее способности удовлетворять установленные и предполагаемые потребности грузовладельцев.

Качество управления в судоходной компании определяется тремя критериями:

1) удовлетворением потребностей клиента;

2) возможностью получения прибыли;

3) выполнением действующих международных и национальных требований в судоходстве.

Первый критерий выполним только при соблюдении определенных принципов на всех уровнях управления в компании, когда существует гармоничное взаимодействие между управлением, материальными ресурсами и системой качества. Качество предоставляемых услуг должно удовлетворять конкретного заказчика на данном рынке услуг.

Это положение важно для достижения *второго критерия*: система качества ISO позволяет разграничить уровни качества и дифференцировать цены на транспортные услуги. В результате выполняется сертификация систем качества управления в судоходных компаниях по международным стандартам независимой от заказчиков и поставщиков стороной. Это даст возможность каждой судоходной компании четко определять свое место на рынке, устанавливать цены на услуги и обоснованно претендовать на высокую прибыльность своих операций. Заказчику (грузовладельцу) это поможет выбрать потребные ему услуги с достаточным уровнем качества и по умеренной цене.

Третий критерий: морской транспорт — интернациональная отрасль, поэтому судоходство должно удовлетворять многочисленным международным и национальным требованиям, техническим нормам и стандартам в отношении безопасности и охраны среды.

Под ***системой качества в судоходной компании*** подразумевается совокупность организационной структуры, ответственности, процедур, процессов и ресурсов, необходимых для осуществления общего руководства качеством.

Система качества (СК) компании должна быть надлежащим образом *документирована*. В состав документов СК входят:

- внешние нормативные документы (национальные и международные стандарты, национальные нормы и законы, технические условия);
- внутренние нормативные документы (руководство по качеству, стандарты компании, процедуры, должностные инструкции, методики).

Комплекс внутренних нормативных документов определяет избранное компанией направление (политику компании) в достижении высокого качества перевозок грузов, управления эксплуатацией транспортных судов. Соответствующие инструкции, методики и процедуры регулируют многие производственные операции на судах компании, их требования должны знать и выполнять все члены экипажа.

В связи с обязательным применением положений ISM Code на многих судах сейчас могут действовать *две системы управления: безопасностью* (Safety Management System) *и качеством* (Quality Management System), которые нередко объединяются в одну систему управления безопасностью и качеством эксплуатации судна. В этой связи ниже приводятся краткие сведения о принятых в мировой судоходной индустрии стандартах качества, разработанных на основе стандартов ISO серии 9000. Эта серия стандартов подразделяется на: контрактные и неконтрактные.

К *контрактным* относятся стандарты ISO 9001: 9003, которые называют *стандартами для внешних целей компании*. Обычно заказчик транспортных услуг заинтересован, чтобы определенные элементы системы качества обеспечивали выполнение его требований к услуге, что снижает риск возможных нарушений контракта при его заключении. Нередко при этом он требует, чтобы условие наличия системы качества компании указывалось в договоре.

К *неконтрактным* относятся стандарты ISO 9000, 9004. Это руководства, содержащие требования для компании по управлению качеством. То есть это *стандарты для внутренних целей компании*.

В 2000 году стандарты ISO серии 9000 версии 1994 года были пересмотрены. Стандарты ISO 9001:1994, ISO 9002:1994 и ISO 9003:1994 были объединены в единый стандарт ISO 9001:2000. Последний используется в судоходной индустрии при разработке, внедрении и совершенствовании систем качества в компаниях-владельцах судов, сервисных и других морских организациях. Этот стандарт направлен на применение процессного подхода при разработке, внедрении и совершенствовании системы управления качеством.

Под *процессным подходом* понимается применение в компании (организации) для достижения ее конечных целей системы взаимосвязанных процессов, их определение и взаимодействие, а также управление этими процессами. В основу стандарта заложены требования постоянного улучшения, повышенной роли высшего руководства; установления четких целей для соответствующих функций и уровней; постоянный контроль за удовлетворением потребностей клиентов; определение эффективности подготовки персонала и др.

В стандарте 9001:2000 используются принципы, установленные в стандартах ISO 9000:2000 и ИСО 9004:2000. Он применяется компаниями и организациями морского судоходства с целью продемонстрировать свою способность поставлять продукцию и услуги, отвечающие требованиям потребителей.

Морской транспорт оказывает существенное негативное воздействие на природную среду. Загрязнение моря нефтью, мусором, сточными водами при эксплуатации судов, выбросы в атмосферу паров, газов, пыли во время грузовых операций, ремонта судов, несовместимы с понятием надлежащего качества транспортного процесса. Поэтому в компаниях и организациях морской отрасли получает все большее применение стандарт ISO 14001:1996 — "Системы управления окружающей средой. Технические условия и руководство по применению". Ключевыми элементами этого стандарта являются обязательства руководства компании постоянно совершенствовать работу по защите окружающей среды, выделять необходимые средства для внедрения и функционирования системы управления. Должны быть определены задачи, цели и программа управления для обеспечения постоянного улучшения действий в отношении окружающей среды.

Система управления окружающей средой — часть общей системы управления компании, которая включает организационную структуру, деятельность по планированию, распределению ответственности, процедуры, процессы и ресурсы для достижения целей и оценки достигнутого в рамках реализации ее экологической политики. Данный стандарт применяется к тем экологическим аспектам, которые компания может контролировать и на которые она может оказывать влияние. Напомним в этой связи, что основным международным документом, которым руководствуются судовладельцы и экипажи судов в отношении защиты природной среды, является Конвенция MARPOL 73/78, а соответствующие меры и процедуры по реализации ее требований предусмотрены в документах судовой системы управления безопасностью.

Учитывая, что безопасность и эффективность эксплуатации судов зависит, главным образом, от профессиональных качеств (и в том числе здоровья) работающих на них людей, в крупных судоходных компаниях начали применять положения стандарта ISO OHSAS 18000:1999 — "Системы управления профессиональной безопасностью и здоровьем". Соответствующие составные элементы системы управления OHSAS являются частью общей системы управления безопасностью судна и облегчают управление рисками, связанными с эксплуатационной деятельностью членов экипажа. То есть идентификацию существующих опасностей, которые потенциально могут привести к ухудшению здоровья, травмам и болезни, и принятие необходимых мер по их устранению или минимизации последствий проявления.

11.7. СТРАХОВАНИЕ РИСКОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

11.7.1. Основные понятия

Морское страхование — первый и наиболее древний вид страхования. Можно считать, что оно начало существовать в 900-700 годах до нашей эры в Левантийской империи. Раннее возникновение морского страхования объясняется тем, что торговля издавна связана с мореплаванием, более всего подверженным воздействиям стихии, в то время как морские суда и, перевозимые на них грузы, представляют большую ценность и, следовательно, их гибель или повреждение причиняют владельцам крупные убытки. Все это вынуждало владельцев грузов искать пути и средства компенсации возможных потерь. Значительное распространение морское страхование получило в середине XIV века в Италии, бывшей в то время основным центром морской торговли. Именно в Генуе был, в частности,

выдан первый дошедший до нас полис морского страхования, датированный 1347 годом.

Первоначально вопросами выдачи морского займа и их документальным (в том числе нотариальным) оформлением при свидетелях занимались *менялы-ростовщики*. Затем, по мере развития финансово-денежных отношений, страховая деятельность выделилась из сферы обращения ростовщического и банковского капитала в самостоятельное звено финансовой системы – в *страховые компании* (акционерные страховые общества и клубы взаимного страхования). Одновременно получила развитие соответствующая инфраструктура, связанная с оценкой риска морского предприятия, позволяющая обоснованно делать суждения относительно мореходных качеств судна и профессионального опыта капитана и экипажа (*морской сюрвей*).

В начальный период развития торгового мореплавания для морского страхования было характерно, что один договор страхования (полис) покрывал как грузы, так и судно, на котором они перевозились. С развитием морской торговли и судоходства грузы все чаще стали перевозиться на судах, принадлежащих не владельцам груза. Это привело к обособлению интересов в сохранности грузов и судов, и соответственно, к размежеванию морского страхования на две сферы: страхование грузов (карго) и страхование судов (каско), оформленных различными полисами. Постепенно морское страхование распространилось по всей Европе.

Со временем наиболее мощным морским страховым рынком стал английский. История развития морского страхового дела в Англии ассоциируется со словом "Ллойд". Эдварду Ллойду (XVII век) принадлежало кафе в Лондоне, весьма популярное среди лиц, причастных к морской торговле. Для удобства клиентов Ллойд с 1696 года стал регулярно выпускать коммерческую газету – Lloyd's List, содержащую сведения о движении судов, колебании рыночных цен на товары, уровне фрахтовых и страховых ставок и т.д. Контакты между посетителями кафе постепенно становились все более устойчивыми и в конце концов привели к образованию объединения коммерсантов, сообща принимавших на себя крупные морские риски. В 1779 году страховщики Ллойда разработали стандартную форму морского полиса, на применение которой было дано специальное парламентское разрешение. Полис Ллойда получил широкое распространение и, невзирая на его архаичность, применяется в Англии по настоящее время.

До начала XX века в Англии не было специальных законов о морском страховании. На протяжении нескольких столетий правовое регулирование отношений по морскому страхованию основывалось исключительно на судебных прецедентах. Закон о морском страховании (Marine Insurance Act) появился здесь лишь в 1906 году.

Успехи математики в XVII-XVIII веках поставили страховое дело на научную основу. Научную базу страховых компаний составили накопленные статистические данные наблюдений за морскими происшествиями, авариями и катастрофами. Активно стал использоваться также математический аппарат теории вероятностей и действие закона больших чисел. Из удела отдельных менял-ростовщиков морское страхование постепенно превратилось в крупную сферу приложения капитала, обслуживающего международную морскую торговлю, а страховые компании – в составную часть мировой хозяйственной системы.

В середине XVII века математики Паскаль и Ферма определили основные принципы теории вероятностей. Стало возможным с большей степенью достоверности предсказать возможную величину ущерба в натуральной и денежной форме при неблагоприятном исходе морского предприятия. Благодаря научному предвидению, морской страховщик мог обоснованно принимать меры по предупреждению неблагоприятных последствий проявления рисков морской перевозки грузов.

За прошедший с тех пор период времени, одновременно с бурным развитием международной торговли и огромным прогрессом в сфере судоходства, морские страховщики также совершенствовали свою технику и технологию, чтобы предлагаемый ими вид услуг полностью отвечал потребностям практики морской транспортировки грузов. В современных условиях страхование стало непременным элементом любой предпринимательской деятельности, который сопровождает и обслуживает торговлю и судоходство.

Морское судоходство, даже при современных достижениях в области судостроения и судовождения, связано с повышенной

опасностью. Время года, в которое совершается рейс, тип и техническое состояние судна, род груза, район плавания и другие обстоятельства существенно влияют на степень сохранности груза и самого судна. Во время плавания судно и груз могут погибнуть или получить повреждения в результате шторма, посадки на мель и по другим причинам, что не может быть поставлено в вину судовладельцу или кому-либо.

Кроме того, ответственность судовладельца за груз, даже когда она имеет место, во многих случаях ограничена, а значит, не обеспечивает полного возмещения причиненного ущерба. Поэтому судовладельцы и грузовладельцы испытывают потребность в такой системе охраны своих имущественных интересов, которая гарантировала бы их восстановление и в тех случаях, когда ответственность другой стороны не наступает вовсе или позволяет компенсировать убытки лишь частично. Такой системой является морское страхование, ставшее неотъемлемым элементом морского судоходства.

Экономическая сущность страхования состоит в возмещении убытков из централизованного страхового фонда, созданного за счет взносов, производимых отдельными заинтересованными лицами. Страхование основано на том, что в результате распределения убытков, понесенных одним лицом, между всеми участниками транспортного процесса (судно, груз, фрахт) для каждого из них в отдельности убыток становится едва ощутимым; в то же время имущественное положение потерпевшего восстанавливается быстро и почти без всяких для него потерь.

Страховые фонды находятся в распоряжении специальных страховых организаций и используются ими для компенсации потерь и убытков, возникающих у соответствующего лица от определенных опасностей.

Таким образом, *цель морского страхования* состоит в возмещении убытков, понесенных кем-либо из числа застрахованных лиц, путем распределения убытков между всеми страхователями. Международная торговля и морские перевозки сейчас невозможны без страхования как обязательного условия международных контрактов. Возникли и быстро развиваются *рынки страхования*. Для судовладельцев, фрахтователей и других участников внешней торговли эти рынки выступают как сфера страховых услуг, ориентированных на обеспечение бесперебойности транспортного процесса и безопасности мореплавания. Они подразделяются по отраслям и по масштабам (национальные, региональные, международные).

Международный рынок морского страхования представлен, прежде всего, страховой корпорацией Ллойда (Lloyd's of London) и Институтом лондонских страховщиков (Institute of London Underwriters, ILU). Как уже указывалось, страховая корпорация Ллойда обязана своему существованию "кофейному дому" Эдварда Ллойда в Лондоне, недалеко от ворот лондонского морского торгового порта, в котором собирались люди, связанные с судоходством, торговлей и морским страхованием. Здесь обговаривались условия торговых сделок, продавались, покупались и страховались товары и суда. В настоящее время — это не компания, а объединение физических лиц-индивидуалов (сейчас их около 3000), несущих неограниченную имущественную ответственность по своим обязательствам и в связи с заключенными при их содействии договорами морского страхования. Реально работающие члены страховой корпорации Ллойд объединены в синдикаты.

Синдикат — это форма объединения членов страховой корпорации Ллойд для совместного ведения дел по страхованию и перестрахованию (вторичное размещение рисков). Деятельность синдикатов строится по отраслевому принципу. Имеется ряд синдикатов, которые занимаются вопросами, например, морского страхования, другие из них специализируются на авиационном страховании, личном страховании и т.д.

В профессиональном плане за деятельность синдиката отвечает *андеррайтер* (Underwriter), который внес под залог крупный денежный депозит в страховую корпорацию Ллойд. Синдикаты, специализирующиеся на операциях морского страхования, равно как и все остальные синдикаты корпорации Ллойд, не имеют прямой и непосредственной связи со своими клиентами в лице судовладельцев, фрахтователей и иных страхователей, обладающих конкретным страховым интересом. Это общение по поводу морского страхования осуществляется через посредников — *страховых брокеров*, имеющих специальную аккредитацию при страховой корпорации Ллойд. Отсюда название — брокер Ллойда. Наличие аккредитации (сопровождающейся круп-

ным денежным взносом в корпорацию) служит определенным доказательством высокой деловой репутации данного страхового брокера. Таким образом, размещение риска в страховую корпорацию Ллойд возможно только через аккредитованного брокера, который выступает посредником между страхователем и синдикатом в лице его андеррайтера.

Страховой агент является представителем страховщика, он действует исключительно в его интересах и за его счет. *Страховой брокер*, как любой коммерческий посредник, должен добросовестно действовать в интересах обеих сторон договора. Однако его положение своеобразно: *он действует как представитель страхователя в его интересах, а вознаграждение получает от страховщика.*

Страхователь полностью изолирован от страховщика и зависит от брокера. Обладая высокой квалификацией, брокер консультирует страхователя во всех вопросах страхования, рекомендует ему наилучшие условия страхования его интереса, защищает интересы страхователя при заключении и оформлении договора. Еще большая роль принадлежит брокеру при наступлении страхового случая: брокер не только должен помочь страхователю в оформлении всех необходимых документов для заявления претензии страховщику, но и содействовать страхователю в получении страхового возмещения. Схема взаимоотношений участников страхования показана на рисунке 1.7.



Рис. 11.7. Схема взаимоотношения участников страхования

Страховая корпорация Ллойд проводит все виды имущественного и личного страхования, включая операции, связанные с выдачей гарантий. Кроме проведения страховых операций, через свои структурные подразделения (включая агентов и сюрвейеров в морских портах мира), она оказывает широкий круг разнообразных услуг информационного, консультационного, рекомендательного характера.

Роль и значение Института лондонских страховщиков, который сотрудничает и конкурирует с корпорацией Ллойд, объясняется тем, что это учреждение разрабатывает стандартизированные условия договоров морского страхования, которые используются на практике многими страховыми компаниями в Великобритании и других странах. Эти условия представляют собой *набор оговорок*, применительно к тем или иным страховым интересам, которые имеет судовладелец (перевозчик), выступающий в роли страхователя. Из набора оговорок формируются конкретные условия договора страхования. Характерно, что ряд андеррайтеров Института лондонских страховщиков одновременно являются андеррайтерами страховой корпорации Ллойда. Насчитывается около 8 тыс. андеррайтеров, которые специализируются в области морского страхования. Деятельность института контролируется комитетом, избираемым его членами.

Считается, что почти 100% всех судовладельцев, в настоящее время, осуществляют страхование рисков, которые обусловлены морскими опасностями при осуществлении морского предприятия. *Морские опасности* — это обобщенное понятие, которое объединяет риски, связанные с торговым мореплаванием, и возникающие вследствие непредвиденных случайностей, форс-мажорных обстоятельств.

Под *морским предприятием* понимается:

1) рейс или период времени, в течение которого имущество (судно, груз), а также жизнь членов экипажа судна подвергается морским опасностям;

2) совокупность имущественных интересов, заключенных в определенном рейсе судна (судно, груз, фрахт). В широком смысле — это *объекты страхования*.

Объективная необходимость в морском страховании заключается в наличии страхового интереса у всех участников страхо-

вого фонда. *Страховой интерес* (Insurable Interest), в широком смысле слова, выражает экономическую заинтересованность физического или юридического лица в морском страховании в целях минимизации и преодоления рисков, обусловленных морскими опасностями и другими непредвиденными обстоятельствами при выполнении рейса.

В морском страховании участвуют две стороны: *страхователь* (судовладелец, грузовладелец), то есть физическое или юридическое лицо, имеющее страховой интерес при осуществлении морского предприятия, и *страховщик* (страховая компания), который за определенную плату принимает на себя риски опасностей, связанные с этим предприятием.

В настоящее время ***страхование на морском транспорте совершается в двух организационных формах***:

1. Договорного (акционерного, коммерческого страхования);
2. Взаимного страхования.

Следует, однако, иметь ввиду, что при всех отличиях, которыми обладают договорное и взаимное страхование, они представляют лишь разновидности морского страхования, имеющего целью восстановление имущества страхователя и постановку его в такое положение, как если бы страховой случай не наступил совсем.

При *договорном страховании* — между страховщиком и страхователем заключается договор о том, что страховая компания (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю (судовладельцу) или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб.

При *взаимном страховании* — страхователи, объединяясь в специально созданные клубы и ассоциации, создают страховой фонд для возмещения убытков, постигших кого-либо из участников клуба. Входящие в клуб судовладельцы одновременно являются страхователями и страховщиками. Клуб действует как центр по перераспределению убытков между его членами пропорционально вероятности убытка для каждого из них. Например, если клуб состоит из пяти судовладельцев, располагающих десятью идентичными во всех отношениях судами, причем судовладельцу А принадлежит два судна, судовладельцу Б — пять, а судовладельцам В, Г и Д — по одному судну, то первый судовладелец принимает на себя 20% любого убытка, второй — 50%, а остальные — по 10%.

Эти группы страховщиков, которые сформировались в сфере морского страхования, различаются в отношении методов образования страхового фонда и оперативного управления им. В первом случае (договорное страхование) страховой фонд переходит в распоряжение и использование специально созданного финансового института и ставит цели получения прибыли. Во втором случае (взаимное страхование) он остается в распоряжении и использовании участников фонда и не преследует целей получения прибыли.

На практике договорная и взаимная формы страхования имеют определенные разграничения: в страховых компаниях осуществляется страхование судов и ответственности за столкновения, а в клубах — другие виды ответственности. В основе разделения сфер деятельности между компаниями и клубами — нежелание страховых компаний удовлетворять все страховые потребности судовладельцев. В сферу клубного страхования попали риски, от которых уклонялось договорное страхование. Именно на такой основе зародилось большинство существующих ныне клубов. Есть клубы, страхующие суда линейных компаний, другие — трамповый. Обычно суда компании, поступающие в клуб, проходят инспектирование; клуб стремится снизить аварийность судов своих членов путем выпуска специальных бюллетеней, информаций и другими способами и, таким образом, уменьшить их страховые премии.

Многообразие объектов, подлежащих морскому страхованию, форм страховых компаний и контингента их клиентов (судовладельцы, фрахтователи, грузовладельцы) обусловили необходимость *классификации морского страхования*. Например, по характеру возникновения страховых правоотношений между страховщиком и страхователем. Если эти правоотношения закреплены в законе, они носят обязательный характер; но они могут выражать и взаимное волеизъявление сторон, направленное на удовлетворение имеющихся страховых интересов. В первом случае указанные правоотношения носят название *обяза-*

тельного морского страхования, во втором — *добровольного*. Основанием для этих правоотношений служит договор морского страхования. Классификация морского страхования показана на рисунке 11.8.

Таким образом, *морское страхование* — это вид транспортного страхования, включающий в себя страхование судов, фрахта, груза и ответственности судовладельца перед третьими лицами. Если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, имеет место *двойное страхование*.

11.7.2. Договорное страхование

Правовую основу договорного страхования составляет *договор морского страхования* (Contract of Marine Insurance), представляющий собой двустороннее письменное соглашение, по которому одна сторона (страховщик) обязуется при наступлении страхового случая возместить убытки (выплатить *страховое возмещение*) другой стороне (страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор), произошедшие вследствие предусмотренных в договоре опасностей или случайностей (страхового случая), которым подвергается объект страхования, а страхователь обязуется уплачивать страховщику обусловленные страховые платежи (*страховые премии*).

Договор морского страхования основывается на принципе *добросовестности*. Согласно этому принципу все участники должны проявлять взаимно высшую степень добросовестности и доверия. В первую очередь, это касается страхователя, который обязуется заботиться о застрахованном интересе (например, о грузе), как если бы он не был застрахован. Несоблюдение принципа добросовестности влечет недействительность (Invalidity) договора страхования со всеми неблагоприятными последствиями для стороны, нарушившей его.

Под *страховым случаем* (Insured Accident) понимается фактическое наступление события, повлекшего за собой определенные последствия или убытки. При этом страхователь обязан принять разумные и доступные меры по предотвращению или



Рис. 11.8. Классификация морского страхования

уменьшению убытков, а также должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать его указаниям, если такие указания будут даны.

К числу возможных страховых случаев относятся морские опасности и другие случайности, которые угрожают торговому мореплаванию. В международной практике они выступают как "Perils of the Sea" и "Perils on the Sea". Типичным страховым

случаем в рамках "Perils of the Sea" является столкновение судов. Типичными страховыми случаями в контексте "Perils on the Sea" выступают пожар на судне, выбрасывание груза за борт с целью избежания гибели судна.

Страховые случаи при всем их разнообразии характеризуются тем, что они создают угрозу (то есть возможность) наступления убытков, но не влекут их с неизбежностью. Неизбежные убытки страхованием не покрываются; например, неисправность (выход из строя) технического устройства в результате коррозии, которая в данных условиях (высокая влажность окружающей среды) является неизбежной. При рассмотрении ряда дел, связанных с требованием страхователя о выплате страхового возмещения в обстоятельствах, при которых возникновение убытков было неотвратимо, суд становился на сторону страховщика, подчеркивая в своем решении: "Цель морского страхования состоит в обеспечении возмещения ущерба от случайностей, которые могут произойти, но не от тех событий, которые *должны* наступить".

Каждый договор морского страхования содержит максимальный размер страхового возмещения — определенную *страховую сумму* (Insured Amount), которую страхователь объявляет страховщику. Страховая сумма не должна превышать *страховую стоимость*, то есть сумму денежной оценки действительной его стоимости, (Insured Value) имущества, в момент заключения договора. Если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость имущества, то такой договор признается недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость. Это правило называют **лимитом страхования**. По желанию страхователя страховая сумма может быть установлена на уровне, не достигающем величины страховой стоимости и тогда имущество окажется застрахованным не полностью, а частично. В таком случае убытки страхователя вследствие наступления страхового случая компенсируются страховщиком выплатой *страхового возмещения* (Insurance Indemnity), пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости. Например, если груз стоимостью 10 тыс. долл. США, был застрахован на 5 тыс. долл. и в процессе морской транспортировки получил повреждения, убытки от которых составили 3 тыс. дол., то сумма страхового возмещения, равная 1,5 тыс. дол., получена из следующего расчета:

Страховая стоимость груза	— 10000 дол.;
Страховая сумма	— 5000 дол.;
Отношение страховой суммы к страховой стоимости	— 5000/10000 = 1/2;
Сумма убытка	— 3000 дол.;
Страховое возмещение	— 1/2 x 3000 = 1500 дол.

Страховые платежи — это плата за морское страхование. Для страхователя — это плата за риск, а для морского страховщика — денежное выражение оцененного риска и источник формирования страхового фонда, который, если произойдет страховой случай, предназначается на выплату страхового возмещения страхователю.

Страховые платежи (взносы), уплачиваемые при заключении договора морского страхования в акционерную страховую компанию, в международной страховой практике носят название *страховой премии* (Insurance Premium), а те же страховые платежи (взносы), уплачиваемые клубу взаимного страхования, называются *Call*.

Размер страховой премии определяется с учетом характера и степени риска, под угрозой которого находится предмет страхования, а также суммы убытков, которые может понести страхователь. Так, *при страховании судна* на размер страховой премии влияют такие факторы как: возраст судна; наличие класса; район плавания; характер предназначенных к перевозке грузов и т.п. *При страховании груза* размер премии зависит от таких обстоятельств как: качество тары и упаковки; место расположения груза на судне; от времени года перевозки и т.д. Страховая премия исчисляется по ставке, представляющей определенный процент страховой стоимости застрахованного имущества, или определенную сумму, подлежащую умножению на величину валовой вместимости (Gross Tonnage, GT) и уплачивается в той же валюте, в какой подлежит выплате страховое возмещение.

Размер страховой премии можно определить довольно просто:

$$R = D \times p,$$

где: R — страховая премия; D — страховая сумма; p — вероятность наступления страхового случая.

Рассмотрим расчет премии на условном примере:

Страховая сумма объекта страхования	— 10000 дол.;
Вероятность наступления страхового случая	— 1%;
Страховая премия	— 10000 x 0,01 = 100 дол.;
Застраховано таким образом	— 50 объектов;
В течение срока страхования погибает, не нарушая законов теории вероятностей	— 1 объект;
Страховое возмещение составит	— 10000 дол.

Как видим, сумма страхового возмещения получилась в два раза больше собранного страхового фонда. Следовательно, надежное для страховщика страхование обеспечивается только при достаточно большом количестве застрахованных объектов, например, более 100. Вместе с тем, прибыль от страховых операций не единственный источник доходов страховой компании. Значительным источником доходов является инвестирование страхового фонда, который находится в полном распоряжении страховщика.

Страховой интерес (Insurable Interest) — мера материальной заинтересованности в страховании. При этом может страховаться не только уже имеющийся интерес (например, судно, груз), но и ожидаемый страховой интерес от благоприятного завершения морского предприятия (например, фрахт или ожидаемая прибыль от продажи груза в месте назначения), а также имущественная обязанность, которой страхователь хотел бы избежать (например, ответственность судовладельца за несохранную перевозку груза) посредством страхования.

По общему правилу, выраженный страховой интерес удостоверяется *страховым полисом* (Insurance Policy) — документом, обычно именным, выдаваемым страховщиком в удостоверение договора страхования и содержащим его условия. При этом страховые полисы в морском страховании подразделяются на:

- *рейсовые*, по которым ответственность страховщика определяется продолжительностью одного рейса судна от порта погрузки до порта назначения;
- *генеральные*, применяемые обычно при страховании грузов, по которым страховщик принимает на себя ответственность за убытки по застрахованным грузам, отправляемым или получаемым страхователем в течение определенного периода времени. О каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального страхового полиса, страхователь обязан сообщить страховщику все необходимые сведения. К числу таких сведений, в частности, относятся: название судна, на котором перевозится груз; путь следования груза и страховая сумма.

Механизм заключения договора морского страхования показан на рисунке 11.9.

В результате заключения договора морского страхования между страхователем и страховщиком складываются определенные правоотношения, которые направлены на удовлетворение имеющихся страховых интересов. Таким образом, в качестве страховой организации, участвующей в заключении договора морского страхования, могут выступать: акционерная страховая компания; клуб взаимного страхования; страховая корпорация Ллойд; Институт лондонских страховщиков.

Любая страховая организация, применительно к заключаемому договору морского страхования — это морской *страховщик* (Insurer). *Страхователь* (Insured) — это судовладелец; морской перевозчик (фрахтователь); грузовладелец; пассажир или член экипажа морского судна.

При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику *сведения об обстоятельствах*, которые имеют важное значение для определения степени риска события, угрожающего объекту страхования, и которые известны страхователю.

В отношении *судна, принимаемого на страхование*, к числу таких существенных обстоятельств относятся:

- год постройки судна (указывает страховщику на его техническое состояние);

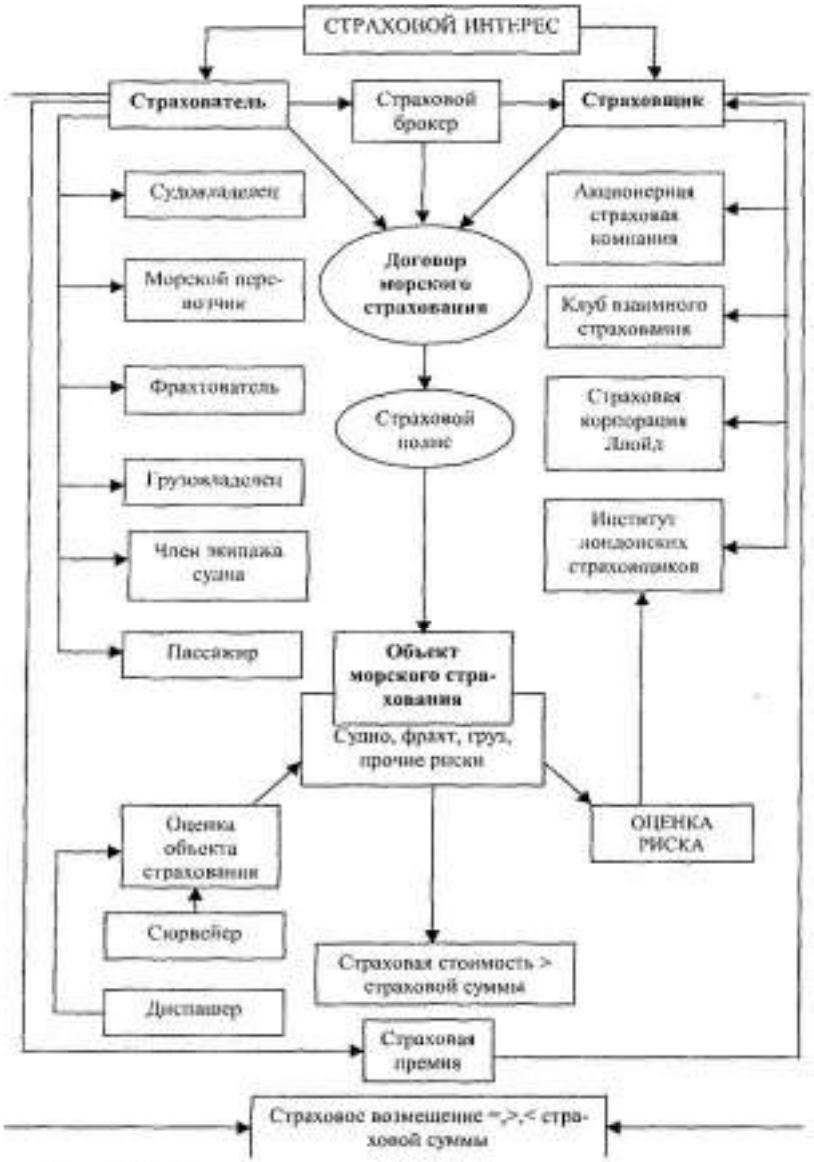


Рис. 11.9. Схема осуществления страхования в судоходстве

- тип судна (сухогруз, нефтеналивное судно, газовоз, автомобильный паром и т.д.);
- валовая вместимость судна;
- флаг судна (где осуществлена регистрация судна. Особое внимание обращается на факт регистрации судна под "удобным" флагом какого-либо иностранного государства). Регистрация судна под "удобным" флагом обеспечивает недосягаемость судна для конфискации и взысканий органами власти страны проживания судовладельца;
- судовладелец (юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании);
- ограничения по району плавания (содержащиеся в судовых документах).

В отношении *груза, принимаемого на страхование*, к числу таких существенных обстоятельств относятся:

- вид груза (генеральный, навалочный, крупногабаритный, рефрижераторный и т.д.);
- позиция товарной номенклатуры (например, в отношении сахара указывается, какой именно подлежит морской перевозке: сахар-сырец, сахар-песок, сахар-рафинад);
- тара и упаковка груза (мешки, бочки, коробки, ящики и т.д.);
- вес, объем груза в соответствующих единицах измерения;
- маршрут следования груза (с точки зрения ожидаемых погодно-климатических условий в процессе морской перевозки, а также необходимого технологического оборудования в порту погрузки и порту выгрузки для погрузочно-разгрузочных операций).

Приведенные перечни носят примерный характер и сопровождаются оговоркой, обязывающей страхователя сообщать и все другие известные ему сведения, имеющие существенное значение для суждения о степени риска, даже при отсутствии запроса об этом со стороны страховщика. Но и после заключения договора страхователь должен сообщать страховщику обо всех обстоятельствах, существенным образом увеличивающих опасность, которой подвергается застрахованное имущество. При

страховании судна такими обстоятельствами могут быть: задержка рейса; плавание во льдах; буксировка застрахованным судном других судов и т.д. При страховании грузов имеются в виду: значительное замедление отправки груза; изменение порта выгрузки; перегрузка на другое судно.

Нарушение страхователем своей обязанности в отношении предоставления информации о существенных обстоятельствах освобождает страховщика от платежной обязанности поскольку на основе полученных от страхователя сведений страховщик не только определяет свое отношение к заявке страхователя (страховать или нет), но и основывает свою позицию по условиям обязательств, в частности, по ставке страховой премии. Такие (существенные) обстоятельства служат основанием для суждения морского страховщика относительно объекта морского страхования. Сопоставляя существенные обстоятельства и сравнивая их друг с другом, а также имеющимся прошлым опытом, морской страховщик выносит решение относительно *целесообразности заключения договора страхования*.

Если такой договор заключается, то в удостоверение его страхователю вручается страховщиком страховой полис, содержащий условия страхования. Следовательно, обращаясь к страховщику с заявлением об истребовании страхового возмещения, страхователь обязан, в первую очередь, представить страховщику полис, а также документальные доказательства наличия у него страхового интереса, наступления страхового случая и суммы понесенных убытков. Убытки от страхового случая могут выражаться в повреждении или полной утрате застрахованного имущества (судна, груза), имущественной ответственности судовладельца перед другими лицами. В последнем случае судовладелец выплачивает потерпевшей стороне соответствующую сумму и после этого получает от страховщика ее компенсацию.

Страхование судов. В период эксплуатации суда подвергаются опасностям различного рода, зависящим от района плавания, вида перевозимых грузов и т.д. Посадка на мель, столкновение, повреждение судном портовых сооружений могут произойти в результате неправильного маневрирования, при плохих погодных условиях. Возможно возгорание груза, пожар в машинном отделении; и огонь, в свою очередь, может стать

причиной повреждений, а порой и полной потери судна. Гибель судна в результате влияния шторма или урагана — тоже реальное событие. Убытки от гибели судна среднего тоннажа составляют 7-12 млн. дол. США, крупнотоннажный танкер стоит 50-60 млн. дол. США. Обычные среднемесячные потери мирового флота составляют от 10 до 16 судов. Наибольшие убытки, зафиксированные в связи с гибелью морских судов, таких как: лайнер "Титаник" (убытки в настоящее время не определены достаточно точно); танкер "Олимпик Брейвери" (убытки 50 млн. дол. США); лихтеровоз "Мюнхен" (общие убытки вместе с грузом составили 70 млн. дол. США).

Наиболее тяжелые последствия возникают при опрокидывании судна в результате неправильной загрузки, когда гибнет судно, весь груз и экипаж.

Аварийные повреждения судов, главным образом, связаны со следующими причинами:

- навалы на причалы и другие неподвижные объекты;
- касания грунта;
- ледовые повреждения корпуса и винтов;
- небрежность при грузовых операциях;
- неправильная техническая эксплуатация судовых устройств и механизмов.

Аварийные происшествия с судами возникают гораздо чаще, чем гибель судов, и среднегодовые убытки от таких происшествий превышают убытки от гибели судов в 2-2,5 раза, достигая 1 млрд. дол. США.

Безопасность плавания судна зависит от: конструктивных особенностей судна; качества постройки; материалов, из которых изготовлено судно; оборудования; классификационного общества, которое присвоило судну класс и под надзором которого оно находится. Одним из *важнейших факторов безопасности является профессиональная квалификация экипажа*, который обеспечивает эксплуатацию судна в различных производственных и погодных условиях.

Известно, что опасности для судна в море всегда существуют, многие из них не зависят от человека, предсказать и минимизировать их воздействие очень трудно, а порой невозможно. Поэтому важно, чтобы судовладелец застраховал свое

судно таким образом, чтобы были покрыты и его вложения и вложения кредитора в случае полной потери судна или нанесения ему больших повреждений. Сделать это можно с помощью *страхования судов (страхования КАСКО)*, являющегося важнейшим покрытием для судна. Данное страховое покрытие охватывает само судно и все находящиеся на борту устройства, которые принадлежат либо самой судоходной компании, либо взяты ею в аренду, а также все находящиеся на борту запасные части к самому судну или его механизмам. Часто его называют *страхованием "корпуса и машины"* (Hull & Machinery, H&M). Страхование КАСКО не охватывает провиант, бункер, оборудование машинного отделения и палубное вместе с другими устройствами, предназначенными для использования на судне, например, крепежными — для обеспечения безопасности и защиты груза. Также КАСКО страхование не покрывает увечье, смерть людей и причинение ущерба личному имуществу.

Страхование H&M покрывает потери или повреждения судна, случившиеся вследствие:

- опасностей моря, рек, озер или других судоходных вод;
- пожара, взрыва;
- хищения посторонними лицами;
- выбрасывания груза за борт;
- пиратства;
- контакта с береговым транспортным средством, оборудованием дока (причала);
- землетрясения, молнии, извержения вулкана.

Страхование КАСКО очень разнообразно. В целях стандартизации договоров страхования, предоставления выбора страхователю в страховом покрытии при страховании судов применяют различные условия, объединяющие определенную группу рисков:

- *"С ответственностью за гибель и повреждение"* — условие, так называемого, "полного покрытия", когда страховщик возмещает судовладельцу убытки от гибели или повреждения судна. Причинами такой гибели может быть пожар, взрыв на судне, бури, землетрясения, посадка на мель, столкновение с различными предметами, любые другие опасности, связанные с мореплаванием;

- *"Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения"* — полностью возмещаются страховщиком убытки от полной гибели судна, а убытки от повреждений только в тех случаях, если они явились следствием крушения судна;
- *"Без ответственности за частную аварию"* — предполагает, что страховщик несет свои обязательства в том же объеме, что и на полных условиях страхования "С ответственностью за гибель и повреждение", но за исключением ответственности за частную аварию. Под *аварией* понимается ущерб и убытки, а также чрезвычайные расходы, понесенные судном, грузом и фрахтом в процессе морской перевозки. В соответствии с природой этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки они подразделяются на *общую аварию* и *частную аварию*. Общая авария подлежит распределению между судном, фрахтом и грузом, в то время как частную аварию (убытки, расходы) несет тот, кто ее потерпел или тот, на кого возлагается ответственность за нее;
- *"С ответственностью только за полную гибель судна"* — самое "узкое" условие страхования. В соответствии с ним финансовая ответственность страховщика перед судовладельцем возникает лишь в случае гибели судна.

Необходимо подчеркнуть, что страхование ответственности ни в коей мере не снижает заинтересованности судовладельца в принятии всех зависящих от него мер, направленных на предотвращение аварийных ситуаций. Во-первых, возмещение страховщиком сумм, уплаченных судовладельцем потерпевшим лицам, не затрагивает дисциплинарной, административной, а в некоторых случаях и уголовной ответственности служащих судовладельца, виновных в наступлении аварийного случая. Во-вторых, размеры страховой премии устанавливаются страховщиком в зависимости от результатов эксплуатации судна в период прохождения страхования и при неоднократных аварийных случаях по вине судовладельца могут быть повышены до такой степени, которая вынудит судовладельца позаботиться о снижении аварийности эксплуатируемых им судов.

Страхование грузов. Цель такого страхования, так называемого *страхования КАРГО* – защитить экономические интересы грузовладельца, относящиеся к грузу, при его транспортировке на судне из одного места в другое.

Правила Инкотермс обеспечивают решение трех принципиальных условий международного контракта купли-продажи: момент и место перехода рисков случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя; распределение между ними расходов по транспортным операциям; документы или электронные сообщения, отправляемые продавцом покупателю в подтверждении доставки товара. Именно переход рисков определяет желание или обязанность страхования проданных товаров.

Лицом, заинтересованным в страховании груза, является тот, у кого могут возникнуть убытки, обусловленные гибелью или повреждением груза, например, собственник груза. После того, как право собственности на груз переходит к покупателю груза, с этого момента у него возникает страховой интерес в отношении груза. По условиям контрактов купли-продажи CIF и CIP, получивших широкое распространение в международной коммерческой практике, продавец обязан застраховать проданный товар в пользу покупателя. Интерес в страховании груза могут, помимо его собственника, иметь и другие лица. Например, хранитель, если по условиям обязательства он принимает на себя риск случайной гибели или повреждения вверенного ему товара.

Риск потери или повреждения груза при морской транспортировке в той или иной степени всегда будет иметь место. Это зависит как от сил природы, от неисправностей судового двигателя, так и от человеческих ошибок, неосторожности или халатности. Характер и свойства самого груза тоже несут в себе некоторую часть риска. К этому также имеет отношение тип и характеристики самого транспортного средства – судна, время транспортировки, способ передвижения и его маршрут. Таким образом, груз во время транспортировки подвергается влиянию множества различных, в том числе агрессивных, факторов, на которые его владелец, да и сам перевозчик не могут повлиять.

Ответственность морского перевозчика за груз регулируется законами, принятыми государствами в соответствии с международными конвенциями. В большинстве своем положения

об ответственности перевозчика не имеют никаких исключений. Это значит, что стороны не могут заключать договоры морской перевозки в обход национального закона или международных конвенций.

Перевозчик несет ответственность возмещения за потерю или повреждения, нанесенные грузу в то время, когда тот находится на его ответственности, то есть от момента получения до момента сдачи. Ответственность возмещения подразумевает, что сам перевозчик, его служащие или другие лица, которых он нанимает для выполнения поручений, связанных с транспортировкой, могут быть призваны к ответственности за повреждение или потерю груза.

Основным в морском страховании грузов является условие "С ответственностью за все риски". Широко распространены также в международной практике условия: "С ответственностью за частную аварию" и "Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения". Для подчеркивания непрерывности страховой защиты на всем пути следования груза, в договорах страхования (полисах) используется оговорка о страховании "От склада до склада" или "От двери до двери".

При страховании по условию "*С ответственностью за все виды риска*" возмещаются:

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие по любой причине;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка.

При страховании по условию "*С ответственностью за частную аварию*" возмещаются:

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури или других стихийных бедствий; крушения или столкновения судов между собой; удара их о неподвижные или плавучие предметы; посадки судна на мель; взрыва; повреждения судна льдом, подмочки забортной водой, а также мер, принятых для спасания или тушения пожара;
- убытки вследствие пропажи судна без вести;

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива.

При страховании по условию *"Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения"* возмещаются:

- убытки полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури или других стихийных бедствий; крушения или столкновения судов между собой; удара их о неподвижные или плавучие предметы; посадки судна на мель; взрыва; повреждения судна льдом; подмочки забортной водой, а также мер, принятых для спасания или тушения пожара;
- убытки вследствие пропажи судна без вести;
- убытки от полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива;
- убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения судов между собой или со всяким неподвижным или плавучим предметом, включая лед; пожара или взрыва на судне; посадки судна на мель;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии.

Наличие трех вариантов страхования повышает гибкость договора: некоторые грузы, например, руда, уголь — не могут быть повреждены в процессе морской перевозки и страхуются на условиях "Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения". Другие грузы, подверженные повреждениям: предметы широкого потребления, оборудование, продовольственные товары страхуются на условиях "С ответственностью за все виды риска".

При любом варианте страхового покрытия страховщик не принимает на себя обязательств по убыткам, вызванным следующими причинами:

- естественная убыль груза и другие его свойства, приводящие к неизбежным потерям;
- погрузка грузов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания без уведомления страховщика;
- военные, пиратские действия, народные волнения, распоряжения властей, забастовки и т.п.;

- умысел или грубая неосторожность страхователя, грузоотправителя, грузополучателя или их представителей;
- задержки в доставке;
- влияние температуры и влажности трюмного воздуха и подмочка груза конденсатом;
- несоответствие тары и упаковки грузу, а также отправка груза в поврежденном состоянии.

Аварийный комиссар (Average Adjuster) — уполномоченное юридическое или физическое лицо морского страховщика, которое занимается установлением причин, характера и размера убытка в результате аварии и нанесения ущерба застрахованному имуществу (судну, грузу). К услугам аварийного комиссара прибегают страховщики для защиты своих интересов при наступлении страхового случая с застрахованным имуществом.

При наступлении страхового случая страхователь обязан обратиться к определенному аварийному комиссару, представляющему интересы страховщика в данной стране. По результатам проведенной работы аварийный комиссар составляет ***аварийный сертификат*** (Survey Report), на основании которого страховщик принимает решение о страховой выплате или отклонении претензий страхователя.

Аварийный сертификат содержит подробные данные об обстоятельствах дела и все сведения, необходимые для окончательного расчета по убытку и оплате страхового возмещения. Аварийный сертификат прикладывается к письменному заявлению страхователя о возмещении ущерба по факту страхового случая, исходя из условий заключенного ранее договора морского страхования. Последний совершается в письменном виде и вступает в силу с момента уплаты страхователем страховой премии, если законом или договором не предусмотрено иное.

Страховщик может отказать в уплате страхового вознаграждения, если страхователь:

1) сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске;

2) не известил страховщика о существенных изменениях в риске, которые появились после заключения договора страхования;

3) не принял мер к спасению и сохранению груза и не известил о страховом случае страховщика.

Договорное страхование судна традиционно не распространяется на целый ряд рисков, связанных как с владельцем судна, так и с использованием его для перевозки грузов. Так, в частности, страхование КАСКО не предусматривает возмещение убытков судовладельцу, связанных с его ответственностью за груз, а именно: от недостачи и повреждения груза, от таможенных и других штрафов, уплачиваемых судовладельцем из-за ошибок и упущений капитана и членов судового экипажа и других лиц.

11.7.3. Взаимное страхование

В международном торговом судоходстве наиболее исчерпывающим образом гарантируют свои имущественные интересы те судовладельцы, которые сочетают страхование на договорных началах с участием в клубах взаимного страхования, которые в настоящее время получили широкое распространение.

Наибольшую известность приобрели английские общества, именуемые Protecting and Indemnity Clubs (P&I Clubs). Указанное наименование объясняется историческими причинами. Первоначальным поводом для образования таких обществ послужило то обстоятельство, что по договору морского страхования в Англии ответственность страховщика в случае столкновения судов (в целях стимулирования бережного отношения к судам) ограничивается 75% убытков, понесенных судовладельцем-страхователем, 25% ущерба остаются невозмещенными. Это и побудило судовладельцев, заинтересованных в возможно более всеобъемлющей страховой охране их имущества, прибегнуть к организации объединения в целях распределения указанных убытков, постигших кого-либо из них и не возмещенных по договору морского страхования, между всеми членами ассоциации. Так возникли взаимные отношения по страхованию корпусов судов, послужившие прообразом современных P&I Clubs. В последующем эти общества стали принимать на страхование не только 75% убытков от столкновения судов, но и ряд других рисков (например, ответственность судовладельца за вред, причиненный лицам судового экипажа, пассажирам или береговым рабочим, а также за убытки от повреждения судном портовых сооружений и т.д.), объединяемых общим

названием Indemnity Risks. Соответственно, и общества, занимавшиеся страхованием таких рисков, именовались Indemnity Clubs.

В то же время судовладельцы испытывали потребность и в ограждении своих имущественных интересов, связанных с ответственностью за сохранность транспортируемых ими грузов (недостача, повреждение и т.п.). Подобного рода риски стали принимать на себя возникшие вскоре Protecting Clubs. Затем эти организации постепенно слились в единые Protecting and Indemnity Clubs, сохраняя до недавнего времени различные денежные фонды для компенсации убытков по P&I Risks. Однако несколько лет назад эти раздельные фонды также были объединены, в связи с чем в настоящее время разграничение P&I Risks утратило практическое значение, сохранившись лишь в названии соответствующих клубов как дань исторической традиции.

Взаимное страхование судовладельцев получило широкое распространение во всем мире. P&I Clubs имеются в Англии, Швеции, Норвегии, США, Японии и других странах. Однако, если американские и скандинавские общества построены, в основном, по национальному признаку, то крупные английские клубы насчитывают в числе своих членов судовладельцев более чем шестидесяти стран.

Круг страховых рисков в этих обществах весьма широк — от похоронных расходов в связи со смертью члена экипажа до штрафов, взыскиваемых портовыми властями за нарушение таможенных, санитарных и других правил и норм. Клуб не только возмещает судовладельцу понесенные убытки и расходы, но и активно содействует их предотвращению или сокращению.

Клубы взаимного страхования не конкурируют со страховыми компаниями, а дополняют их, принимая на себя те страховые риски, которые не охватываются договорным страхованием, как например:

- ответственность за утрату и повреждение груза, происшедшие по вине перевозчика или другого лица, за действия которого он несет ответственность;
- ответственность перед третьей стороной, возникшая в результате столкновения и не подпадающая под обычное страхование;

- ответственность за ущерб, причиненный судам или находящемуся на них имуществу иным образом, чем столкновение, в результате небрежности в судовождении или управлении судном;
- ответственность за ущерб, причиненный береговым или плавающим сооружениям;
- неполученные доли, причитающейся с груза по общей аварии, в результате неуплаты ее грузовладельцем;
- штрафы, наложенные на судно таможней или другими органами власти;
- ущерб, связанный с потерей жизни или болезнью моряков и других лиц, ответственность за которые возлагается на судовладельца.

Страхование в клубе может быть произведено как по всем видам страхуемых рисков, так и только по отдельным рискам.

В настоящее время деятельность в клубах взаимного страхования выходит за рамки чисто страховых операций. Они оказывают судовладельцам услуги по широкому кругу вопросов, связанных с эксплуатацией транспортных средств и морской перевозкой. Клубы располагают представителями в основных портах мира, которые оказывают эффективную помощь капитанам судов и агентам. С точки зрения многих судовладельцев, важнейшей услугой со стороны клубов является выдача гарантий для избежания ареста судна или освобождения его из под ареста.

Финансовые средства клуба образуются из платежей, вносимых судовладельцами-членами клуба. Платежи эти подразделяются на авансовые взносы, вносимые в начале каждого полисного года, и дополнительные взносы, число, размер и сроки внесения которых устанавливает комитет директоров в зависимости от финансовых результатов деятельности клуба. Из взносов и образуется капитал, который расходуется на уплату убытков по претензиям. Кроме того, с членов взимается сбор, идущий на покрытие управленческих расходов по содержанию клуба.

В клуб вступают не судовладельцы, а отдельные суда. Судно, застрахованное в клубе, называется *введенным судном*. Судовладелец может ввести в клуб одно судно, несколько судов или весь свой флот. Обычно судно вводится в клуб на полисный

год, который начинается и заканчивается в полночь по Гринвичу 20 февраля каждого года. Но судно может быть введено в клуб и на один рейс. Судно вводится в клуб по письменному заявлению судовладельца, в котором должны быть представлены сведения:

- объем страхования КАСКО;
- тип, размер, флаг и год постройки судна;
- район и характер эксплуатации;
- об управляющих судна, капитане и экипаже;
- о перечне рисков, от которых судовладелец хочет получить страховое покрытие.

Менеджеры клуба, рассматривая заявление, могут потребовать дополнительные данные о судне и его управлении и могут отказать во введении судна в клуб без объяснения причин. Это может быть связано с ветхостью судна, низким уровнем управления и другими причинами. При введении судна в клуб судовладелец принимает как обязательные все условия и правила клуба.

11.7.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая

Как показано ранее, решение о страховании судна/груза принимает судовладелец, который и оформляет все необходимые документы на определенных условиях. О факте и условиях страхования сообщается капитану, который должен обеспечить выполнение необходимых действий, вытекающих из договора страхования. В данном разделе на примере ситуаций, когда возникают события, подпадающие под определение "страховой случай", показаны необходимые действия капитана. Разумеется, это всего лишь схема, в действительности (в практике) могут приниматься и другие решения — в зависимости от конкретных условий перевозки, страхования, причин потенциального риска убытков для судовладельца и др.

Предположим, после открытия люков судна в порту назначения обнаружили, что значительная часть груза (застрахованного) испорчена. На рисунке 11.10. показаны действия капитана (по информированию о случившемся) в данной ситуации.

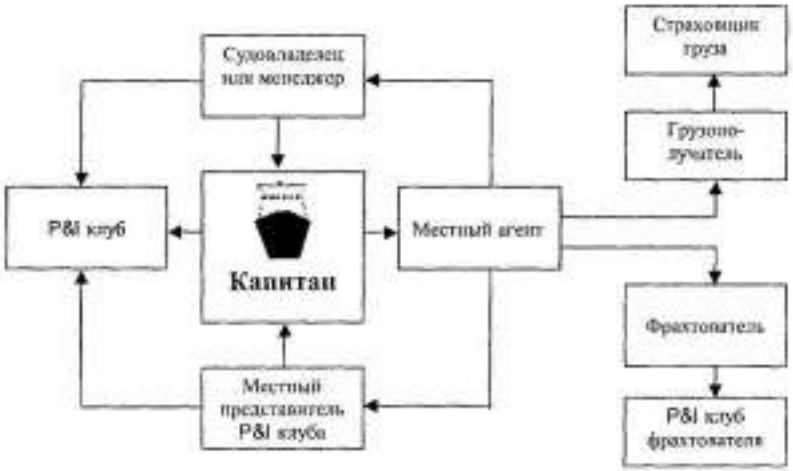


Рис. 11.10. Действия капитана при наступлении страхового случая

Одной из первых оповещается страховая компания. После оповещения о случившемся всех заинтересованных сторон и получения рекомендаций/указаний от судовладельца и клуба P&I капитан действует в соответствии с ними. В частности, могут приглашаться независимые сюрвейеры для оценки масштабов и установления причин порчи (Appointing Experts), устанавливаются непосредственные контакты участников перевозки между собой, начинается расследование инцидента. Эти действия показаны на рисунке 11.11.

При угрозе ареста судна в эту схему включают местный суд и банк, финансирующий страховую компанию. С ними дела решают адвокаты (юристы) страховщика груза (Cargo Underwriter).

Для разбирательства случая несохранной доставки груза и защиты интересов судовладельца капитан и офицеры должны подготовить комплекс документов, к которым, в частности, относятся:

- план судна (расположение грузовых помещений, танков и т.д.);
- мерительное свидетельство судна;
- классификационный сертификат;
- судовая роль;

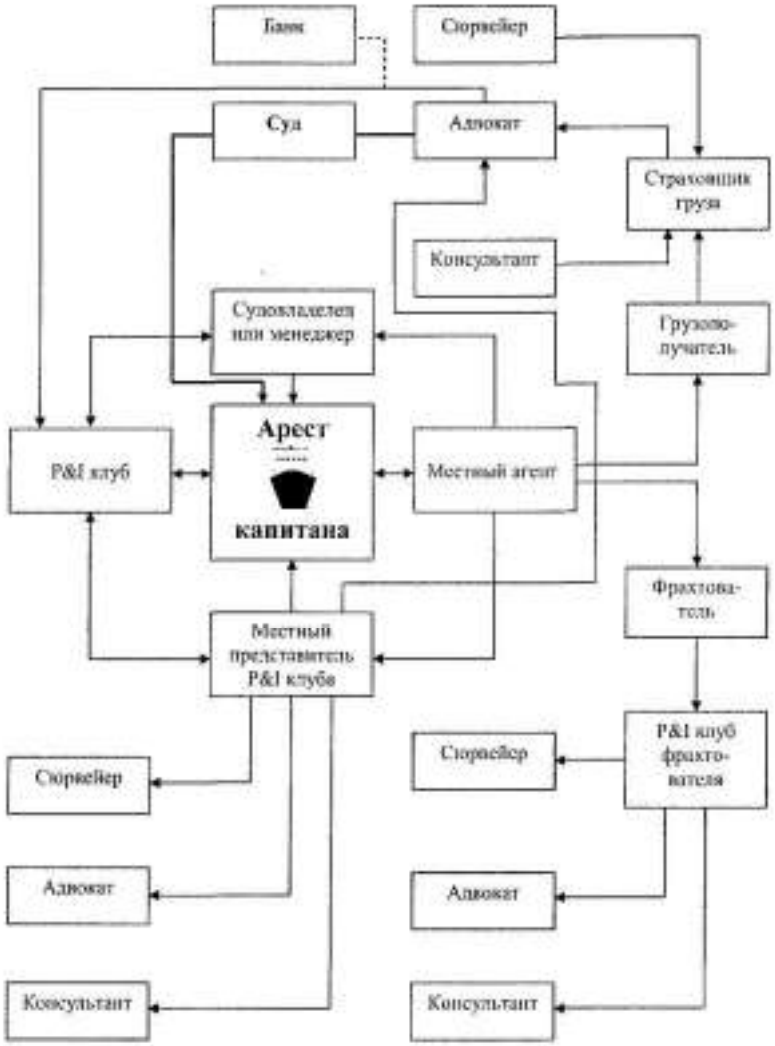


Рис. 11.11. Схема связей при расследовании инцидента

- доклады капитана (ст. помощника, ст. механика) о регулярном осмотре и обслуживании судна и его оборудования;
- инструкции компании по обслуживанию судна;
- графики обслуживания, проверок и ремонта;
- журналы проверок, обслуживания;
- система судового менеджмента, записи о внешних и внутренних проверках (аудит);
- записи о содержании и корректуре навигационных пособий;
- записи о ремонтах, выполненных сторонними организациями;
- дипломы и сертификаты членов экипажа;
- записи о проверках грузовых устройств;
- расчеты дедвейта судна;
- судовые расчеты изгибающих моментов в различных стадиях эксплуатации;
- расчеты остойчивости;
- расписки грузовых помощников капитана в приеме груза (Mate's Receipts);
- коносаменты;
- чартер-партия;
- "Draft Survey" со всеми сопроводительными документами;
- заявление о морском протесте (письма протеста);
- выдержки из судового журнала для периода плавания с грузом, включая погрузочно-разгрузочные операции;
- записи о вентилировании трюмов (если не указано в судовом журнале);
- записи о замерах температур воздуха в грузовых помещениях;
- записи о замерах воды в льялах;
- машинный журнал за этот период;
- таймшит, стейтмент оф фэктс в портах погрузки и выгрузки;
- нотис о готовности судна к грузовым операциям.

И еще, по крайней мере, 20 документов, относящихся к укладке, размещению грузов и другим операциям на судне.

Представленные капитаном, экспертами, сюрвейерами документы анализируются и всесторонне изучаются клубом P&I, в котором застрахованы риски судна (перевозчика) в отношении

состояния груза, и страховщиком грузополучателя. Последний выплачивает грузовладельцу страховое возмещение и на основе принципа суброгации предъявляет финансовые претензии перевозчику. Защиту интересов перевозчика и возмещение убытков (судовладелец компенсирует потери грузовладельца, связанные с несохранной доставкой груза) осуществляет клуб P&I.

Суброгацией (Subrogation) называется переход к страховщику после уплаты страхового возмещения права страхователя на возмещение оплаченных им убытков. В силу суброгации страховщик заменяет собой страхователя (грузовладельца) в его правоотношении с причинителем убытков — морским перевозчиком. Однако последний несет правовую ответственность за груз лишь при наличии вины, в то время как страховщик обязан возместить убытки вообще не связанные с чьей-либо виной и носящих характер случая или непреодолимой силы. Отношения сторон в этом случае показаны на рисунке 11.12.

Грузовладелец, получивший страховое возмещение от страховой компании, теряет право предъявлять претензии и иски перевозчику. Однако, если груз был застрахован на страховую сумму, меньшую его реальной страховой стоимости, грузовладелец может претендовать на получение от перевозчика разницы между суммой, полученной от страховщика, и реальной стоимостью утраченного груза.

Обычно суброгация оформляется суброгационным письмом страхователя. Право суброгации возникает по факту выплаты страхового возмещения (но не вместо и не ранее этой выплаты).

Необходимо отметить, что сумма страхового фонда, получаемая от поступающих страховых премий в каждую страховую компанию, не идет ни в какое сравнение с суммами возмещения крупных потерь. Катастрофа большого танкера, сопровождающаяся загрязнением среды, может привести к финансовому краху практически любую страховую компанию, а на членов клуба P&I наложить очень тяжелое бремя. Поэтому на практике применяются такие формы как сострахование и перестрахование. Сострахование применяется только в области коммерческого страхования, а перестрахование используется как компаниями, так и клубами.

Сострахование заключается в том, что одно и то же судно страхуется не одним, а несколькими страховщиками, каждый из

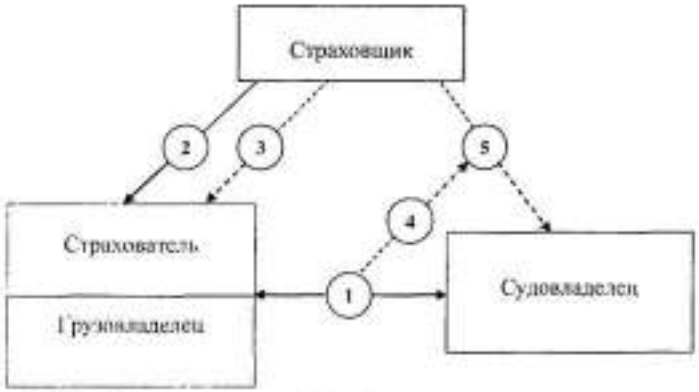


Рис. 11.12. Схема отношений суброгации в случае несохранной перевозки грузов

Обозначения: 1 — договор морской перевозки; 2 — договор страхования груза; 3 — выплата страхового возмещения; 4 — переход к страховщику прав требования из договора морской перевозки (суброгация); 5 — требование страховщика к морскому перевозчику о возмещении ущерба.

которых именуется в данном случае *состраховщиком* и соглашается выплачивать лишь определенную часть убытков (1%; 50% и т.п.). Таким образом, могут быть застрахованы все суда судоходной компании. Итог обязательства всех страховщиков составляет 100%. Каждая страховая компания получает такую часть общей суммы страховых премий, которая соответствует ее доле в обязательствах. Поддержание отношений с большим числом страховщиков для судовладельца — сложное дело, поэтому сострахование обычно осуществляется через брокерские фирмы.

Более универсальным средством повышения финансовой устойчивости страховых операций является перестрахование. Суть *перестрахования* в том, что страховщик, выдавший страховое покрытие судовладельцу, передает часть ответственности и соответствующую ей часть страхового фонда другому страховщику, который в данном случае именуется *перестраховщиком*. Перестраховщик вступает в договорные отношения не с судовладельцем, а с первоначальным страховщиком.

Контрольные вопросы

1. Что является продукцией морского транспорта, какие ее особенности?
2. Дайте определение понятию "качество морской перевозки грузов".
3. При каких условиях перевозка грузов считается доброкачественной?
4. Какие виды несохранности грузов при морской перевозке вам известны?
5. От каких факторов зависит качество продукции морского транспорта?
6. В каких международно-правовых документах оговаривается ответственность перевозчика за груз?
7. Каким образом, согласно Гаагским правилам, перевозчик обязан подготовить свое судно к предстоящему рейсу?
8. Что такое девиация судна? В каких случаях она разрешается по условиям чартера?
9. Назовите причины повреждения/порчи груза во время морской перевозки.
10. Что такое морской протест? Назовите основания для его заявления.
11. Какие стандарты ISO используются в морском судоходстве? Назовите цели их разработки и использования.
12. В чем состоит экономический смысл морского страхования?
13. Что понимается под морским предприятием?
14. Какие существуют организационные формы морского страхования?
15. Какие риски покрывает добровольное и взаимное страхование?
16. Назовите действия капитана при наступлении страхового случая.
17. Какие документы необходимо подготовить судовой администрации при разбирательстве случаев несохранной доставки груза с целью защиты интересов судовладельца?

СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В КОММЕРЧЕСКОЙ ПРАКТИКЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

A

A	Acting	действующий
AA, ALW ACC	Always Accessible	всегда доступный
AA, ALW AFL	Always Afloat	всегда на плаву
AAR, A/R	Against All Risks	против всех видов риска (условие страхования)
ABT	About	около, примерно
A/C	Account	счет
ACC, ACPT	Acceptance	акцепт, акцептование
ACC COP	According to the Custom of the Port	по обычаям порта
ACG	According to	согласно
ACK, ACKGT	Acknowledgement	подтверждение, уведомление о получении
ACV	Actual Cash Value	фактическая стоимость
ADV	Advance	аванс
AD	Addendum	аддендум
AD	After Delivery	после доставки
ADDS, ADD (R)	Address	адрес
ADJ	Adjustment of the Average	составление диспаши
ADVAL, ADV	Ad Valorem	адвалорный, согласно ценности, цене
A/E	Accept/Except	принимается кроме
AF	As Follows	как указано далее
AF	Advanced Freight	аванс фрахта
AFRA	Average Freight Rate Assessment	танкерный индекс АФРА
AGST	Against	против
AGT	Agreement	соглашение
AGT	Agent	агент, представитель
AGW	Actual Gross Weight	фактический вес брутто
A-I	All - Inclusive	все включая
AI	After Inspection	после проверки

AM	Ante Meridiem	до полудня
AMT	Amount	сумма, количество
ANS	Answer	ответ
ANWT	Actual Net Weight	фактический вес нетто
AO, A/O	Account Of	за счет кого-либо
AO	All Over	полностью
AOG	Arrival Of Goods	прибытие грузов
AP	All Purpose	на все цели
AP	Authority to Pay	полномочия на производство оплаты
APL	As per List	согласно перечню
AQ	Any Quantity	любое количество
AQL	Acceptable Quality Level	приемлемый уровень качества
AR, ARR, ARRL	Arrival	прибытие
AR	Acknowledgement Receipt	расписка в получении
A/R	All Risks	все виды риска
A/R	At the Rate of	по цене
AR	As Required	в соответствии с требованиями
ARR	Arranged	организованный
ARND	Around	около, приблизительно
ARRVG	Arriving	прибывающий
A/S	Alongside	вдоль борта (судна)
ASGD	Assigned	назначенный, предназначенный
ASP, ASAP	As Soon As Possible	как можно быстрее
ASSMT	Assessment	оценка
ATDN	Any Time Day or Night	любое время дня и ночи
ATSBE	All Time Saved at Both Ends	все спасенное время вкруговую
ATT, ATTN	Attention	внимание
A/V	According to Value	по стоимости
AV, AW	Avenue	авеню
AV, AVG	Average	среднее число, в среднем
AW, A/W	Actual Weight	фактический вес
A/W	Along With	вместе с
AWTS	All Working Time Saved	все спасенное рабочее время

B

B, BEF	Before	до, перед, ранее
BA	Basic Agreement	базовый контракт
BAF	Bunker Adjustment Factors	бункерные надбавки
BAL	Balance	баланс, остаток
B/L, BOL	Bill of Lading	коносамент
BANK CL	Banking Clause	банковская оговорка
BARG	Bargain	сделка
BB	Break Bulk	начинать разгрузку
BB, B/B	Bail Bond	поручительство
B/B	Both-to-Blame	ответственность при смешанной вине
BB	Ballast Bonus	балластный бонус (оплата судовладельцу за балластный перегон судна)
BBB	Before Breaking Bulk	до начала разгрузки
B/C	Bulk Cargo	насыпной, навалочный груз
B-CH	Berth Charge	причальный сбор
B/D	Brought Down	(цена) снижена
BD	Bond	долговое обязательство, залог
BDI	Both Dates Inclusive	включая обе даты
B/E, BE	Bill of Entry	таможенная декларация по приходу
BE, B/EX	Bill of Exchange	переводный вексель, тратта
BE	Both Ends	(в) оба конца
BEG	Beginning	начало, источник
B/G	Bonded Goods	товары, находящиеся на таможенном складе и не оплаченные пошлиной
B/H, BOH	Bill of Health	карантинное/санитарное свидетельство
BK	Backwardation	скидка с цены за поставку товара в более близкие сроки
BK	Bank	банк

BKD	Booked	заказанный, зарегистрированный
BKG	Banking	банковские операции
BKGE	Brokerage	брокерская комиссия
BLK	Bulk	навалом, насыпью
B/N	Booking Note	буккинг-нот
BND	Bound (for)	направляться в ...
BO	(in) Bad Order	(в) плохом состоянии
B/O	Buyer's Option	опцион покупателя
BO	(in) Back Order	(в) обратном порядке
BOFFER	Best Offer	лучшее предложение
B/P	Bills of Parcels	фактура, накладная
B/P	Bills Payable	векселя к оплате
BR	Bank Rate	банковская учетная ставка
B/R	Bills Receivable	векселя к получению
BRKN, BRK	Broken	поврежденный
BS	Both Sides	обе стороны
BSS	Basis	основа
B/S	Bill of Sight	предъявительский вексель
BW	Customs Station	таможенный склад

C

C, CGE	Carriage	перевозка
C	Cash	наличные деньги
C	Collected	полученный
C, CUR	Currency	валюта
C, CGO	Cargo	груз
CA	Correspondence Agreement	корреспондентское соглашение
CAC	Cost And Charges	стоимость и налоги
CAD	Cash Against Documents	платеж наличными против грузовых документов
CAF	Currency Adjustment Factors	валютные надбавки

CANCLG	Canceling	канцеллинг
CARRI	Carrier	перевозчик
CAS	Casualty	происшествие
CASENEED	(in) Case of Need	в случае необходимости
CBD	Cash Before Delivery	платеж до поставки
CC	Cesser Clause	оговорка о прекращении ответственности
CC	Classification Clause	оговорка о классе судна
CC	Continuation Clause	условие о пролонгации
CC	Current Cost	текущая стоимость
CC	Cash Credit	кредит (банковский) наличными деньгами
CC	Currency Clause	валютная оговорка
CC	Charges Collect	сборы, расходы
CCL	Customs Clearance	таможенная очистка
CCY	Convertible Currency	конвертируемая валюта
CD	Collected and Delivered	оплачено и сдано
CD	Consecutive Days	последовательные дни
CD	Cash Discount	скидка при уплате наличными
CD	Customs Dues	таможенные (портовые) сборы
C/D	Customs Declaration	таможенная декларация
CD	Cash Discount	скидка при уплате наличными
CD	Cargo Dues	грузовой (портовый) сбор
C/E	Customs Entry	таможенная декларация капитана
CERT	Certificate	сертификат, свидетельство
CF	Confirmed	подтвержденный
C/F	Carrier Frequency	частота обслуживания (заходов) перевозчиком
CGE FWD	Carriage Forward	за перевозку не оплачено
CH	Chapter	глава
CH	Custom House	таможня
CH, C/R	Chartering	фрахтование
CHAG (TS)	Charterers' Agent	агент фрахтователей

CHFWD	Charges Forward	расходы подлежат оплате грузополучателем
CHG	Change	изменение
CHGS	Charges	расходы
CHOPT	Charterer's Option	опцион фрахтователей
CHPPD	Charges Prepaid	расходы оплачены
CHQ	Cheque	чек
C/I, CI	Certificate of Insurance	страховой сертификат
CIA	Cash In Advance	оплата авансом (вперед)
CL	Clause	статья, пункт в контракте
CL	Cargo Lead	перечень привлеченных к отправке грузов
CL	Container Load	контейнерная отправка
CLAUSED B/L	Claused Bill of Lading	коносамент с оговорками
CLC	Commercial Letter of Credit	коммерческий аккредитив
CLEAN B/L	Clean Bill of Lading	чистый коносамент
CLD	Cleared	очищен, складирован
CML	Commercial	торговый, коммерческий
C/N	Consignment Note	транспортная накладная
C/N	Contract Note	договор
C/N, CN	Cover Note	ковер-нот, временное свидетельство о страховании
C/N	Case of Need	в случае необходимости
CND	Condition	состояние
CNEE, CON	Consignee	грузополучатель
CNMT	Consignment	консигнация, груз
CNOR, CONSGR	Consignor	грузоотправитель
C/O	Certificate of Origin	сертификат о происхождении товара
CO, COMP, CY	Company	общество, компания
C/O	Certificate of Ownership	свидетельство о праве собственности на судно
CO	Chartering Order	фрахтовый ордер

CO	Commission	комиссия, поручение
COA	Contract Of Alfreightment	фрахтовый контракт
COB	Closing of Business	конец рабочего дня
COD	Cash On Delivery	оплата при доставке
COL	Collection	сбор, получение денег
COLL/L	Collection Letter	инкассовое поручение
COM	Commission	комиссионное вознаграждение
COMI	Commercial Invoice	счет - фактура
COMP	Comprising	включающий
CON	Contract	контракт
CONF	Confirmed	подтверждено
CONS	Consumption	расход
CONSGT	Consignment	партия товара, груз
CONT	Content, Containing	содержание, содержащий
CONTN CL	Continuation Clause	оговорка о продлении
CONVS	Conveyances	перевозки, перевозочные средства
COP, CP	Customs of Port	обычаи порта
COP	Currency Of Payment	валюта платежа
COP DIS	Discharging According to the Custom Of the Port	выгрузка согласно обычаям порта
COP LDG	Loading according to the Custom Of the Port	погрузка согласно обычаям порта
CORRN	Correction	поправка
COS	Cash On Shipment	оплата после отгрузки
COSH	Certificate Of Shipment	сертификат о погрузке груза
CP	Cost Price	себестоимость
C/P	Charter-Party	чартер-партия
C/P	Carriage Paid	перевозка оплачена
C/P, CP	Customs of (the) Port	обычаи порта
CPD	Charterers Pay Dues	сборы, пошлины, подлежащие оплате фрахтователем

CPT	Carriage Paid To	перевозка оплачена до
CQD	Customary Quick Despatch	обычная скорость (погрузки и выгрузки)
CR, C/R	Current Rate	текущая ставка
CR	Credit, Creditor	кредит, кредитор
CR	Carrier's Risk	на риск перевозчика
CRD	Current Rate for Discharge	действующая норма выгрузки
CST	Container Service Tariff	контейнерные тарифы
CT	Coasting Trade	каботажное плавание
CT	Combined Transport	смешанные перевозки
C/T	Container Terminal	контейнерный терминал
CTD	Combined Transport Document	документ смешанной перевозки
CTD	Continued	непрерывный, с продолжением
CUSTMI	Customary	по обычаям
CV	Commercial Value	рыночная стоимость
CW	Commercial Weight	торговый вес
CY	Container Yard	контейнерная площадка

D

D	Displacement	водоизмещение
D	Dangerous	опасный
D	Date	дата
D	Delayed	задержанный
D	Deviation	девиация
D	Departure	отправление, выход
D, DELY	Delivered, Delivery	доставленный, сдача
D/A	Disbursement Account	дисбурсментский счет
D/A	Discharge Afloat	разгрузка на плаву
D/A	Documents Attached	документы приложены
D/A	Deposit Account	депозит

DAA	Discharge Always Afloat	выгрузка всегда на плаву
DAS	Delivered Alongside Ship	доставка к борту судна
DAPS	...Day All Purpose	...дней на все операции (погрузку и выгрузку)
DBK, DBR	Drawback	возвратная пошлина
DC, D/C	Deviation Clause	оговорка о девиации
DC, D/C	Detention Clause	оговорка о сверхконтрсталии
D/C	Delivery Clause	оговорка о времени и месте сдачи судна фрахтователю
DCR	Damage Cargo Report	акт о повреждении грузов при выгрузке
DD	Delayed Delivery	задержка в доставке
DD	Due Date	дата платежа (по векселю)
D/D	Delivered At Destination	доставленный по назначению
D/D	Door-to-Door	«от двери до двери»
DDO	Despatch Discharging Only	диспач только при выгрузке
DD & HPG	Dock Dues and Shipping	доковые сборы и погрузка
DEC	Decrease	уменьшение, понижение
DEC	Declaration	декларация, заявление
DEG	Degree	качество, сорт
DEL	Delayed	задержанный
DEM	Demurrage	плата за простой
DEM/DES	Demurrage/ Despatch	демередж/диспач
DEP	Departure	отъезд, отправление
DESP	Despatch	диспач
DESCR	Description	описание
DEST	Destination	назначение
DET	Detention	сверхконтрсталия
DET	Details	детали (чартера)
DEV	Deviation	девиация, отклонение
DF	Dead Freight	мертвый фрахт

DF	Distance Freight	фрахт за известное расстояние
DG, DIS	Discharging	выгрузка
DG	Dangerous Goods	опасные грузы
DIFF	Difference	разница
DIR	Directional	направленный
DIR PREF	Direction Preferred	предпочтенное направление
DIS	Discount	скидка
DIS	Distance	расстояние
DISCT	Discount	скидка
DIST	District	район
DL	Dead Load	собственный вес (без тары)
DLO	Despatch Loading Only	диспач только при погрузке
D/O	Delivery Order	распоряжение о выдаче груза
DOC	Document	документ
D/P	Documents Against Payment	документы за наличный расчет, против платежа
DP	Duty Paid	пошлина уплачена
DPT	Departure	отправление
DR, DP	Direct Port	названный порт назначения
DR	Daily Report	отчет стивидора о ходе погрузки/выгрузки судна
D/R	Dock Receipt	доковая расписка
DRFT	Draft	тратта, переводной вексель
DS	Document Signed	документ, подписанный (кем-то)
DSO	Deck Stowage Only	погрузка только на палубу
DUR	Duration	продолжительность, срок действия
DV	Declared Value	заявленная стоимость
DV	Detention of Vessel	задержание судна
DWT	Deadweight	полная грузоподъемность
DY, D/Y	Delivery	доставка, сдача судна в тайм-чартер

E

EAON	Except As Otherwise Noted	за исключением тех случаев, когда указано иначе
EAR	Engineering All Risks	все технические риски
EC	Economic (al)	экономичный
ECSI	Export Cargo Shipping Instruction	экспортное поручение на отгрузку груза
EDI	Electronic Data Interchange	электронная система обмена данными
EEZ	Exclusive Economic Zone	особая экономическая зона
EEE	Error	ошибка
EF	Extra Freight	дополнительный фрахт
EFF	Efficient	эффективный, производительный
EG	Exempli Gratia	например
EM	Earnest Money	задаток
EMB	Embargo	эмбарго
EML	Estimated Maximum Loss	оцененный максимальный убыток
ENCL	Enclosed	приложенный
EOD	Entrance On Duty	ввозная пошлина
EOHP	Except Otherwise Herein Provided	если не противоречит иное настоящему договору
EOM	End Of Month	конец месяца
EP	Express Paid	срочность оплачена
EP	Equal Proportions	в равных пропорциях
ER	Emergency Rate	непредвиденная ставка
EQ	Equal	равный
EST	Estimate	подсчет
EST	Established	установленный
ETA	Expected Time of Arrival	предполагаемое время прибытия
ETD	Expected Time of Departure	предполагаемое время отхода

EU	Each Unit	за единицу
EX, EXCH	Exchange	обмен
EX, EXCL	Exclude	исключать
EXAM	Examination	осмотр
EXD	Examined	рассмотренный
EX FACIE	In Accordance with Documents	в соответствии с документами
EXP	Export	экспорт
EXP	Expected	ожидаемый
EXP	Expiration	истечение (срока)
EXPS, EXS	Expenses	расходы, издержки
EXT	Extended	продленный, продлено
EXY	Expire	окончание, истечение срока

F

F	Following	следующий, следующие
F	Full Load	полный груз
F, FBD	Freeboard	высота надводного борта
FAA	Free of All Average	свободно от всякой аварии
FAC	Forwarding Agent's Commission	экспедиторская комиссия
FAC	Fast As Can (loading discharging)	так быстро как возможно (принимать/сдавать груз)
FAG, FWDR	Forwarding Agent	экспедитор
FAQ	Fair Average Quality	справедливое среднее качество
FAP	Free At Pier	свободно на причале
FB	Freight Bill	счет за фрахт
FC	For Cash	за наличные
FC	Freight Collect	взыскать фрахт
FCO	Franco, Free	свободный, освобожденный
FC/T	Free Stowed/ Trimmed	свободно от расходов по укладке/штивке
FCT	Forwarders Certificate of Transport	транспортный сертификат экспедитора

FD	Free Delivery	свободно от расходов по доставке
FD	Free Discharge	бесплатная выгрузка
F&D	Freight and Demurrage	фрахт и демередж
F/DP, FDP	Free (of) Despatch	без диспача
FEQ	Frequently	часто, обычно
FEU	Forty Foot Equivalent Unit	сорокафутовый эквивалент
FF	Freight Forward	фрахт подлежит уплате в порту выгрузки
FFA	Free From Average	свободно от аварии
FFI	Free Form Infection	свободно от инфекции
FGA	Free of General Average	свободно от общей аварии
FGT	Freight	фрахт
FI	Free In	свободно от расходов по погрузке
FIAS	Free In And Stowed	свободно от расходов по погрузке и укладке
FID	Fiduciary	основанный на доверии
FIFO	First In, First Out	правило «первым прибыл - первым обслужен»
FIG	Figure	цифра, рисунок, схема
FIN	Finished	законченный
FIO	Free In and Out	судно свободно от расходов по погрузке и выгрузке
FIX	Fixture Note	договор фрахтования
FL	Free Loading	свободно от погрузки
FO	For Orders	по указанию
FO	Free Out	судовладелец свободен от расходов по выгрузке
FOA	Free Of Average	свободно от аварии
FOC	Free Of Cost, Free Of Charge	бесплатно
FOD	Free Of Damage	свободно от расходов за повреждения
FOFFER	Firm Offer	твердое предложение

FOM	Fault Of Management	ошибка, вина руководства
FOT	Free Of Turn	свободно от ожидания очереди
FOT	Free Of Tax	не облагаемый налогом
FOUL B/L	Foul Bill Of Lading	нечистый коносамент
FP	Fully Paid	оплачен полностью
FP	Free Port	свободный порт
FP, FRTPPD	Freight Prepaid	фрахт оплачен
FP	Free Practice	свободная практика
FP	Fixed Price	фиксированная цена
FPA	Free of Particular Average	свободно от частной аварии
FPOE	First Port Of Entry	первый порт захода
F/R, FR	Freight Release	разрешение на выдачу груза после оплаты фрахта
FR	Free	свободно
FRC	Free Carrier	франко перевозчик
FREQ	Frequency	частота
FRTFWD	Freight Forward	оплата фрахта вперед
F/S	Factor of Safety	фактор безопасности
FT	Full Terms	полные условия
FT	Foot (Feet)	фут (ы)
FTZ	Free Trade Zone	зона свободной торговли
FULL	Full range	на весь рендж
FWB	Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill	необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА
FWD	Forward	будущий, срочный, отправлять
FYI	For Your Information	для Вашего сведения

G

G	Terminal Gate	ворота контейнерного терминала
G/A	General Average	общая аварин
GA	Crate Area	зона

GAA	General Average Agreement (Bond)	аварийная подписка, аварийный бонд
GA/ARB	General Average/ Arbitrage	арбитраж по регулированию общей аварии
GAQ	Good Average Quality	хорошее среднее качество
GBO	Goods in Bad Order	товары в плохом состоянии
GC	General Cargoes	генеральные грузы
GC	Gold Clause	золотая оговорка
GD	General Damages	общие убытки
GD	Good Delivery	доставка груза в хорошем состоянии
GDS	Goods	товар, товары
GEN	General	главный, основной
GEORG	Geographical	географический
GP	General Purpose	основная цель
GR	Grade	степень, сорт, градус
GR	Geographical Rotation	географическая ротация
GS	Good Safety	полная безопасность
GSB	Good Safe Berth	хороший безопасный причал
GSP	Good Safe Port	хороший безопасный порт
GT	Gross Tonnage	валовая вместимость
GT	Greater Than	больше, чем...
GTD, GUAR	Guaranteed	гарантировано
GW	Gross Weight	вес брутто

H

H	Highest price	максимальная цена
HBR	Harbour	гавань, порт
HD	Heavy Damage	значительный ущерб
HDLG	Handling	перегрузочный
HF	Half	половина
HL	Hatch List	люковая записка

H/LIFT	Heavy Lift	тяжеловесный груз
H-P	House to Pier	«от двери до причала»
HR	Hour	час
HS	Hos Sensu	в этом смысле
HS	Harmonized commodity description and cooling System	гармонизированная система описания и кодирования грузов

I

I	Insurance	страховка
I	Increase	увеличивать, расти
IAW	In Accordance With	в соответствии
IB	In-Bond Goods	бондовые грузы
I/B	In Bulk	навалом
I/C	In Charge	в оплату
IC	In Commission	(судно) готовое к плаванию
I/C	In Charge of	исполняющий обязанности, заведующий
ICC	Institute Cargo Clauses	оговорки Института лондонских страховщиков
IC&C, INV	Invoice, Cost and Charges	счет-фактура
ICD	Inland Clearance Depot	контейнерная грузовая площадка
ICL	Ice Clause	ледовая оговорка
I/CS	In Cases	по обстоятельствам
ID	Import Duties	ввозные пошлины
ID	Immediate Delivery	немедленная доставка
IE	Id Est	то есть
IF	In Full (lump sum)	полностью (лумпсум)
ILC	Irrevocable Letter of Credit	безотзывной аккредитив
IMMY	Immediately	немедленно
IMP	Imported	импортированный

INC	Income	доход
INC	Incorporated	зарегистрированный
INC	Increase	увеличение
INDIC	Indicate	указывать
INFO	Information	информация, сведения
INQ	Inquiry	запрос
INS	Insurance	страхование
INST	Instant	текущего месяца
INT	International	международный
INT	Interest	проценты (надбавка)
INT	Internal	внутренний
IN TRANS	In Transit	транзитом, в пути
INTRM	Intermediate Port	промежуточный порт
INT WT	Intaken Weight	погруженный вес
I/O	In and/or Over	погрузка на и/или под палубу
IOY	I Owe You	долговая расписка
IRREG	Irregular	нерегулярный
IT	Income Tax	подоходный налог
IT	Immediate Transportation	немедленная перевозка
IU	If Used	если использовано
IV	Invoice Value	фактурная стоимость
IV	Insured Value	страховая стоимость
IWW	Inland Waterways	внутренние водные пути

J

J/A	Joint Account	общий счет
J AND/OR LO	Jettison And/OR Loss Overboard	выбрасывание и потери в результате выбрасывания
JNT, JT	Joint	объединенный, совместный
JTR	Joint Rate	общая ставка, тариф
J/T	Just in Time	«точно в срок»

KDC	Knocked Down Condition	условие перевозки груза отдельными местами
KO	Keep Off	не страхуется

L

L	Lower	низкий
L	Large	большой
L	Leading	головное судно
LA	Local Agent	местный агент
L/A	Landing Account	ведомость на выгруженный груз
LA	Loading Advice	извещение о погрузке
L/A	Letter of Authority	письменное полномочие, доверенность
LAWFULS	Lawful Cargoes	законный груз
LB	Long Bill	долгосрочный вексель
LC, LOC, LCR	Letter of Credit	аккредитив
LC	Leading Company	ведущая компания
LCL, LOC	Local	местный
LD	Laydays	лейдейс
LD	Load	партия груза
L/D	Loading/ Discharging	погрузка/выгрузка, норма погрузки/выгрузки
LD	Local Date	местная дата
L/D	Letter of Deposit	залоговое письмо
LD	Light Dues	маячный сбор
LD	Lock Dues	шлюзовый сбор
LDG	Loading	погрузка
LE	Letter of Indemnity	гарантийное письмо
LI	LIEN	залоговое право
LIFO	Last In – First Out	правило «прибыл последним – обслужен первым»

LOAD	Loading	погрузка
LOC	Letter Of Commitment	гарантийное письмо
LOG	Letter Of Guaranty	гарантийное письмо
LOO	Letter Of Offer	письменное предложение
LPS	Lump sum (Lumpsum Freight)	лумпсум (фрахт лумпсум)
LS	Liner Shipping	линейное судоходство
LSD	Lashed Secured (Stowed)	надежно уложено и закреплено
LT	Laytime	сталийное время
LT	Long Term (ed)	долгосрочный
L/T	Liner Terms	линейные условия
LTC	Leave To Call	оставить до востребования
LTD	Limited	с ограниченной ответственностью
LTGE	Lighterage	лихтеровка
L&U	Loading and Unloading	погрузка и выгрузка
L/U	Letter of Undertaking	письменное обязательство

M

MARG	Margin	марджин
MAT	Maturity	срок платежа
MAX	Maximum	максимум, максимальный
MD, M/D	... Months after Date	через... месяцев от сего числа
MEAS	Measure	мера, размер
MER	Mercantile	коммерческий, торговый
MFD	Manufactured	изготовленный
MFN	Most Favoured National Treatment	режим наибольшего благоприятствования
MFR	Manufacturer	изготовитель
MFST	Manifest	манифест, список грузов

MGE, MSG	Message	сообщение, донесение
MIN	Minimum	минимум, не менее
MIN	Minute	минута
MIP	Marine Insurance Policy	полис морского страхования
MISC	Miscellaneous	разный, смешанный
MIX	Mixed	смешанный
MKD	Marked	маркированный
MKT	Market	рынок
M/L, ML	More/Less	более или менее, плюс минус
MM	Mercantile Marine, Merchant Marine	торговый флот
M/M	Minimum/Maximum	минимум/максимум
MO	Moorage	причальные сборы
MO	Money Order	денежный перевод
MOLCO	More Or Less Charterer's Option	больше или меньше по выбору фрахтователя
MOLOO	More Or Less Owner's Option	больше или меньше по выбору судовладельца
MP	Maritime Perils	морские риски
MPF	Multi-Purpose Freighter	многоцелевое судно
MR	Money Remittance	денежный перевод
M/R, MR	Mate's Receipt	штурманская расписка
MS	Merchant Shipping	торговое судоходство
MSCA	Missing Cargo	недостающий груз
MT	Mortgage	залог, закладная
MTH (S)	Month (s)	месяц (ы)
MUT	Mutual	взаимный
MV	Market Value	рыночная стоимость
M&W	Marine and War risks	страхование от морских и военных рисков

N

N	Net	нетто
N	Note	заметка, запись
NA	Not Above	не более
NA	Not Allowed	не разрешено
NA, N/A	Not Available	не имеется в наличии
N/A	Not Applicable	не применимо
NAA	Not Always Afloat	не всегда на плаву
NAABSA	Not Always Afloat But Safe Aground	не всегда на плаву, но безопасно на грунте
NAV	Navigable	судоходный
NAVICERT	Navigation Certificate	свидетельство о годности к плаванию
NB	Nota Bene	примечание, отметка
NB, No	Number	номер, число
NC	No Change	без изменений
NCNP	No Care – No Pay	без спасения нет вознаграждения
NCV	No Commercial Value	коммерческой ценности не имеет
ND, N/D	Non-Delivery	недоставка груза
ND	No Discount	без скидки
ND	No Date	без даты, без числа
NE	Not Exceeding	не превышая, не более
NEG	Negligence	небрежность
NEGOS	Negotiations	согласования, уторговывания
NES	Not Elsewhere Stated	не оговоренный
NET	Netto	нетто
NET	Not Earlier Than	не ранее, чем
NFO	Non Free Out	не свободно от расходов по выгрузке
NL	No Limit	без ограничений
NLT	Not Later Than	не позднее, чем
N/M, NM	No Marks	без маркировки
N/N	Non-Negotiable	без права передачи (о документе)

N/N	No Noting	без отметок, без замечаний
NOC	Notice Of Completion	уведомление об окончании работ
NOD	Notice Of Despatch	уведомление об отгрузке
NOM	Nominal	номинальный
NOP	Not Otherwise Provided for	только для указанных целей
NOR, N/R	Notice Of Readiness	нотис о готовности
NOS	Not Otherwise Stated	иначе не указанный
NP	Net Proceeds	чистая выручка (доход)
NP	Non - Payment	неплатеж
NR	No Risk	без риска
N/R	Not Responsible for	не ответственный за
NRAD	No Risk After Discharge	свободен от риска (перевозчик) после выгрузки
NRAS	No Risk After Shipment	свободен от риска (грузоотправитель) после погрузки
NS	Not Signed	не подписано
N/S	Not in Stock	на складе не имеется
N/S	Not Sufficient	неудовлетворительный, не соответствующий требованиям
NS	National Standard	государственный стандарт
NS, N/S	Not Specified	не указано, не уточнено
NSD	Not Subject to Discount	не подлежит снижению
NSI	Not Subject to Increase	не подлежит повышению
NST	Not Sooner Than	не ранее чем
NT	Net Terms	все расходы за счет фрахтователя
NT, NRT	Net Tonnage	чистая вместимость
NTD	Negotiable Transport Document	товаросопроводительный документ
NVOCC	Non Vessel Owner Common	коносамент общественного перевозчика, не владеющего тоннажем

O

O	Owner	судовладелец
O	Only	только
O, ORD	Order	приказ, распоряжение
OA, O/A	Overall	общий, габаритный
OA	Official Account	официальный отчет
O/A	On Account of	в счет, за счет, по причине
O/B	On Board	на борту, на судне
O/B, OB	Outboard	наружный, за бортом
OBO	Ore/Bulk/Oil Carrier	нефтерудобалкер
OC, O/C	Open Charter	открытый чартер
O/C	Open Cover	открытый полис
O/C	Order Confirmation	подтверждение заказа
OCC	Occurrence	случай, происшествие
OCL	Overhead Cranes Loading	погрузка судовыми кранами
O/D, OD	On Demand	по требованию, по запросу
O/D	On Demurrage	судно простаивает сверх сталийного времени
O/D	Overdraft	овердрафт
OF	Official	официальный
OFA	Ocean Freight Agreement	тарифное соглашение
OFF	Offer	предложение
O	Origin	происхождение
O/O	Order Of	по поручению, по приказу
OO	Ore/Oil Carrier	нефтерудовоз
O/P	Optional	необязательный, по усмотрению
OPT	Option	опцион; выбор
OQ	Order Quantity	количество согласно заказу
OR	Owner's Risk	риск владельца
OR	Outturn Report	отчет о выгрузке груза
ORD	Ordinary	обычный
O/S	On Sale	продается

O/S	Out of Stock	нет на складе
O/S	Outstanding	неуплаченный, просроченный
OT	Off Time	нерабочее время
OT, O/T	Old Terms	прежние условия
O/T, OT	Overtime	овертайм, сверхурочное время
OTC	Ocean Trans — Shipment Cargo	груз в морском сообщении с перевалкой в промежуточном порту
OWH	Ordinary Working Hours	обычные рабочие часы судовладельца

P

P	Perishable	скоропортящийся
P	Protest	протест
P, PT	Port	порт
PA, P/A	Particular Average	частная авария
P/A	Power Attorney	доверенность
PAI	Protection And Indemnity	взаимное страхование
PAR (H), PARS	Paragraph (s)	пункт (ы), раздел (ы)
PASS	Passage	переход, рейс
PAT	Patent	патент
PAYT, PMT	Payment	оплата, платеж
PC	Prime Cost	себестоимость
PC	Per Cent	процент
P/C	Prices Current	текущие цены
P/C	Profit Commission	комиссия с прибыли
PC	Parties Concerned	заинтересованные стороны
PCH	Particular Charges	особые расходы
PCH	Port Charges	портовые расходы
PC MK	Piece Mark	маркировка места
PD	Paid	уплачено
PD	Port Dues	портовые сборы

P/D	Post Dated	датировать более поздним числом
PER	Period	период
PERMT	Permanent	постоянный, невзменный
PER PRO	Per Procurationem	по доверенности
PF	Pro Forma	стандартная форма (для соблюдения формальностей)
PFT	Per Freight Ton	за фрахтовую тонну
P/H	Pier to House	«от причала до двери» грузополучателя
PHA	Port Health Authority	портовые санитарные власти
PIA	Perils Insured Against	страхование опасностей
PL	Price List	прайс-лист, прейскурант
P/L	Partial Loss	частичная потеря, частичная авария
P/L, PL	Profit and Loss	прибыль и убыток
PM	Past Meridiem	после полудня
PMT, PPT	Prompt	быстро, немедленно
PO	Payment Order	платежное поручение
POC	Port Of Call	порт захода
POD	Pay On Delivery	наложенным платежом
POL	Port Of Loading	порт погрузки
POR	Payable On Receipt	оплачиваемый при получении
POS	Peril Of Sea	морские риски
PP	Postage Paid	почтовые расходы оплачены
PP	Picked Ports	перечисленные «избранные» порты
P/P	Pier/Pier or Port/ Port	условие «причал-причал» или «порт-порт»
P&P	Postage and Packing	отсылка и упаковка
PPD	Prepaid	оплаченный заранее, уплачено (вперед)
PPRO	Per Procurationem	по доверенности
PR	Port Risks	портовые риски

PR, P/R	Parcel Receipt	расписка за партию груза
PREP FRT	Prepaid Freight	фрахт оплачен вперед
PSN	Position	позиция
PT	Private Terms	частные условия
PT	Per Ton	за тонну
PT	Part	часть
PT/DEST	Port of Destination	порт назначения
PT/DISCH	Port of Discharge	порт выгрузки
PTLY PD	Partly Paid	частично оплаченный
PT	Private	частная собственность
PW	Packed Weight	вес брутто

Q

Q	Question	вопрос
Q	Quantity	количество
QA	Quality Assurance	гарантия качества
QC	Quality Control	контроль качества
QCO	Quantity at Captain's Option	количество по опциону капитана
QD	Quay Dues	навигационный, причальный сбор
QLTY	Quality	качество
QP	Quality Products	качественные продукты
QTN, QUOT	Quotation	котировка, курс, цена, предложение
QU	Quarter	квартал
QUAR	Quarantine	карантин
QV	Quod Vide	смотри (там-то)
QWQ	Quantity With Quality	количество и качество

R

R	Right	правильно
R	Received	полученный, принятый
R	Registered Trade Mark	зарегистрированная торговая марка
R, REC, RECPT	Receipt	расписка, квитанция
R	Range	рендж, район
RCVD B/L	Received for Shipment Bill Of Lading	коносамент на груз, принятый к перевозке
RD	Running Days	последовательные дни, текущие дни
RDD	Required Delivery Date	требуемый срок доставки
R (E) DELY	Redelivery	возвращение судна (из тайм-чартера)
RE	Regarding	касательно, относительно
R/E	Rate of Exchange	валютный курс
REC	Receiver	получатель
REF	Reference	ссылка, справка
REG	Registry	регистрация
REG	Register	список, перечень
REM	Remittance	денежный перевод
REMR	Remainder	остаток
REP	Representative	представитель
REQ	Request	просьба, требование
RESP	Respective, Respectively	соответственный, соответственно
REV	Revision	пересмотр
RGN	Region	регион
RL	Regular Line	регулярная линия
RO/RO	Roll On/Roll Off	транспортировка с горизонтальной погрузкой и выгрузкой
RO	Routing Order	указание о следовании (на погрузку/выгрузку)

ROB	Remaining On Board	остаток на борту
ROC	Receiver Of Cargo	грузополучатель
ROF	Rate Of Freight	фрахтовая ставка
ROG	Receipt Of Goods	прием грузов
ROT	Rotation	ротация
ROTN NO	Rotation Number	порядковый номер
RPLY	Reply	ответ
RPTD	Reported	сообщенный
RQRD	Required	требуется
RT	Register Ton	регистровая тонна
RT	Round Trip	круговой рейс
RT	Return	возврат, доход
RTBA	Rate To Be Arranged	ставка подлежит согласованию
RTD	Returned	возвращенный
RTD, RTD	Right and True Delivery	сдано в хорошем состоянии
R/V	Round Voyage	круговой рейс
RWD	Running Working Days	текущие рабочие дни

S

S	Shipping	морское судоходство
S	Surcharge	надбавка, сбор
SA, S/A	Subject to Approval	при условии одобрения
SAL, SALV	Salvage	спасение судна или груза
SAP	As Soon As Possible	как можно скорее
SAR	Search And Rescue	поиск и спасение
SB	Safe Berth	безопасный причал
SBS	Survey Before Shipment	осмотрено до погрузки
SC, S/C	Salvage Charges	расходы по спасанию
SC	Strike Clause	оговорка о забастовке
SC	Scale	шкала, тариф
SC	Sanitary Certificate	санитарное свидетельство
SD	Short Delivery	недостача, неполная сдача
S/D, SD	Sailing Date	дата отхода

SDR	Special Drawing Rights	специальные права заимствования
S/FEE	Survey Fee	сбор за экспертизу
SG	Senior Grade	высшего сорта
SGD	Signed	подписано
SH, SHS	Shipper (s)	грузоотправитель (и)
SHPT	Shipment	отгрузка, отправка, погрузка
SHQ	Shipping Quality	обычное экспортное качество
SHR	Share	акция
SHTG	Shortage	недостача, нехватка
SM	Small	малый
S/N	Shipping Note	уведомление об отгрузке
S/O	Shipping Order	погрузочный ордер
S/O, SO	Seller's Option	в опционе продавца
S/O, SO	Shipowner	судовладелец
S/O, SO	Ship's Option	в опционе судна
SOF	Statement Of Facts	Акт стояночного времени
SOL	Shipowner's Liability	ответственность судовладельца
SP	Shipping Port	порт погрузки
SP	Sample	образец
SP	Safe Port	безопасный порт
SP	Selling Price	продажная цена
SPEC	Specimen	образец (товарный)
SPT	Shipper Pays Taxes	грузоотправитель оплачивает налоги
S/R, SR	Shipping Receipt	расписка в получении груза
SR	Survey Report	сюрвейерский акт
SRCC	Strike, Riots and Civil Commotion	забастовки, волнения
SSN	Standard Shipping Notes	стандартный погрузочный ордер
ST, STD	Standard	стандарт
STEM	Subject to Enough Merchandise	в зависимости от достаточного количества груза
STG	Storage	хранение, плата за хранение
STVDR	Stevedore	стивидор, грузчик
SUB	Subject To	при условии

SUB-	Substitute	субститут
SUBAPPRO	Subject Approval	при условии одобрения
SUFF	Sufficient	достаточный
SUP	Supply	снабжение, поставка
SUPPL, SUPP	Supplement (ary)	дополнение, приложение
SURV	Surveyor	сюрвейер, инспектор
SURV, SY	Survey	осмотр, освидетельствование
SV, S/V	Sailing Vessel	отходящее судно
SV	Surplus Value	добавочная стоимость
SW	Shipper's Weight	по весу грузоотправителя
S/W	Seaworthy	мореходный
SW	Sent Wrong	послано ошибочно
SWB	Sea Waybill	морская накладная

T

T	Transfer	перечисление (денег)
T	Time	время; срок
T	Elapsed Time	фактически затраченное время
T	Terminal	терминал, конечный пункт
TAR, TRF	Tariff	тариф, расценка
TBA	To Be Announced	подлежит объявлению
TBA	To Be Agreed (upon)	подлежит согласованию
TBL	Through Bill of Lading	сквозной коносамент
TBN	To Be Named	должен быть назван
T/C	Time Charter	тайм-чартер
TC	To be Counted	должно считаться
TC	Tonnage Certificate	мерительное свидетельство
TD	Time Of Departure	время отхода
TD	Time and Date	время и календарное число
TD	Tonnage Dues	тоннажный сбор
TDW	Tons Deadweight	тонны дедвейта
TE	Tax Exempt	освобожден от налогов
TEMP	Temporary	временный

TERM	Termination	окончание срока
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit	двадцатифутовый эквивалент
TI	Time Interval	интервал времени
TIME SH	Time Sheet	ведомость учета времени
TL, T/L	Total Loss	общая сумма потерь, полная гибель
TM	Trade Mark	торговая марка
TNC	Transnational Corporations	транснациональные компании
TNGE	Tonnage	тоннаж
TO	Turn Over	смотрите на обороте
TO	Transfer Order	приказ, поручение на перевод
T OF A	Terms Of Agreement	условия соглашения
TOB	Total On Board	общее количество на борту
TOD	Time Of Delivery	время поставки
TOD	Time Of Despatch	время диспача
TOR	Time Of Receipt	время получения
TOT, TTL	Total	всего
TR	Tariff Rules	тарифные правила
T/R	Tariff Rate	тарифная ставка
TR	Transportation Request	заказ на перевозку
TR	Transaction	торговая операция
TRAF	Traffic	движение, сообщение
TR ENTR	Transit Entry	декларация о необлагаемых пошлиной транзитных грузах
TRF	Transfer	трансфер
TS	Timesheet	таймшит
TS	Tramp Shipping	трамповое судоходство
T/S	Transshipment	перегрузка, перевалка
T/S LC	Transshipment Licence	лицензия на перевалочные операции
TT	Terms of Trade	условия торговли
TTX	Tonnage Tax	тоннажный сбор
TW	Total Weight	общий вес
TX	Tax	налог

U

U/A	Underwriting Account	страховой счет
UC	Usual Conditions	обычные условия
UCB	Unless Caused By...	если не вызвано...
UFN	Until Further Notice	до получения дальнейших указаний
UG	Underwriter's Guarantee	гарантия страховщиков
UI	Under Insurance	неполное страхование
ULD	Unit Load Device	укрупненная грузовая единица
U/M	Usual Margin	обычный марджин
UNA	Use No Abbreviations	не употреблять сокращений
UNDLD	Undelivered	недоставленный
UNK	Unknown	неизвестный
UNPD	Unpaid	неоплаченный
U/R	Underwriting	морское страхование
UNSUR	Unsurveyed	неосмотренный, неосвидетельствованный
URGT	Urgent	срочный
USU	Usual (ly)	обычно
UT	Usual Terms	обычные условия
UT	Unemployed Time	неиспользованное время
UT	Universal Time	всемирное время
UUR	Under Usual Reserves	с обычными оговорками
U/W	Underwriter	морской страховщик

V

V	Volume	объем, емкость
VAL	Value	стоимость
VAR	Various	различный, разный
V/C	Voyage Chartering	фрахтование на рейс
VC	Valuable Cargo	ценный груз

VD	Vessel Documents	судовые документы
VIS M	Vis Major	непреодолимая сила
VOL	Volume	объем, том
VOU	Voucher	расписка
VOY	Voyage	рейс
VPD	Vessel Pays Dues	судно оплачивает сборы
VSL	Vessel	судно
VY	Very	очень

W

W	Weight	вес
W, WK	Week	неделя
W/A, WA	With Average	включая частную аварию
WAR	Warrant	полномочие, ордер
WAR	With All Risks	включая все виды риска
WB	Way Bill	транспортная накладная
WBS	Without Benefit of Salvage	без вознаграждения за спасание
WC, W/C	Without Charge	без оплаты
WCCON	Whether Customs Cleared or Not	независимо от того, судно прошло таможенный контроль или нет
WD	Warranted	гарантированный
W/D, WD	Working Day (s)	рабочие дни
WEF	With Effect From	вступающий в силу с...
WG	Weight Guaranteed	вес гарантирован
WHFG, WRFG	Wharfage	причальный сбор
WIFPON	Whether in Free Pratique or Not	независимо от того, получило ли судно свободную практику или нет
WIPON	Whether in Port or Not	независимо от того, в порту судно или нет
WKDS	Weekdays	будние дни
WNG	Warning	предупреждение
WNWD	Weather Non-Working Day	погожий нерабочий день
WO	Without	без

WOC	Without Compensation	без компенсации
WOG	With Other Goods	с другими грузами
WOG	Without Guarantee	без гарантии
WP	Without Prejudice	без ущерба
W/P	Weather Permitting	при условии благоприятной погоды
WR	War Risk	военные риски
W/R	Warehouse Receipt	товарная квитанция, товарная расписка
WS	Worldscale	шкала базисных фрахтовых ставок для танкеров
WTS	Working Time Saved	спасенное рабочее время
W/V	Weight/ Volume	вес/ объем
WWD	Weather Working Days	погожие рабочие дни
W/W	Weight for Weight	заявленный вес

X

X	Extra	высшего качества
X	Without	без, за исключением
XL&XU	Exclusive of Loading and Unloading	исключая погрузку и выгрузку (расходы)
XO	Cross Out	вычеркнуть
XP	Express Paid	срочная оплата
XXXX	Error	ошибка (передается по телетайпу после сделанной ошибки)

Y

Y/L	Your Letter	ваше письмо
Y/O	Your Order	ваше указание
YR	Your	Ваш
YR (S)	Years	год (ы)

Z

Z	Zone	зона

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ И НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ТОРГОВОЕ СУДОХОДСТВО И ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

A

AAA	Association of Average Adjusters	Ассоциация диспашеров
ABS	American Bureau of Shipping	Американское Бюро Судоходства
ACOPS	Advisory Committee on Pollution of the Sea	Совещательный комитет по загрязнению моря
AIDA	Association International de Droit de L'Assurance	Международная ассоциация страхового права, Франция
AISAM	International Association of Mutual Insurance Companies	Международная ассоциация компаний взаимного страхования
ALM	Association of Lloyd's Member	Ассоциация членов Ллойда

B

BC CODE	Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes	Кодекс безопасной практики перевозки твердых навалочных грузов
BENELUX	Customs Union formed by Belgium, The Netherlands & Luxembourg, Brussels	Таможенный союз, созданный Бельгией, Нидерландами и Люксембургом, Брюссель
BIC (ICB)	International Container Bureau	Международное бюро по контейнерам, Париж
BIFFEX	Baltic International Freight Futures Exchange	Балтийская международная срочная фрахтовая биржа

BIMCO	Baltic and International Maritime Council	Балтийский и Международный морской совет, Копенгаген
BIS	Bank for International Settlements	Банк международных расчетов, Базель
BMSE	Baltic Mercantile and Shipping Exchange	Балтийская торговая и судоходная биржа
BUR ST	Bureau of Standards	Бюро стандартов
BV	Bureau Veritas	Бюро Веритас, Франция

C

CAACE	Committee of Shipowners Associations of the European Community	Комитет ассоциаций судовладельцев Европейского сообщества, Брюссель
CCC	Customs Co-operation Council	Совет сотрудничества таможенных властей, Брюссель
CCNR	Central Commission for the Navigation of the Rhine	Центральная комиссия судоходства по Рейну, Страсбург
CENSA	Committee of European National Shipowners' Associations	Комитет европейских национальных ассоциаций судовладельцев, Лондон
COGSA	Carriage Of Goods by Sea Act	Закон о перевозке грузов морем
COLREG	International Regulations for Preventing Collisions at Sea	Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС)
COW	Crude Oil Washing	Мойка танков сырой нефтью
CSS CODE	The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing	Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза
CTD	Combined Transport Document	Комбинированный транспортный документ

D

DC	Dunabe Commission	Дунайская комиссия
DNV	Det Norske Veritas	Норвежский Веритас
DOC	Document of Compliance	Документ о соответствии компания

E

EC	European Communities	Европейский Союз
ECASBA	European Community Association of Shipbrokers and Agents	Ассоциация фрахтовых брокеров и агентов стран Европейского сообщества, Париж
ECMT	European Conference of Ministers of Transport	Европейская конференция министров транспорта
ECSA	European Community Shipowners' Association	Ассоциация судовладельцев стран Европейского сообщества
EOQC	European Organization for Quality Control	Европейская организация по контролю за качеством, Берн
ESC	European Shippers' Councils	Европейский совет грузоотправителей, Гаага
EPA	Environmental Pollution Agency	Агентство по проблемам загрязнения окружающей среды
ETA	European Tallying Association	Европейская ассоциация тальманов
EURO	Unified all-European Monetary Unit	Единая общеевропейская валютная единица

F

FAL – 65	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic	Конвенция по облегчению международного морского судоходства

FFI	FIATA Forwarding Instructions	Типовое поручение на экспедирование
FIATA	International Federation of Forwarders Freight Associations	Международная федерация экспедиторских ассоциаций, Цюрих
FIATA SDT	Shipper's Declaration for the Transport of Dangerous Goods	Декларация грузоотправителя о перевозке опасных грузов
FIB	Federation of Insurance Brokers	Федерация страховых брокеров
FMC	Federal Maritime Commission	Федеральная морская комиссия
FONASBA	Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents	Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов, Роттердам

G

GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	Генеральное соглашение по тарифам и торговле, Женева
GATS	General Agreement on Trade in Services	Генеральное соглашение о торговле услугами
GL	Germanischer Lloyd	Германский Ллойд
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System	Глобальная морская система связи при бедствии
GPS	Global Positioning System	Глобальная (спутниковая) система определения местоположения

H

HR	The Hague Rules	Гаагские правила

IACS	International Association of Classification Societies	Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО)
IAEA	International Atomic Energy Agency	Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ)
IAPH	International Association of Ports and Harbours	Международная ассоциация портов и гаваней, Токио
IAPC	International Association for Pollution Control	Международная ассоциация по контролю за загрязнением моря
IALA	International Association of Lighthouse Authorities	Международная ассоциация морских лоцманов
ICB (BIC)	International Container Bureau	Международное бюро по контейнерам, Базель
ICC	International Chamber of Commerce	Международная торговая палата, Париж
ICIBI	International Cargo Inspection Bureau	Международное бюро по инспекции грузов
ICS	International Chamber of Shipping	Международная палата судоходства, Лондон
IFFA	International Federation of Forwarding Agent's Association	Международная ассоциация экспедиторов
IFSMA	International Federation of Shipmasters Association	Международная федерация ассоциаций морских капитанов
IGPP	International Garbage Pollution Prevention Certificate	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря мусором
IIMS	International Institute of Marine Surveyors	Международное общество морских сюрвейеров, Лондон
IISL	Institute of International Container Lessors	Международное общество по аренде контейнеров, США
ILA	International Law Association	Ассоциация международного права

ILO	International Labour Organization	Международная организация труда
ILU	Institute of London Underwriters	Институт лондонских страховщиков
IMC	International Maritime Committee	Международный морской комитет, Антверпен
IMDG CODE	International Maritime Dangerous Goods Code	Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ)
IMO	International Maritime Organization	Международная морская организация, Лондон
INMARSAT	International Maritime Satellite Organization	Международная организация спутниковой связи
INSA	International Shipowner's Association	Международная ассоциация судовладельцев, Гдыня
INTERCARGO	International Association of Dry Cargo Shipowners	Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов
INTER CONTAINER	International Company for Transport of Containers and similar unit loads	Международная компания по транспортировке контейнеров и подобных укрупненных грузовых мест, Базель
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners	Международная ассоциация независимых владельцев танкеров
IOPP	International Oil Pollution Prevention Certificate	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью
ISCOS	Intergovernmental Standing Committee on Shipping	Постоянный межправительственный Комитет по вопросам судоходства
ISF	International Shipping Federation	Международная федерация судовладельцев, Лондон
ISM CODE	International Management Code for the Safe Operation and Pollution	Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)

ISMA	International Ship Manager's Association	Международная ассоциация судовых менеджеров
ISO	International Organization for Standardization	Международная организация по стандартизации, Женева
ISPP	International Sewage Pollution Prevention Certificate	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря сточными водами
ITSF	International Trade Shipping Industry	Международное торговое судоходство
ITF	International Transport Worker's Federation	Международная федерация транспортных рабочих
IUMI (IMIU)	International Union of Marine Insurance	Международный союз морского страхования, Цюрих

J

JLCD	Joint Liaison Committee on Documents Used in the International Carriage of Goods	Объединенный правовой комитет по документации, используемой в международных перевозках грузов
JMC	Joint Maritime Commission	Совместная морская комиссия

L

LL	International Convention on Load Lines	Международная конвенция о грузовой марке
LR	Lloyd's Register of Shipping	Регистр судоходства Ллойда, Лондон

M

MAC	Maritime Arbitration Commission	Морская арбитражная комиссия
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ)
MERSAR	Merchant Ship Search and Rescue Manual	Наставление по поиску и спасанию для торговых судов (МЕРСАР)
MMS	Maritime Mobile Service	Морская Подвижная Служба
MSAN	Maltiport Ship Agencies Network	Международная ассоциация судовых агентов

N

NAFTA	North American Free Trade Agreement	Североамериканская зона свободной торговли
NI	Nautical Institute	Морской институт
NVOCC	Non Vessel Owning Common Carrier	Общественный перевозчик, не владеющий тоннажем

O

OCIMF	Oil Companies International Marine Forum	Международный морской форум нефтяных компаний
OPEC	Organisation of the Petroleum Exporting Countries	Организация стран-экспортеров нефти

P

P&I Club	Protection and Indemnity Association	Ассоциация (клуб) взаимного страхования

R

RCC	Rescue Co-ordination Center	Спасательно-Координационный Центр
RS	Russian Maritime Register of Shipping	Российский Морской Регистр Судоходства

S

SALVAGE	International Convention on Salvage	Международная конвенция по спасанию имущества
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue	Международная конвенция по поиску и спасанию на море
SIGTTO	Society of International Gas Tanker and Terminal Operators	Международное общество операторов газовозов и терминалов
SITC	Standard International Trade Classification	Гармонизированная таможенная система
SITPRO	Simplification of International Trade Procedures Board	Совет по упрощению процедур в международной торговле
SMC	Safety Management Certificate	Свидетельство об управлении безопасностью (СУБ)
SMS	Safety Management System	Система управления безопасностью (СУБ)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety on Maritime Navigation	Конвенция о борьбе с незаконными актами против безопасности морского судоходства
SWIFT	Society for World-wide Interbank Financial Telecommunications	Общество всемирной межбанковской финансовой телекоммуникационной связи, Брюссель

T

TDC CODE	Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes	Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих палубные лесные грузы
TNC	Transnational Corporations	Транснациональные корпорации
TONNAGE 1969	International Convention on Tonnage Measurement of Ships	Международная конвенция по обмеру судов
TOVALOP	Tanker Owners Voluntary Association Liability for Oil Pollution	Добровольная ассоциация владельцев танкеров по ответственности за загрязнение нефтью
TT CLUB	Trough Transport Club	Клуб компаний по страхованию смешанных перевозок грузов

U

UINF	International Inland Navigation Union	Международный союз речного судоходства, Брюссель/Страсбург
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Женева
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization	Организация ООН по образованию, науке и культуре (ЮНЕСКО), Париж
UCP	Uniform Customs and Practices for Documentary	Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов
URC	Credits Uniformed Rules for Collection	Унифицированные правила по инкассо

VTS	Vessel Traffic Service	Служба управления движением судов (СУДС)

W

WTO	World Trade Organization	Всемирная торговая организация (ВТО)

Y

Y/A, YAR	York-Antwerp Rules (rules for general average)	Йорк-Антверпенские правила (правила по общей аварии)

С авторским правом, опубликован Балтийским и международным морским советом (БИМКО), Копенгаген	**РЕКОМЕНДОВАННЫЙ ВСЕОБЩИЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ЧАРТЕР БАЛТИЙСКОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СОВЕТА (ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ В 1922, 1976 И 1994 гг.)** **(Использовать в грузоперевозках, для которых нет действующих специально утвержденных проформ)** **Кодовое название: «ДЖЕНКОН»** **Часть I**
1. Судовой брокер	2. Место и дата
3. Судовладельцы / Местонахождение конторы (Ст. 1)	4. Фрахтователи /Местонахождение конторы (Ст. 1)
5. Название судна (Ст. 1)	6. Брутто /нетто вместимость (Ст. 1)
7. Общий дедвейт по летнюю грузовую марку (около) (Ст. 1)	8. Местонахождение в настоящее время (Ст. 1)
9. Ожидаемая готовность к погрузке (приблизит.) (Ст. 1)	
10. Порт или место погрузки (Ст. 1)	11. Порт или место выгрузки (Ст. 1)
12. Груз (Если согласовано, указать также количество груза и мерами судовладельцев; если полный груз не согласовано то указать: «часть груза») (Ст 1.)	
13. Ставка фрахта (указать также уплачен ли фрахт вперед или подлежит уплате по сдаче груза) (Ст. 4)	14. Оплата фрахта (указать валюту и способ уплаты, а также бенефициара и банковский счет) (Ст. 4)
15. Указать будут ли использованы судовые грузовые устройства (Ст. 5)	16. Сталийное время (если согласован раздельный учет сталийного времени на погрузку и на выгрузку, то заполнить п./п. a) и b). Если согласовано общее сталийное время, то заполнить только п./п c). (Ст. 6)
17. Грузоотправители (местонахождение конторы (Ст. 6)	a) Сталийное время на погрузку
18. Агенты (в порту погрузки) (Ст. 6)	b) Сталийное время на выгрузку
19. Агенты (в порту выгрузки) (Ст. 6)	c) Общее сталийное время на погрузку и выгрузку
20. Ставка демереджа и способ уплаты по погрузке и выгрузке (Ст. 7)	21. Дата кингстинга (Ст 9)
	22. Общая авария регулируется в ...
23. Налог на фрахт (указать, взимается ли за счет судовладельцев)	24. Брокерская комиссия и кому причитается (Ст. 15)
25. Право и арбитраж (указать, согласованы ли п./п 19 (a), 19 (b) или 19 (c) статьи 19; если согласован п./п 19 (c), то указать место арбитража, если п./п (c) не заполнен, то применяется п./п 19 (a) (Ст. 19)	
(a) Указать максимальную сумму для мелких исков / упрощенную процедуру арбитража (Ст. 19)	26. Дополнительные статьи, охватывающие особые положения, если таковые согласованы

Подпись (Судовладельцы)	Подпись (Фрахтователи)

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" Part I
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners / Place of business (Cl. 1)	4. Charterers / Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. And disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. And disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers / Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners account (Cl. 13 (c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl.15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims / shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

ЧАРТЕР «ДЖЕНКОН»
(пересмотрен в 1922 и 1976 гг.)

1. Согласовано между стороной, упомянутой в боксе 3 как судовладельцы
парохода или теплохода, указанного в боксе 5, брутто/нетто регистровой вместимости
в тоннах, указанной в боксе 6, и грузоподъемностью около
того количества тонн дедвейтного груза, которое указано в боксе 7, в настоящее время находящегося, как указано в боксе 8,
с ожидаемой готовностью к погрузке по этому чартеру к дате указанной
в боксе 9, и стороной, указанной как фрахтователи в боксе 4,
что:
указанное судно проследует в порт или место погрузки, указанное
в боксе 10, или так близко к этому месту, как оно может безопасно подойти, находясь всегда
на плаву, и погрузит там полный груз (если согласована
отгрузка палубного груза, то она производится на риск фрахтователей), как указано в боксе 12
(фрахтователи обязаны предоставить полностью маты и/или лес для подстилки и любую
требующуюся сепарацию, но судовладельцы разрешают использование, если требуется, деревянной сепарации,
если она имеется на борту), который фрахтователи обязуются
предоставить, будучи таким образом загруженным судно должно проследовать в порт или место выгрузки, указанное в боксе 11, согласно указанию при подписании
коносамента, или так близко к этому месту, как оно сможет безопасно подойти и, находясь всегда
на плаву, выдаст там груз после оплаты фрахта по выгруженному
или коносаментному количеству, как указано в боксе 13, по ставке, указанной в боксе 13.

2. Статья об ответственности судовладельцев
Судовладельцы несут ответственность за утрату или повреждение груза
или за задержку в доставке груза только в случае, если эта утрата, повреждение
или задержка были вызваны неправильной или небрежной укладкой
груза (кроме случаев, когда укладка производится отправителями/фрахтователями или их
стивидорами или служащими) или отсутствием должного старания
со стороны судовладельцев или их управляющих в том, чтобы сделать судно во всех отношениях
мореходным и надлежащим образом укомплектованным командой, снаряжением
и снабжением или личными действиями либо ошибками судовладельцев или их управляющих.

«GENCON» CHARTER
(as revised 1922 and 1976)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/nett Register

tons indicated in Box 6 and carrying about the number tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8

and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and party mentioned as Charterers in Box 4 that:
The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safety get and lie always

afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers'risk) as stated in Box 12

(Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any

separations required, the Owners allowing the use of any dunnage

wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safety get and lie always

afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 17 at the rate stated in Box 13.

2. Owners' Responsibility Clause
Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss damage

or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their

stevedores or servants) or by personal want of due diligence On the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects

seaworthy and to secure that the is properly manned, equipped and

supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

Судовладельцы также не несут никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку,
возникшие по какой бы то ни было другой причине, даже по причине небрежности или
ошибки капитана, или команды, или какого-либо другого лица, состоящего на службе, у
судовладельцев и находящегося на борту судна либо на берегу, за чьи действия они несли бы ответственность при отсутствии данной
статьи, или по причине мореходности судна, имеющей место
после погрузки или после начала рейса или в какое бы то ни было другое время.
Ущерб, причиненный соприкосновением с другим грузом, утечкой, запахом или испарениями
другого груза, или способностью другого груза воспламеняться или взрываться, или
недостаточной упаковкой другого груза не должен считаться вызванным
неправильной или небрежной укладкой, даже если этот ущерб вызван по этой последней причине.

3. Статья о девиации
Судно имеет право захода в любой порт или порты в любой последовательности для
любой цели, следовать без лоцманов, буксировать и/или оказывать помощь судам при
любых обстоятельствах, а также отклоняться от пути следования в целях спасания жизни
и/или имущества.

4. Оплата фрахта
Фрахт должен быть оплачен способом, описанным в боксе 14, наличными, без скидок, после выдачи груза, по среднему обменному курсу,
действующему на текущий день или дни платежа, причем получатели груза обязаны платить фрахт в течение выгрузки по счету,
представленному капитаном или судовладельцем.
Наличные деньги для оплаты обычных дисбурсментских счетов судна в порту погрузки
авансируются фрахтователями, если требуется, по самому высокому обменному кур
су, с учетом 2% на покрытие страховых и других расходов.

5. Стоимость погрузки/выгрузки
* (a) Условия гросс
Груз должен быть доставлен к борту судна таким образом, чтобы судно было способно взять
груз своими грузовыми средствами. Фрахтователи обеспечивают
и оплачивают необходимое количество рабочих для обеспечения работ на берегу или на борту лихтеров,
а судно лишь поднимает груз на свой борт.
Если погрузка производится при помощи элеватора груз должен быть подан

And the Owners are responsible for no loss or damage or delay
arising from any other cause whatsoever, even from the the neglect or
default of the Captain or crew or some other person employed by the
Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this
clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on
loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.
Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation
from other goods or by the inflammable or explosive nature or in-
sufficient package of other goods not to be considered as caused
by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

3. Deviation Clause
The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for
any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in
all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/
or property.

4. Payment of Freight
The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash
without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange
ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo beinjg
bound to pay freight on account during delivery, if required be Cap-
tain or Owners.
Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be
advanced by Charterers if required at highest current rate of ex-
change, subject to two per cent, to cover insurance and other ex-
penses.

5. Loading/Discharging Costs
* (a) Gross Terms
The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable
vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure
and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do
the work there, vessel only heaving the cargo on board.
If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's

в трюмы судна
бесплатно для судна, а судовладельцы оплачивают только штивку судна.
Любые грузовые места массой свыше 2 т должны быть
погружены, уложены и выгружены фрахтователями на их риск и счет.
Груз должен быть получен грузополучателями на их риск и счет
у борта судна в пределах досягаемости грузовых средств судна
* (b) ФИО и «свободны от расходов по укладке/штивке»
Груз должен быть погружен в трюмы, уложен и/или
отштивован и выгружен из трюмов фрахтователями или
их агентами без какого-либо риска, ответственности и расходов для
судовладельцев.
Судовладельцы обязаны обеспечить лебедки, энергию к ним и лебедчиков из
команды, если они требуются и работа судовыми лебедчиками разрешена; ее-
ли не разрешена, фрахтователи должны
обеспечить и оплатить лебедчиков с берега и/или краны, если таковые име-
ются. (Эта
статья не должна применяться, если судно не оборудовано грузовым устрой-
ством и об этом заявлено
в боксе 15.)
* Указать альтернативно п. (a) или (b), как согласовано в боксе 15.

6. Сталийное время
* (a) Сталийное время отдельно для погрузки и выгрузки
Груз должен быть погружен в течение такого количества текущих часов,
какое указано в боксе 16, если позволяют условия погоды. Воскресенья и
праздники исклю-
чаются, если они не используются. В случае, если в воскресенья и праздни-
чные дни грузовые работы производятся, сталийное время засчитывается.
Груз должен быть выгружен в течение такого количества текущих часов,
какое указано в боксе 16, если позволяют условия погоды. Воскресенья и
праздники исклю-
чаются, если они не используются. В случае, если в воскресенья и праздни-
чные дни выгрузка производится, сталийное время засчитывается.
* (b) Общее сталийное время для погрузки и выгрузки
Груз должен быть погружен и выгружен в течение такого общего количества
текущих часов, какое указано в боксе 16, если позволяют условия погоды.
Воскресенья и
праздники исключаются, если они не используются. В случае, если в воскре-
сенья и праздничные дни грузовые работы производятся, сталийное время
должно засчитываться.
(c) Начало отсчета сталийного времени (погрузка и выгрузка)
Сталийное время для погрузки и выгрузки начинается с 1 ч дня, если
нотис о готовности дан до полудня, и с 6 ч утра следующего рабочего дня, ес-
ли нотис дан в течение рабочего
времени после полудня. Нотис в порт погрузки
дается грузоотправителям, указанным в боксе 17.
Время обработки судна до начала отсчета сталийного времени засчитывается
как сталийное время.

holds, Owners only paying trimming expenses.
Any pieces and/or packages of cargo over two tons, weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers, at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.
* (b) FIO and free stowed/trimmed
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.
The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).
* indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.

6. Laytime

* (a) Separate laytime for loading and discharging
The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.
The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays, excepted, unless used, in which event time actually used shall count.
* (b) Total laytime for loading and discharging
The cargo shall be loaded and discharged within the number of total runnig hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used. shall count.
(c) Commencement of laytime (loading and discharging)
Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.
Time actually used before commencement of laytime shall count.

Время ожидания причала засчитывается как время
погрузки или выгрузки в зависимости от обстоятельств.
* Указать альтернативно п. (а) или (b), как согласовано в боксе 16.

7. Демередж

Десять текущих суток на демередже по ставке, согласованной в боксе 18, за один день или пропорционально за часть дня, с ежедневной выплатой предоставлено
фахтователям, в целом по портам погрузки и выгрузки.

8. Залоговое право

Судовладельцы имеют залоговое право на груз в оплату фрахта, мертвого фрахта,
демереджа и убытков, понесенных в связи с задержкой судна. Фрахтователи остаются
ответственными за мертвый фрахт и демередж (включая убытки,
понесенные в связи с задержкой судна), возникшие в порту погрузки, фрахтователи остаются
ответственными за фрахт и демередж (включая убытки, понесенные в связи с задерж
кой судна), возникшие в порту выгрузки, но в пределах суммы, которую
судовладельцы не смогли получить путем осуществления залогового
права на груз.

9. Коносаменты

Капитан подписывает коносаменты по указанной в них ставке фрахта
без ущерба для данного чартера, но если
сумма фрахта по коносаментам окажется меньшей, чем общая сумма фрахта
по чартеру, то разница выплачивается капитану наличными по подписании
коносаментов.

10. Канцелинг

Если судно не готово к погрузке (независимо от того, находится оно у причала или нет) в
день или перед днем, указанным в боксе 19, фрахтователи имеют право
расторгнуть этот контракт, такое решение должно быть объявлено, если требуется,
не позже чем за 48 ч до ожидаемого прибытия судна в порт погрузки.
Если судно будет задержано из-за аварии или других подобных причин,
фрахтователи должны быть как можно быстрее об этом информированы, и, если судно
задерживается более чем на 10 дней после даты, объявленной как ожидаемый день готовности к
погрузке, фрахтователи имеют право расторгнуть
этот контракт, если дата канцелинга не была согласована.

11. Общая авария

Общая авария регулируется в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами
1974 г. Собственники груза вносят свою долю в общих
расходах, даже если они были вызваны небрежностью судовладельцев или их служащих (см. ст. 2).

Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging
time, as the case may be.
* indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.
7. Demurrage
Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per
day or pro rata for part of a day, payable day by day, to be

allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.
8. Lien Clause
Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight,

demurrage and damages for detention, Charterers shall remain re-

sponsible for dead-freight and demurrage (including damages for
detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain

responsible for freight and demurrage (including damages for deten-

tion) incurred at port discharge, but only to such extent as the
Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising
the lien on the cargo.
9. Bills of Lading
The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as
presented without prejudice to this Charterparty, but should the
freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered
freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing
Bills of Lading.
10. Cancelling Clause
11. Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on

or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option
of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded

at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading
Should the vessel be delayed on account of average or otherwise
Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is

delayed for more than 10 days after the day she is stated to be

expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this
contract, unless a cancelling date has been agreed upon.
11. General Average
General average to be settled according to York/Antwerp Rules,

1974, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general
expenses even if same have been necessitated through neglect or
default of the Owners' servants (see clause 2).

12. Компенсация
Сумма компенсации за невыполнение данного чартера в размере доказанных
убытков
не должна превышать предполагаемой суммы фрахта.
13. Агентирование
Во всех случаях судовладелец имеет право назначать своего брокера или
агента как в порту
погрузки, так и в порту выгрузки.
14. Брокерская комиссия
Брокерская комиссия в размере, указанном в боксе 20, с суммы заработанно-
го фрахта
причитается стороне, указанной в боксе 20.
В случае невыполнения чартера не менее /з данной брокерской комиссии
от предполагаемой
суммы фрахта и мертвого фрахта выплачивается судовладельцами
брокеру в качестве компенсации за расходы и работу последнего. В случае
выполнения большего числа рейсов размер компенсации должен быть взаим-
но согласован.
15. Общая оговорка о забастовке
Ни фрахтователи, ни судовладельцы не несут ответственности за послед-
ствия каких-либо забастовок или локаутов, препятствующих выполнению
или замедляющих
выполнение каких-либо обязательств по данному контракту.
При забастовке или локауте, влияющих на погрузку груза
или его части, когда судно готово к выходу из последнего порта,
либо в любой период времени при следовании его в порт или порты погруз-
ки,
либо после прибытия туда, капитан или судовладельцы могут потребовать от
фрахтователей
согласия рассчитывать сталийное время, как если бы забастовки или локаута
не было. Если фрахтователи не дали такого согласия в
письменной форме (если необходимо — телеграммой)
в течение 24 ч, судовладельцы имеют
право расторгнуть данный договор. Если же часть груза была уже
погружена, то судовладельцы обязаны следовать в рейс с этим количеством
(причем фрахт платится
лишь за погруженное количество), располагая правом догрузки другим по-
путным грузом
в своих собственных интересах.
При забастовке или локауте, влияющих на выгрузку
в момент или после прибытия судна в порт или на рейд порта выгрузки, ее-
ли эта забастовка или локаут
не прекращены в пределах 48 ч, получатели имеют право
задержать судно до окончания этой забастовки или локаута,
уплачивая демередж по половинной ставке по истечении времени, обуслов-
ленного
для выгрузки, либо направить судно в безопасный порт.

12. Indemnity
Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.

13. Agency
In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.

14. Brokerage
A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20.
In case of non-execution at least *th* of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.

15. General Strike Clause
Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.
If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she

где оно может беспрепятственно разгрузиться без риска задержки из-за забастовки или локаута. Такое распоряжение должно быть дано в пределах 48 ч после уведомления фрахтователей со стороны капитана или судовладельцев о том, что забастовка или локаут влияет на выгрузку. При сдаче груза в таком порту все условия данного чартера и коносамента имеют силу; судно должно получить такой же фрахт, как если бы оно разгружалось в первоначальном порту назначения, за исключением того случая, когда расстояние до порта замены превышает 100 морских миль. В этом случае фрахт на груз, сданный в новом порту, подлежит пропорциональному увеличению.

16. Военная оговорка («Войуор 1950»)
(1) В данных оговорках термин «военные риски» подразумевает любую блокаду или любые другие действия, объявленные как блокада любым правительством, или любой воюющей стороной, или какой-либо организацией, саботаж, пиратство, или любую реальную войну, или угрозу войны, военные действия, операции военного характера, гражданскую войну, гражданские волнения и революции.
(2) Если в любое время до начала погрузки будет установлено, что выполнение договора подвергнет судно, капитана, команду или груз военным рискам на любой стадии выполнения рейса, судовладельцы имеют право письмом или по телеграфу в адрес фрахтователя канцелировать чартер.
(3) От капитана нельзя требовать погрузки груза, или продолжения погрузки, или выхода в море, или выписки коносамента на любой рейс или любой порт, в отношении которых известно, что там судно, капитан, команда или груз будут подвергнуты военным рискам. В случае осуществления капитаном своих прав согласно условиям настоящей оговорки после полной или частичной погрузки груза он имеет право либо выгрузить груз в порту погрузки, либо следовать с грузом. В последнем случае судно имеет право принять в интересах судовладельца другой груз и соответственно проследовать для погрузки или выгрузки такого груза в любом порту или портах, следовать прямым или обратным курсом, даже в несовпадающем или противоположном направлении. Если капитан решает
Следовать с частью груза, как предусмотрено в настоящей оговорке, то фрахт оплачивается за сданное количество.
(4) Если в то время, когда капитан решит следовать с полным или частичным грузом

can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-

out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners

have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting
the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions
of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel
shall receive the same freight as if she had discharged at the
original port of destination, except that if the distance of the sub-

stituted port exceeds 100 nautical miles, the freight
on the cargo
delivered at the substituted port to be increased in proportion.
16. War Risks (" Voywar 1950")
(1) In these clauses "War Risks" shall include any
blockade or any
action which is announced as a blockade by any Government or by any

belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual

or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil com-

motion, or revolution.
(2) If at any time before the vessel commences loading, it appears that
performance of the contract will subject the Vessel or her Master and
crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners
shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to
cancel this Charter.
(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue
loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure
on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master
and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of
the exercise by the Master of his right under this Clause after part or

full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to
discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith.
In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo

for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or
discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever,
backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or
beyond the ordinary route.
In the event of the Master electing to
proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case
be payable on the quantity delivered.
(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo

согласно п. 3 настоящей оговорки, или после того, как судно покинуло порт погрузки или
последний из портов погрузки, если их было несколько, окажется, что дальнейшее
выполнение договора подвергает судно, капитана, команду и
груз военным рискам, то груз должен быть выгружен, а если
выгрузка уже начата, то она должна быть закончена в любом безопасном
порту вблизи от порта выгрузки, как того потребует
фрахтователь. Если не получено никаких распоряжений от фрахтователей
в течение 48 ч. после того, как судовладельцы направили телеграфный запрос
фрахтователям о назначении другого порта вы-
грузки, судовладельцы имеют право выгрузить груз в любом безопасном порту, который они по своему
усмотрению выберут, и такая
выгрузка должна рассматриваться как надлежащее выполнение
договора морской перевозки. В случае выгрузки груза в любом таком
порту судовладелец имеет право на фрахт, как если бы выгрузка
была произведена в порту или портах, указанных в коносаменте,
или в тех портах, в которые судно могло быть направлено в соответствии с коносаментом.
(5) (a) Судно вправе выполнять любые распоряжения
или рекомендации, касающиеся погрузки, отхода, прибытия, путей следования, портов
захода, остановок, назначения, зон, вод, выгрузки или
любых иных обстоятельств (включая указание или рекомендацию не заходить в порт назначения, или замедлить следование
туда, или следовать в какой-либо иной порт), любого правительства или
любой воюющей стороны, или любого правительственного органа, вовлеченного в гражданскую войну,
враждебные действия или военные операции, или любого лица или органа, действующего или
намеренного действовать по полномочию любого правительства, или
воюющей стороны, или правительственного органа, или любого комитета, или
лица, имеющего право по условиям страхования судна от военных рисков
давать такие указания или рекомендации. Если
по причине таких рекомендаций или указаний или в соответствии с любыми такими указаниями или рекоме
дациями какое-либо условие выполнено либо не выполнено, то это не должно рассматриваться
как отклонение.
(b) Если в связи или по причине таких указаний или рекомендаций судно не проследовало в порт, или в порты,
указанные в коносаментах, или в порты, куда оно могло бы быть направлено
в соответствии с условиями коносаментов,
то судно может проследовать в любой указанный или рекомендованный порт
или в любой безопасный порт, выбранный судовладельцем по
своему усмотрению, и выгрузить там груз, такая

under Clause 3, or after the vessel has left the loading port, or the

last of the loading ports, if more then one, it appears that further

performance of the contract will subject the vessel her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at

any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill (s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports

of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port), given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war,

hostilities or warlike operations or by any person or body acting or

purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed

a deviation.
(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill (s) of Lading or to which she may have been

ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such

выгрузка должна рассматриваться как надлежащее выполнение договора перевозки, и судовладелец в этом случае имеет право на фрахт, который бы ему причитался, если бы выгрузка была произведена в порту или портах, указанных в коноса
ментах, или в тех портах, куда судно могло быть направлено в соответствии с условиями
коносаментов.
(б) Все дополнительные расходы (включая расходы по страхованию), понесенные при выгруз-
ке груза в порту погрузки или по доставке или выгрузке груза
в любом порту, как это предусматривается условиями пп. 4 и 5 (b) настоящей оговорки, оплачиваются
фрахтователем и/или владельцем груза; судовладелец имеет
залоговое право на груз в обеспечение всех платежей, причитающихся согласно данной оговорке.

17. Общая ледовая оговорка

Порт погрузки
(a) В случае, если порт погрузки является недоступным из-за
льда, когда судно готово выйти в рейс из своего последнего порта захода, или в какой-либо
период времени при переходе к порту погрузки, или в момент прибытия судна в порт погрузки, или если после прибытия судна наступят опасности,
то капитан ввиду опасности вмерзания судна в лед имеет право
покинуть порт без груза, а настоящий чартер
теряет силу.
(b) Если в ходе погрузки капитан ввиду опасности вмерзания судна в лед
сочтет целесообразным покинуть порт, то он вправе покинуть его с тем количеством груза,
которое он имеет на борту, и проследовать в любой другой порт или порты с
правом догрузки в пользу судовладельцев на любой порт или порты,
включая порт выгрузки. Любой частичный груз, погруженный таким образом по данному
чартеру, перевозится по назначению за счет судна, но
против уплаты фрахта, при условии, что никакие дополнительные расходы не вызваны у получателей такой перевозкой. Фрахт подлежит оплате за доставленное количество
(пропорционально за часть груза при оплате люмпсум). Все остальные условия —
по чартеру.
(c) В случае, если портов погрузки несколько, и если один или более
портов закрыты льдами, капитан или судовладельцы имеют право
либо грузить частичный груз в открытом от льдов порту и догружаться в другом месте
в своих собственных интересах в соответствии с условиями, изложенными в п. (b), либо объявить чартер
аннулированным, если только фрахтователи не согласятся грузить полный груз в открытом порту.

discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of
affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if
discharge had been effected at the port or ports named in tde Bill (s)

of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant

thereto.
(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in disharg-

ing cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo
at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid

by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have
a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

17. General ice clause
Port of loading
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of
ice when vessel is ready to proceed from Tior last port or at any

time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in

after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at
liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and
void.
(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in,
deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo

he has on board and to proceed to any other port or ports with
option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports
including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this

Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but
against payment of freight, provided that no extra expenses be
thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity

delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per

Charter.
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of
the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty
either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere

for their own account as under section (b) or to declare the Charter

null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open
port.

(d) Настоящая ледовая оговорка не применяется весной.
Порт выгрузки
(a) Если лед (исключая весеннее время) препятствует заходу
судна в порт выгрузки, получатели имеют право задержать судно
до возобновления навигации, выплачивая демередж, либо
направить судно в безопасный и доступный немедленно по прибытии порт,
где судно может быть в безопасности разгружено без риска задержки ввиду
ледовой обстановки.
Такое указание должно быть дано в пределах 48 ч после того, как капитан
или судовладельцы
сообщили фрахтователям о невозможности достигнуть порта
назначения.
(b) Если в ходе выгрузки капитан ввиду опасности вмерзания судна в лед
сочтет целесообразным покинуть порт, то он имеет право покинуть его с тем
количеством
груза, которое он имеет на борту, и проследовать в ближайший доступный
порт, где судно может безопасно разгрузиться.
(c) После выдачи груза в таком порту все условия коноса-
ментов сохраняют силу и судно должно получать такой же фрахт, как
если бы оно разгрузилось в первоначальном порту назначения, за исключени-
ем того
случая, когда расстояние до нового порта превышает 100 морских миль.
Фрахт за оставшийся груз, сданный в новом порту, подлежит
пропорциональному увеличению.

(d) This Ice Clause not to apply in the Spring
Port of discharge
(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice.

Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners

have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.
(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what

cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if

the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

Судовой брокер	**БАЛТИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ СОВЕТ (БИМКО) ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ТАЙМ – ЧАРТЕР КОДОВОЕ НАЗВАНИЕ :«ДЖЕНТАЙМ» ЧАСТЬ I** 1.Место и дата подписания чартера
2.Судовладельцы / Диспонентные владельцы / Местонахождение конторы (указать полное название, адрес, номер телекса и факса)	3.Фрахтователи / Местонахождение конторы (указать полное название, конторы, адрес, номер телекса и факса)
4.Название судна	5.Описание судна: Флаг: Год постройки: Класс: Дедвейт в метрических тоннах(по летнюю марку): БТ/НТ: Зерновая /Киповая вместимость: Возможная скорость в узлах (приблизительно): Расход топлива в м/тоннах при выше указанной скорости(приблизит.): (скорость и расход топлива при летнем дедвейте в благоприятную погоду при максимальной скорости ветра 4 балла)
6.Срок действия чартера (Ст. 1(a))	
6(a).Маржин на конечный период действия чартера (Ст. 1(a))	
7.Опциональный срок и подача нотиса (Ст. 1(a))	
8. Порт/ место или рэндж сдачи (Ст. 1(b))	
9.Наиболее ранняя дата/время сдачи (Ст.1(c)) / 10.Дата/время канселинга (Ст.1(c)(d))	
11.Нотисы о сдаче (Ст.1(e)) / 12. Предполагаемый первый груз (Ст.1(f))	
13.Районы использования судна и исключаемые страны (Ст.2(a))	
14.Исключаемые страны (Ст.2(b))	

15. Исключаемые грузы (Ст. 3(b))			
16. Пределы опасных грузов (Ст. 3(c))	17.Порт/место или рейдж возврата судна. (Ст. 4(a))		18. Нотисы о возврате судна (Ст. 4(c))
19. Качество топлива при сдаче судна(Ст.6(a))	20. Качество топлива при возврате судна (Ст.6(a))	21. Цена топлива при сдачи судна (Ст.6(c))	22.Цена топлива при возврате судна (Ст.6(c))
23. Спецификации топлива(Ст.6(d))			
24. Арендная плата (Ст.8(a))	25. Банковский счет судовладельцев (Ст.8(b))		
26. Отсрочка Платежа (Ст.8(c))	27. Максимальный период реквизиции (Ст.9(c))	28. Регулирование общей аварии (Ст.14(b))	
29. Суперкарго (Ст.15(f))	30.Питание (Ст.15(g))	31.Представительство (Ст.15(h))	32. Зачистка трюмов экипажем (Ст.15(m))
33.Оплата экспенсум за зачистку трюмов экипажем при возврате судна (Ст.15(m))		34. Страховая компания судна (Ст.20(a))	
35. Право и арбитраж (следует указать ст. 22(a), 22(b) или ст. 22(c), как согласовано; если согласовано ст. 22(c), то необходимо указать место арбитража» (ст. 22))		36. Комиссия и кому причитается (Ст. 23)	
37. Дополнительные статьи			

Согласовано, что настоящий договор будет выполняться в соответствии с условиями содержащимися в настоящем чартере, состоящем из Части I, включающей дополнительные статьи, согласованные и указанные в Боксе 37, и Части II, а также Приложения А к настоящему чартеру. В случае противоречия в условиях – положения Части I и Приложения А превалируют над условиями Части II в пределах таких противоречий, но не более.

Подпись (Судовладельца)	Подпись (Фрахтователя)

ЧАСТЬ II
«ДЖЕНТАЙМ» Генеральный тайм-чартер

В день, указанный в Боксе 1, взаимно согласовано между стороной, названной в Боксе 2 как Судовладельцы/
Диспонентные владельцы (в дальнейшем именуемые «судовладельцы» судна, названного в Боксе 4 и с
данными, описанными в Боксе 5, и стороной, названной в Боксе 3 как Фрахтователи, нижеследующее:

1. Срок действия чартера и сдача судна

(a) Срок действия – Принимая во внимание ставку арендной платы, указанной в Боксе 24, судовладельцы сдают, а фрахтователи принимают судно на срок/рейсы, указанные в Боксе 6. Фрахтователи имеют право продлить действие чартера на срок/. рейс(ы), указанные в Боксе 7, право на выбор такого опциона осуществляется посредством подачи письменного уведомления судовладельцам на дату, указанную в Боксе 7, или до наступления этой даты.
Если иное не согласовано, фрахтователи имеют право увеличить или уменьшить срок окончательного периода действия чартера на количество дней, указанных в
Боксе 6 (a); этот опцион применяется только к окончательному заявленному периоду.

(b) Место сдачи – Судовладельцы сдают судно фрахтователям в порту Или в месте, указанном в Боксе 8, или в порту или месте, находящемся в пределах рейджа, указанного в Боксе 8.

(c) Время сдачи – Сдача судна осуществляется не ранее даты/времени, указанного в Боксе
9 и не позднее даты/времени, указанного в Боксе 10. Сдача судна производится в любое
время дня и ночи, включая субботние, воскресные и праздничные дни.

(d) Канцелинг – Если судно не передается к дате/времени, указанному в Боксе 10,
фрахтователи имеют право аннулировать чартер без ущерба возможности предъявления фрахтователями претензий к судовладельцам по условиям настоящего
чартера. Если судовладельцы предполагают, что, несмотря на проявление должной заботливости с их стороны,
судно не будет готово к сдаче к дате/времени, указанному в Боксе 10, они могут
известить фрахтователей в письменном виде о предполагаемой новой дате готовности к
сдаче, при этом они предлагают новую дату/время канцелинга и просят фрахтователей
сообщить, канцелируют они чартер, или будут принимать судно в аренду. Если

фрахтователи решат не канцелировать чартер, или они не дадут ответа в течение двух (2) рабочих дней (предположительно из главной конторы фрахтователей) после получения такого извещения, то тогда, если не будет согласовано иное, предложенная новая дата/время канцелинга заменит ту дату/время, которая указана в Боксе 10. Такое положение будет действовать только один раз, и если судно не будет готово к сдаче к новой дате/времени сдачи. Фрахтователи имеют право аннулировать настоящий чартер.

(e) Нотисы — Судовладельцы должны направлять фрахтователям нотисы в сроки, не менее количества дней, указанных в Боксе 11 о дате/времени, когда судно предположительно может быть сдано, а также должны постоянно информировать фрахтователей о возможных изменениях в предполагаемой дате/времени сдачи судна. Судовладельцы должны направить фрахтователям и/или их местным агентам нотис о сдаче, когда судно будет в состоянии перейти в аренду.

(f) Состояние судна — По прибытии судна в первый порт или место погрузки, трюма судна должны быть чистыми и во всех отношениях готовыми принимать запланированный груз, обозначенный в Боксе 12, в случае невыполнения этого условия, судно будет выведено из аренды с момента отказа принять его и до момента, когда оно будет считаться готовым

(g) Принятие судна фрахтователями — Принятие судна в аренду Фрахтователями не должно ущемлять их прав на предъявление требований к судовладельцам по условиям настоящего чартера.

Районы плавания

(a) Пределы района грузоперевозок — Судно должно эксплуатироваться в законных районах плавания, определенных Объединением лондонских страховщиков, и в пределах районов, указанных в Боксе 13, для перевозок грузов между безопасными портами или безопасными местами, куда оно может безопасно войти, оставаться всегда на плаву, а также выйти.

(b) Исключаемые страны — Судовладельцы гарантируют, что в период сдачи судно не совершало рейсы в страны, перечисленные в Боксе 14.

(c) Ледовые условия — Судну не будут давать указания заходить или оставаться в порту, или в районе, покрытом льдом, или входить в порт или район, где уже

сняты навигационные огни, плавучие маяки, вехи или бум, или которые предполагают снять по причине ледовой обстановки, или заходить туда, где в связи с ледовой обстановкой существует риск того, что при обычном течении событий судно не сможет свободно зайти и оставаться в порту или районе, или выйти оттуда после завершения погрузки или выгрузки.

Нельзя обязывать судно форсировать лед, но при получении предварительного подтверждения судовладельцев оно может следовать за ледоколом при разумном обосновании, с учетом размеров судна, конструкции и класса. Если с учетом ледовой обстановки капитан сочтет рискованным оставаться в порту или месте погрузки или выгрузки из опасения, что судно вмерзнет в лед и/или будет повреждено, он будет вправе проследовать в любое удобное место и там ожидать новых указаний фрахтователей.

3. Груз — Ограничения и исключения

(a) Законные грузы — Судно должно использоваться для перевозки законных грузов. Грузы опасного и вредного свойства, или грузы, относящиеся к номенклатуре грузов ИМО, не должны перевозиться без предварительного согласия судовладельцев, при этом такой груз должен перевозиться только в соответствии с положениями пункта (c) настоящей Статьи

(b) Исключенные грузы — без ущерба общему смыслу вышесказанного, следующие грузы должны быть исключены: живой скот, оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, ядерные и радиоактивные материалы, не относящиеся к радиоизотопам, описанным в пункте (d) настоящей Статьи, и к другим грузам, перечисленным в Боксе 15.

(c) Опасные грузы — Если судовладельцы подтверждают, что фрахтователя могут перевозить опасные, вредные грузы, или грузы, относящиеся к номенклатуре ИМО, количество такого груза должно быть ограничено величиной, указанной в Боксе 16, и фрахтователи должны предоставить капитану доказательство того, что данный груз упакован, снабжен ярлыками и обеспечен соответствующими документами и будет погружен и уложен в соответствии с Правилами ИМО, а также в соответствии с обязательными местными требованиями и правилами и/или рекомендациями компетентных органов страны, где судно зарегистрировано. Если вышеуказанные требования

не соблюдаются,
капитан вправе отказаться от такого груза, а если он уже погружен - выгрузить его за счет фрахтователей,
а также на их риск и за их счет.
(d) Радиоактивные грузы — Радиоизотопы, используемые или предназначенные для использования в промышленности,
коммерции, сельском хозяйстве, медицине или в науке могут перевозиться при условии получения
предварительного согласия судовладельцев и капитана, а также при условии, что они не относятся к такой
категории, которая лишает законной силы страховку в Клубе взаимного страхования.
(e) Контейнеры — Если груз перевозится в контейнерах ISO, то такие контейнеры должны отвечать
требованиям Международной Конвенции о безопасных контейнерах.
(f) Палубный груз — При получении предварительного подтверждения капитана, которое не должно безосновательно
задерживаться, груз может перевозиться на палубе в соответствии с положениями Статьи
17 (c) и 18.

4. Возврат судна
(a) Место возврата судна — Фрахтователи должны возвратить судно судовладельцам в
порту или месте, указанном в Боксе 17, или в порту или месте,
расположенном в пределах рэнджа, указанного в Боксе 17,
в таком же исправном состоянии, в каком находилось судно при сдаче в аренду, за исключением
естественного износа.
(b) Принятие из аренды — Принятие судовладельцами судна из аренды не должно ущемлять их прав на предъявление требований к
фрахтователям по условиям настоящего чартера.
(c) Нотис — Фрахтователи должны направлять судовладельцам нотисы в сроки не менее того количества дней, которое
определено в Боксе 19 с указанием порта и места возврата судна, а также в предполагаемую
дату, когда судно будет готово к выводу из аренды.
(d) Последний рейс — Фрахтователи гарантируют, что они не будут давать указаний судну о начале
нового рейса (включая предыдущий балластный рейс), который, как можно было
предполагать, не будет закончен своевременно для того, чтобы осуществить возврат судна в срок,
согласованный и заявленный в соответствии со Статьей 1 (a). Тем не менее, если такие указания будут даны,
судовладельцы будут иметь право сделать выбор:
(i) отменить эти

указания и потребовать их замены,
что позволило бы осуществить своевременный вывод из аренды; или
(ii) дать возможность выполнить эти распоряжения, без ущерба для своих прав
потребовать возмещения убытков, связанных с нарушением условий чартера о просрочке возврата судна из аренды; в любом случае, за то количество дней, на которое срок, согласованный и заявленный в соответствии со Статьей 1 (a)
был просрочен, фрахтователи должны будут уплатить рыночную ставку, если она будет выше ставки,
указанной в Боксе 24.

5. Сюрвейерные осмотры при сдаче/возврате судна
Совместные сюрвейерные осмотры должны проводиться при сдаче/возврате судна взаимно назначенными сюрвейерами
в согласованных портах или местах. Осмотр при сдаче судна должен проводиться без потери
времени фрахтователями, а осмотр судна при его возврате должен осуществляться за счет времени
фрахтователей. Плата за сюрвейерный осмотр и расходы, связанные с этим, делятся поровну между судовладельцами и
фрахтователями.
В обоих сюрвейерных осмотрах отражаются состояние судна и его оборудования, а также
количество топлива, оставшегося на борту судна. Судовладельцы должны дать указание капитану
содействовать сюрвейерам при проведении таких осмотров.

6. Бункерное топливо
(a) Количество топлива при сдаче и возврате судна — Судно сдается с приблизительным количеством
топлива, как указано в Боксе 19, и если в Боксе 20 не указано иное, судно
должно быть возвращено приблизительно с таким же количеством, при условии, что количество
топлива при возврате судна будет достаточным для того, чтобы безопасно достичь ближайшего
порта, в котором имеется топливо нужного или лучшего сорта.
(b) Бункеровка перед сдачей/возвратом судна — При условии, что это возможно осуществить
в запланированных портах без помех для эксплуатации судна, а также по предварительному
согласию сторон, судовладельцы разрешают фрахтователям бункеровать. Судно
за счет фрахтователей перед сдачей судна, а фрахтователи разрешают судовладельцам бункеровать судно за счет судовладельцев перед

возвратом судна из аренды.
(c) Покупная цена — Фрахтователи покупают топливо, имеющееся на борту судна при его сдаче, по цене, указанной в Боксе 21, а судовладельцы покупают топливо, имеющееся на борту судна при возврате его из аренды, по цене, указанной в Боксе 22. Стоимость топлива, полученного при сдаче судна, оплачивается вместе с первым взносом арендной платы.
(d) Бункеровка — Фрахтователи должны поставлять на судно топливо в соответствии со спецификациями и сортами, указанными в Боксе 23. Топливо должно быть однородным, и если иное не согласовано в письменной форме, оно должно отвечать требованиям Стандарта ISO 8217 1996 года или последующих дополнений к нему, а также соответствовать положениям Конвенции MARPOL .
Старший механик должен сотрудничать с бункеровочными агентами фрахтователей, а также с поставщиками топлива и выполнять их требования во время бункеровки, включая, но не ограничиваясь только этим, проводить контроль, проверку, взятие проб, подтверждать показания приборов, делать замеры, в т.ч. перед подачей, во время и/или после подачи топлива. Во время подачи топлива четыре контрольных пробы всех сортов топлива должны быть взяты в точке, расположенной как можно ближе к судовому приемному трубопроводу. Каждая проба должна быть опечатана, снабжена биркой и подписана поставщиками, старшим механиком и фрахтователями или их агентами. Две пробы остаются у поставщиков и по одной пробе — на судне и у фрахтователей.
При возникновении претензий в отношении качества, или спецификации, или сорта принятого топлива, пробы топлива, находящиеся в распоряжении вышеуказанных сторон, должны быть переданы для проведения анализа в компетентную и независимую лабораторию.
(e) Ответственность — Фрахтователи несут ответственность за потери, убытки судовладельцев, вызванные поставкой несоответствующего топлива, или топлива, не отвечающего требованиям спецификации к качеству, предусмотренному в Боксе 23, и судовладельцы не будут отвечать за снижение скорости судна и/или за повышенный расход бункера, а также за потерю времени и другие последствия, возникающие в результате постанки такого топлива.

7. **Судовое грузовое устройство и оборудование**
(a) Правила — Судовое грузовое устройство, если таковое имеется, а также другое соответствующее оборудование должны отвечать требованиям правил страны, в которой судну предстоит работать и судовладельцы должны обеспечить, чтобы на судне постоянно имелись действующие свидетельства, подтверждающие соблюдение таких правил. Если стивидорам не разрешается работать вследствие нарушения капитаном и/или судовладельцами вышеупомянутых правил, или из-за отсутствия на борту таких действующих свидетельств, фрахтователи могут приостановить аренду на время, потерянное из-за этого, и судовладельцы должны оплатить все расходы, понесенные в результате таких упущений (см. Ст. 11 (d)).
(b) Поломка судового грузового устройства — Все грузовые устройства, включая стрелы, краны, лебедки, если таковые имеются, должны содержаться в хорошем рабочем состоянии и судовладельцы должны проявлять должную заботливость по техобслуживанию этого оборудования. В случае потери времени из-за выхода из строя стрел, кранов, лебедок на какой-то период по причине аварии или недостатка электроэнергии, арендная плата снижается пропорционально фактически потерянному времени по время погрузки/выгрузки, если только потеря времени не вызвана небрежностью фрахтователей или их служащих. Если фрахтователи продолжат работу с использованием береговых кранов, судовладельцы должны оплатить крановые сборы, не превышая арендной платы, причитающейся судовладельцам за этот период.
(c) Суэцкий и Панамский каналы — В течение всего срока действия настоящего чартера судно должно быть оснащено всем необходимым оборудованием, находящимся в хорошем рабочем состоянии для прохождения Суэцкого и Панамского канала.
(d) Освещение — Судовладельцы должны обеспечить бесплатно для фрахтователей достаточное освещение на палубе и в трюмах для круглосуточного проведения работ.

8. **Судовое грузовое устройство и оборудование**
(a) Ставка — Фрахтователи должны оплачивать арендную плату за день или пропорционально за часть дня с момента сдачи судна фрахтователями и до момента возврата его судовладельцам в валюте и по ставкам, указанным в Боксе 24. В том случае, когда дополнительная арендная плата

оплачивается в соответствии со Статьей 9 (d), то такая арендная плата рассчитывается по ставке,
действующей в момент возврата судна. Расчет всего времени аренды производится относительно
Всемирного времени (UTC).
(b) Оплата — Согласно пункту (d) оплата аренды производится авансом в полной мере, без вычетов, каждые 15 дней на банковский счет судовладельцев, указанный в Боксе
25, или на другой счет, который судовладельцы могут время от времени сообщать в
письменной форме, в валюте, приемлемой для судовладельцев на день платежа,
(c) Неуплата — В случае несвоевременных и нерегулярных платежей судовладельцы имеют
право вывести судно из аренды без ущерба другим требованиям, которые судовладельцы
могут иметь к фрахтователям по условиям настоящего чартера.
В случае нарушения осуществления своевременных и правильных платежей арендной платы вследствие
недосмотра, небрежности, ошибок или упущений со стороны фрахтователей или их
банков, судовладельцы должны подать фрахтователям письменный нотис за такое количество свободных
банковских дней, которое указано в Боксе 26 (признанных в оговоренном месте платежа) с
целью исправления ошибки, и после того, как ошибка исправлена в течение упомянутого количества дней после
нотиса судовладельцев, платеж будет считаться своевременным и правильным. Неуплата
фрахтователями арендной платы в течение количества дней, указанных в Боксе 26, после получения ими
нотиса судовладельцев, как это предусмотрено выше, дает право судовладельцам вывести
судно из аренды без подачи дополнительного нотиса и без ущерба другим требованиям, которые они могут
иметь к фрахтователям.
Кроме того, в любое время после истечения периода, указанного в Боксе 26, и пока арендная плата остается
невнесенной, судовладельцы должны без ущерба для своего права вывести судно из аренды, имеют право
приостановить исполнение всех своих обязательств по чартеру и не нести никакой ответственности за любые последствия, в отношении которых
фрахтователи настоящим снимают с судовладельцев ответственность.
Несмотря на положения
Статьи 9 (a) (ii) , арендная плата продолжает накапливаться и любые дополнительные расходы, возникшие вследствие

такого прекращения, относятся за счет фрахтователей.
(d) Вычеты — По представлении оправдательных документов фрахтователи имеют право
вычесть из очередной оплаты фрахта затраты, понесенные от имени судовладельцев,
которые по условиям настоящего чартера относятся за счет судовладельцев. Если такие затраты
понесены не в той валюте, в какой выплачивается арендная плата, конвертация
валюты для вычета затрат должна производиться по курсу
действующему на дату осуществления затрат.
(e) Урегулирование расчетов при возврате судна — Если судно находится на переходе к порту, или
месту возврата из аренды в день платежа арендной платы, то такой платеж производится
за расчетное время, необходимое для завершения рейса, за вычетом стоимости топлива, находящегося на борту, на момент возврата. Когда судно возвращено
судовладельцам, любая разница подлежит возмещению или оплате фрахтователями, смотря, что окажется более подходящим,
но не позднее тридцати дней после возврата судна.

9. Вывод из аренды

После сдачи судна в аренду в соответствии со Статьей 1, судно остается в аренде до
его вывода из аренды в соответствии со Статьей 4, кроме следующих периодов:
(a) Невозможность выполнения условий договора
Если судно не может выполнить указаний фрахтователей вследствие:
(i) какого-либо повреждения, поломки, дефекта или из-за происшествия с корпусом судна,
механизмами, оборудованием или вследствие ремонта или техобслуживания вышеперечисленного, включая докование,
за исключением случаев, когда применяются Статьи 7 (b) и 16 (b);
(ii) неспособности капитана, командного состава и/или экипажа, включая невозможность или отказ
или неспособность капитана, командного состава и/или экипажа выполнить необходимую работу;
(iii) ареста судна по требованию какого-либо истца, за исключением случаев, когда арест осуществляется
в связи с какими-либо действиями или упущениями фрахтователей, их служащими, агентами
или субподрядчиками;
(iv) условиями найма капитана, командного состава и/или членов команды;
в этих случаях судно будет выведено из аренды на время, потерянное по вышеперечисленным причинам.

(b) Отклонение — В случае отклонения судна (это выражение подразумевает возвращение,
заход в какой-либо порт или место, но не туда, куда оно должно было следовать по указанию фрахтователей),
кроме как для спасения жизни или имущества,
судно будет считаться выведенным из аренды с момента начала такого отклонения до момента, когда
судно вновь готово возобновить работу с позиции, не менее
благоприятной для
фрахтователей, чем та, с которой отклонение началось, при непременном условии, что
надлежащая поправка должна быть сделана на любое расстояние, пройденное в направлении назначения
судна, а также на сэкономленный бункер. Однако если судно изменяет курс в связи с
непогодой, или совершает вынужденный заход в порт или на якорную стоянку из-за шторма, судно
остается в аренде, и все расходы, понесенные в этой связи, относятся за счет фрахтователей.

(c) Реквизиция — Если судно будет реквизировано каким-либо правительством или правительственным
органом во время действия данного чартера, судовладельцы должны незамедлительно известить об этом
фрахтователей. Судно должно быть вне аренды в период такой реквизиции и
любая арендная плата или компенсация, выплачиваемая
правительством или правительственным органом в связи с такой реквизицией, должна выплачиваться судовладельцам. Однако,
если срок реквизиции
превышает количество дней, указанное в Боксе 27, любая из сторон имеет право
аннулировать остаточный период действия чартера, направив 14-дневный потис об
аннулировании другой стороне.

(d) Увеличение срока действия чартера — Время, в течение которого судно находится вне аренды по данному
чартеру, может быть продлено, по выбору фрахтователей, до такого срока действия чартера, который
был определен в соответствии со Статьей 1 (a). Такой выбор должен быть объявлен в письменной форме
не позднее, чем за один месяц до предполагаемой даты возврата судна, или не позднее одной недели
после этого, если это происходит менее чем за месяц до предполагаемой даты
возврата судна.

10. Гибель судна

Действие настоящего чартера прекращается, и арендная плата не выплачивается с полудня в день гибели судна,
или когда судно становится конструктивной полной гибелью, а если пропадает без вести, то в полдень, в день, когда
от судна получено последнее известие. Аренда, оплаченная авансом, но не заработанная, подлежит возврату фрахтователям и
дальнейшая оплата аренды приостанавливается до тех пор, пока судно не будет объявлено невредимым.

11. Обязательства судовладельца

За исключением иного, предусмотренного условиями настоящего чартера, судовладельцы должны сдать судно,
имеющее тот класс, который указан в Боксе 5, а также предъявить в хорошем рабочем состоянии корпус и механизмы, а
также должны проявить должную заботливость для поддержания судна в том же классе и во всех отношениях годным к
эксплуатации в течение всего срока действия настоящего чартера.
Ничто, содержащееся в условиях настоящего чартера не должно приниматься как сдача судна в демайз-чартер
фрахтователям; судовладельцы продолжают нести ответственность за судоходство судна и за
работу его соответствующих служб, включая, но не ограничиваясь только этим, лоцманскую проводку и буксировку,
даже если они оплачиваются фрахтователями.
Если не согласовано иное, судовладельцы должны обеспечить и оплатить следующее:

(a) Зарплату — капитану, командному составу и членам команды.
(b) Снабжение — Все снабжение: палубное, машинное, включая смазочные масла.
(c) Страхование судна — (См. Статью 20).
(d) Помощь экипажа при:—
(i) подготовке к работе кранов, стрел, лебедок и/или других грузовых устройств;
(ii) открытии и закрытии люков (кроме люков понтонного типа), подготовке рамп
и других средств доступа к грузу,
(iii) швартовке, отшвартовке, а также при операциях по перестановке судна в порту,
(iv) бункеровке,
(v) поддержании подачи энергии во время погрузочных и разгрузочных операций,
(vi) при инструктировании крановщиков и лебедчиков при работе на судовых грузовых устройствах.
Вышеперечисленные работы выполняются в случае необходимости экипажем, при условии, что это дозволяется портовыми и местными

правилами; в противном случае оплата этих услуг должна относиться за счет
фрахтователей. 287
(c) Документация - Любая документация, относящаяся к судну, которая 288
может потребоваться в начале работы по данному чартеру для того, чтобы судно могло 289
плавать в пределах,
предусмотренных в Боксе 13, включая, но не ограничиваясь только 290
этим, международное мерительное свидетельство,
мерительное свидетельство для Суэцкого и Панамского канала, 291
регистровое свидетельство, свидетельства об
исправности судовых грузовых устройств и свидетельства о финансовой 292
ответственности за загрязнение нефтью, если такое свидетельство 293
может быть получено
судовладельцами на рынке на обычных коммерческих условиях. 294
Такие документы должны поддерживаться действительными в течение 295
всего срока действия чартера, как
это необходимо. 296
(f) Дератизация — Свидетельство о дератизации, имеющееся в начале 297
действия настоящего чартера,
а также возобновление его действия в течение действия чартера, за 298
исключением случаев, когда свидетельство требуется
в связи с перевозимым грузом, или в связи с портами, в которые судно 299
заходит по условиям настоящего чартера; в таких случаях
все расходы на оформление свидетельства относятся за счет 300
фрахтователей.
(g) Контрабанда — Штрафы, налоги, пошлины, взимаемые в случае 301
контрабанды со стороны капитана,
командного состава и/или членов команды относятся за счет судовла- 302
дельцев. Судно выводится из аренды на все время, потерянное из-за
этого. См. также Статью 13 (f). 303

12. Капитан 304

Капитан должен владеть разговорным английским языком и, хотя он 305
назначен
судовладельцами, он должен в течение всего срока действия настоящего 306
чартера выполнять
указания и инструкции фрахтователей в отношении вопросов, связанных 307
с наймом, агентированием и другими
поручениями. Капитан обязан совершать рейсы с должной скоростью, а 308
также осуществлять наблюдение
за проведением погрузочных и разгрузочных операций с тем, чтобы не 309
допустить нарушения мореходного состояния
судна. 310
Фрахтователи признают принципы, изложенные в Резолюции ИМО 311
A.443 (XI) в отношении

безопасности на море, а также в отношении защиты морской 312
окружающей среды, и не будут запрещать
капитану принимать такие решения в этом отношении, которые 313
необходимы с точки зрения его профессиональной
оценки 314

13. Обязательства фрахтователей 315

Фрахтователи обязаны заботиться о сохранности груза в портах погрузки 316
и выгрузки, вести
ответственность за производство стивидорных операций, перечисленных 317
в пункте 13 (d),
организовывать дальнейшую отправку груза и надлежащую его доставку 318
по назначению.
Фрахтователи обязаны своевременно и ясно инструктировать капитана, 319
и если не
согласовано иное, они обеспечивают и оплачивают стоимость ниже- 320
перечисленного в течение всего
срока действия настоящего чартера. 321
(a) Эксплуатационные расходы — Все портовые сборы (включая обяза- 322
тельные сборы за береговых
вочманов и за уборку мусора), освещение и канальные сборы, 323
лоцманские, буксирные, консульские
сборы, а также все другие сборы и платы, относящиеся к грузу и/или 324
судну, вытекающие из его эксплуатации по настоящему чартеру, за 325
исключением сборов и расходов,
предусмотренных в Статье 11. 326
(b) Бункерное топливо (См. Статью 6). — Все топливо, за исключением 327
того количества, которое израсходовано за время, когда
судно находилось вне аренды. 328
(c) Расходы по агентированию — Все агентское вознаграждение за 329
обычное обслуживание судна во всех портах или местах
захода. 330
(d) Стивидорные работы — Все стивидорные работы в течение всего 331
срока действия настоящего чартера,
включая приемку груза, погрузку, обработку, загрузку контейнеров 332
укладку, крепление,
раскрепление, выгрузку, разгрузку контейнеров, счет груза и выдачу 333
всего груза. 334
(e) Аванс капитану — Обоснованные суммы, которые по просьбе 335
судовладельцев
выделяются капитану местными агентами фрахтователей для 336
покрытия дисбурсментских расходов.
Фрахтователи могут вычесть авансированные суммы из платы за аренду. 337
(f) Контрабанда — Штрафы, налоги и пошлины, взимаемые в случае 338
контрабанды, и/
или, если будет обнаружена отгрузка неманифестированных 339
наркотических веществ и/или грузов вместе с

нормальным грузом и/или в контейнерах, погруженных на борт. Судно остается в аренде в течение времени, потерянного в результате этого. Однако если будет установлено, что капитан, командный состав и/или команда замешаны в контрабанде, то гарантийное обеспечение, требуемое в этой связи, должно быть предоставлено судовладельцами. См. Статью 11 (g).

14. Требования судовладельцев

(a) Техобслуживание — Без ущерба положениям Статьи 9 (a) (i), судовладельцы имеют право вывести судно из эксплуатации в любое время для аварийного ремонта и по предварительной договоренности с фрахтователями — для обычного техобслуживания, включая докование.

(b) Общая авария — Общая авария регулируется в месте, указанном в Боксе 28, в соответствии с Йорк-Антверпенскими Правилами 1994 года или другими последующими дополнениями к ним, диспашером, назначенным судовладельцами. Арендная Оплата не участвует в возмещении убытков по общей аварии. Общая авария регулируется в любой валюте, по выбору судовладельцев. Перевод средств в валюту, по которой составляется диспаша, рассчитывается по курсу для оплаты дисбурсментских расходов, а также на дату завершения освобождения судна от обязательств по получению общеаварийных взносов, и т.д. Фрахтователи согласны содействовать судовладельцам и назначенному ими диспашеру в предоставлении манифестов и другой информации, а также, если требуется, сделать все возможное, для обеспечения помощи со стороны местных агентов фрахтователей в получении финансового обеспечения за счет судовладельцев.

(c) Спасание — Все вознаграждение, полученное за спасательные и другие операции по оказанию помощи другим судам делится между судовладельцами и фрахтователями поровну, после вычета доли, причитающейся капитану и экипажу и всех других судебных и иных расходов, включая арендную плату, оплачиваемую по настоящему чартеру за время, потерянное при проведении спасательной операции, ущерб судну и стоимость израсходованного топлива. Судовладельцы должны принять все меры, чтобы обеспечить оплату фрахтователями спасательного вознаграждения, а также урегулирование расчетов по этой сумме

(d) Залоговое право — Фрахтователи гарантируют, что они не допустят и не позволят осуществить залоговое право на судно, или удерживать его в залоге по их вине, или по вине их агентов, что может дать преимущество над правом владения и над интересами владельцев судна. Ни при каких обстоятельствах фрахтователи не должны заказывать и не должны позволять заказывать для судна какое-либо снабжение, предметы первой необходимости или услуги без предварительного получения заявления, подписанного представителем поставщика, подтверждающего, что такое снабжение, предметы первой необходимости или услуги поставляются в счет фрахтователей, а не в счет судна или судовладельцев, и что поставщик не требует применения морского залогового права на судно в обеспечение вышеупомянутого снабжения. Судовладельцы имеют право залога на весь отправленный груз в период перед или после выгрузки, а также на весь суб-фрахт и/или суб-аренду, включая мертвый фрахт и демередж в обеспечение сумм, причитающихся по условиям настоящего чартера, включая, но не ограничиваясь только этим, неоплаченную арендную плату, невозмещенные расходы фрахтователей, первоначально оплаченные судовладельцами, а также причитающиеся взносы по общей аварии. Фрахтователи должны обеспечить, чтобы такое залоговое право было включено во все документы, содержащие или подтверждающие договор о перевозке, выписанные ими или от их имени.

15. Требования фрахтователей

(a) Чертежи — При подписании настоящего чартера, или вскоре после этого, при первой возможности судовладельцы должны предоставить фрахтователям копии рабочих чертежей или других рабочих документов, которые фрахтователи могут обоснованно потребовать, и которые необходимы для безопасной и эффективной эксплуатации судна. Вся документация, полученная фрахтователями, должна быть возвращена судовладельцам при возврате судна.

(b) Флаг и марка на трубе — Если это требуется, то фрахтователям разрешается на срок действия настоящего чартера нести вымпел своей фирмы и/или наносить на трубу марку своей компании. Все работы, связанные с установкой и снятием этих знаков производятся за

счет фрахтователей и за счет их времени.

(c) Средства связи — Судовладельцы разрешают фрахтователям пользоваться судовыми средствами связи по себестоимости.

(d) Судовые журналы — Судовладельцы должны обеспечить правильное ведение судового и машинного журналов в течение всего срока действия настоящего чартера, а фрахтователи должны иметь свободный доступ ко всем судовым журналам, как к черновым, так и к официальным, отражающим работу судна в этот период. Судовладельцы обязуются незамедлительно предоставлять всю эту документацию по письменному требованию фрахтователей и разрешать им снимать копии с соответствующих документов.

(e) Замена капитана и командного состава — Если у фрахтователей появляется причина быть недовольными поведением капитана или членов командного состава, судовладельцы обязаны, по получении конкретной жалобы в письменном виде, расследовать ее и, если необходимо, заменить виновное лицо или лиц за свой счет.

(f) Суперкарго — Судовладельцы предоставляют чистую и достаточно удобную каюту для суперкарго, направленного фрахтователями, оборудованную по тем же нормам, что и помещение для командного состава, и осуществляют за ней уход. Питание суперкарго должно быть организовано совместно с членами командного состава судна. Фрахтователи платят по суточной ставке, указанной в Боксе 29, за его размещение и питание. Суперкарго находится на борту судна на риск и за счет фрахтователей; фрахтователи и суперкарго должны подписывать обычные формы по возмещению расходов.

(g) Питание — Судовладельцы должны при получении письменной просьбы фрахтователей или их агентов обеспечивать питанием других официальных лиц и служащих фрахтователей по ставке за человека, указанной в Боксе 30.

(h) Представительские расходы — Расходы на представительские цели, понесенные капитаном за счет фрахтователей и для их пользы, должны компенсироваться фрахтователями путем оплаты суммы, указанной в Боксе 31, за месяц или пропорционально месяцу. Фрахтователи освобождают судовладельцев от ответственности за последствия и/или обязательства, включая таможенные штрафы, которые могут возникнуть в связи с предоставлением таких представительских услуг

(i) Суб-аренда — Фрахтователи имеют право сдавать в суб-аренду все судно или часть его, при этом продолжая нести ответственность перед судовладельцами за выполнение условий настоящего чартера.

(j) Инспектирование — Фрахтователи должны, при подаче соответствующего уведомления, иметь право на проведение поверхностного осмотра судна за счет своего времени, при этом капитан, в пределах разумного, должен содействовать фрахтователям в проведении такого осмотра судна. Фрахтователи обязаны оплатить все расходы, связанные с проведением такого инспектирования, и судовладельцы имеют право получить копию акта о проведении инспектирования.

(k) Выбор пути следования в зависимости от погодных условий — Фрахтователи могут в течение всего срока действия настоящего чартера снабжать капитана информацией о рекомендованных путях следования в зависимости от погодных условий. В этом случае капитан, хотя и не обязан следовать указаниям по данной информации, должен соблюдать процедуру отчетности принятую службой информации рекомендованных курсов, назначенной фрахтователями.

(l) Отстой судна — По письменному требованию фрахтователей судовладельцы должны в любое время предоставить расчеты о возможности экономии средств в случае постановки судна на отстой. В таком случае фрахтователи должны иметь право дать указание судну встать на отстой в любой момент и на любой срок у безопасного причала или места на их усмотрение, и в случае постановки судна на отстой, судовладельцы должны принять срочные меры к сокращению издержек в эксплуатационных расходах. Порт или место отстоя судна, а также условия отстоя должны быть приемлемыми для страховщиков судовладельцев. Расходы по подготовке судна к отстою и по его реактивации, а также все другие понесенные расходы относятся за счет фрахтователей. Фрахтователи должны заблаговременно заявить о своих намерениях в этом отношении, с тем, чтобы судовладельцы могли предпринять необходимые меры по выводу судна из эксплуатации и повторному вводу его в эксплуатацию. Судовладельцы незамедлительно должны предоставить Отчет фрахтователям о полученной экономии средств.

(m) Зачистка – Фрахтователи могут обратиться к судовладельцам
выделить членов команды для подметания, и/или мойки, и/или зачистки трюмов между рейсами, и/или между
перевозкой разных грузов за плату по ставке за трюм, указанной в Боксе 32, при условии, что
члены команды смогут
выполнить эту работу, и если такие работы разрешается производить в
соответствии с местными правилами. В связи
с возможностью производства таких работ, судовладельцы не несут
ответственности в случае, если судовые трюмы
окажутся не принятыми или не пройдут осмотра.
Вместо зачистки трюмов фрахтователи имеют право возвратить судно с
незачищенными/невымытыми трюмами против оплаты суммы,
указанной в Боксе 33, исключая
расходы по избавлению от сепарационных материалов и/или мусора,
которые относятся за счет фрахтователей.

16. Разное

(a) Безбилетные пассажиры
(i) Фрахтователи должны проявлять осторожность и заботливость в
предотвращении проникновения безбилетников
на судно, которые прячутся в грузе или
контейнерах, отправляемых фрахтователями.
(ii) Если, несмотря на осторожность и заботливость, проявленные
фрахтователями, безбилетники
проникнут на судно, спрятавшись в грузе
и/или в контейнерах, отправленных фрахтователями, то это будет
рассматриваться как нарушение условий чартера, за последствия
которых фрахтователи будут
нести ответственность при этом
судовладельцы освобождаются от ответственности и фрахтователи
возместят любые претензии,
которые могут возникнуть и быть предъявленными
судовладельцам. Кроме того, все время,
потерянное из-за этого, и все понесенные расходы, включая штрафы, должны относиться за счет фрахтователей, а судно должно
оставаться в аренде.
(iii) Если судно будет арестовано в результате нарушения
фрахтователями условий чартера
по упомянутому пункту (ii), фрахтователи должны предпринять
все разумные
меры, чтобы обеспечить в течение обоснованного времени
освобождение судна и за
свой счет оформить залог или другую гарантию, под которую
судно будет освобождено.

(iv) Если, несмотря на проявление осторожности или должной
заботливости со стороны судовладельцев, безбилетники
проникнут на судно иным способом, т.е. не спрятавшись в
грузе и/или контейнерах, отправленных фрахтователями, то все
потерянное время и все расходы,
понесенные в этой связи, включая штрафы, должны относиться за
счет фрахтователей.
(v) Если судно будет арестовано в результате того, что безбилетники
проникли
на судно иным путем, т.е. не спрятавшись в грузе и/или
контейнерах,
отправленных фрахтователями, судовладельцы должны
предпринять все необходимые меры, чтобы
в течение разумного времени освободить судно и за свой счет
Оформить
залог или другую гарантию, под которую судно будет освобождено.
(b) Стивидорные повреждения – Несмотря ни на что иное, содержащееся
в настоящем чартере,
фрахтователи несут ответственность за любые повреждения,
нанесенные судну
стивидорами, при условии, что капитан уведомил об этом в
письменном виде фрахтователей или их агентов,
в течение 24 часов с момента случившегося, или как можно раньше
после происшествия, но не позднее момента, когда
повреждение может быть обнаружено только при проявлении особого
старания.
Капитан должен приложить усилия, чтобы получить письменное
подтверждение от стороны
или от сторон, нанесших повреждение, если только повреждение уже
не было исправлено
к этому времени.
(i) Стивидорное повреждение, влекущее за мореходное состояние
судна и/или за безопасность
экипажа, на нормальную работу судна и/или его оборудования,
должно быть
незамедлительно отремонтировано фрахтователями, при этом
судно остается в аренде, пока
не будет завершен этот ремонт, и если потребуется, судно будет
принято классификационным
обществом.
(ii) Стивидорное повреждение, не влияющее на мореходное состояние
судна и/или безопасность
экипажа, должно быть отремонтировано по усмотрению
фрахтователей – до или после возврата судна
одновременно с работой судна у судовладельцев. В этом случае
арендная плата не будет выплачиваться
судовладельцам, если время, необходимое для производства

ремонт, за который фрахтователи
несут ответственность, не превышает времени, необходимого 496
судовладельцам для продолжения работы судна.
(iii) Судовладельцы вправе требовать, чтобы стивидорные 497
повреждения, влияющие на
провозную способность судна, были отремонтированы до возврата 498
судна из аренды.
(c) Фумигация — Расходы, понесенные в связи с проведением фумигации 499
и/или выполнением карантинных требований, что было вызвано состоя-
нием груза или портов захода при эксплуатации судна в 500
соответствии с настоящим
чартером, должны относиться за счет фрахтователя. Расходы, 501
понесенные в связи со всеми
другими причинами, приведшими к фумигации и карантину, 502
относятся за счет судовладельцев.
(d) Оговорка о наркотиках — Фрахтователи гарантируют, что проявят в 503
высшей степени осторожность
и заботливость с целью не допустить, чтобы неманифестированные 504
наркотики или другие запрещенные
вещества были погружены или спрятаны на борту судна. 505
Несоблюдение положений настоящей Статьи будет означать 506
нарушение гарантий, за последствия чего фрахтователи будут нести
ответственность, при 507
этом
судовладельцы, капитан, экипаж освобождаются от ответственности по 508
любым претензиям, которые могут возникнуть, и которые будут 509
предъявлены
им, каждому в отдельности, или всем вместе. Кроме того, все 510
потерянное время и понесенные расходы,
включая штрафы, возникшие в результате нарушения фрахтователями 511
положений настоящей Статьи,
относятся за счет фрахтователей, а судно продолжает оставаться в 512
аренде.
Если судно будет арестовано в результате несоблюдения 513
Фрахтователями
положений настоящей Статьи, фрахтователи должны за свой счет 514
предпринять все необходимые
меры, чтобы обеспечить освобождение судна в пределах разумного 515
срока, а также за свой
счет оформить залог, под который обеспечить освобождение судна. 516
Судовладельцы будут нести ответственность за все потерянное время 517
и за все понесенные расходы,
включая штрафы, если неманифестированные наркотические 518
препараты и другие запрещенные
вещества окажутся в собственности членов экипажа судна, или будут 519
обнаружены среди вещей, принадлежащих им.

17. Коносаменты, накладные и другие соглашения о перевозке грузов 520
(a) Подписание договоров о перевозке 521
(i) Капитан подписывает коносаменты или накладные в том виде, в 522
каком они представляются на подпись в соответствии со
со штурманскими расписками. Если требуется, судовладельцы 523
могут предоставить в письменной форме полномочия
фрахтователям и/или
их агентам подписывать коносаменты, накладные, сквозные 524
коносаменты или
мультимодальные коносаменты (в дальнейшем эти документы 525
будут объединяться под общим названием «договоры о
перевозке») от имени судовладельцев или капитана в соответствии 526
со штурманскими
расписками, без ущерба условиям настоящего чартера. 527
(ii) Если фрахтователи и/или их агенты в соответствии с положениями 528
пункта 17 (a)(i), упомянутого выше, подпишут договоры о 529
перевозке, которые распространяют ответственность судовла-
дельцев
за пределы периода, когда груз находится на борту судна, 530
фрахтователи должны освободить судовладельцев от 531
предъявленных претензий за потерю, ущерб
или расходы, возникшие в этой связи. 532
(iii) Ни фрахтователи, ни их агенты не должны разрешать выписывать 533
договоры
о перевозке (независимо от того, подписаны ли они от имени 534
судовладельцев, или от имени
фрахтователей, или от имени суб-подрядчиков), включающие, 535
когда это не
требуется в обязательном порядке, Гамбургские Правила или 536
другое законодательство, вводящее
в силу Гамбургские Правила или какое-либо иное 537
законодательство, предусматривающее ответственность,
Превышающую
положения Гаагских или Гаагско-Висбийских Правил. 538
(b) Защищающие оговорки — Фрахтователи гарантируют, что договоры о 539
перевозке, выписанные в
отношении груза, перевозимого по условиям настоящего чартера, 540
будут включать в себя оговорки, предусмотренные в
Приложении А. 541
(c) Палубный груз — Если груз не загружен в полностью закрытые 542
контейнеры, которые погружены на
борт судна не в места, специально предназначенные для перевозки 543
контейнеров, оборудованные
контейнерными фитингами, принятыми классификационным 544
обществом, и не закреплены на судне посредством судовых крепеж-
ных приспособлений, подтвержденных классификационным 545
обществом, то договоры о перевозке груза на палубе

должны включать оговорку: «Согласовано для отправки на палубе на риск фрахтователей, грузоотправителей и грузополучателей, а также на их ответственность за возможные потери, ущерб и расходы».

(d) Отклонение претензий — Если фрахтователи выдадут или будут способствовать выдаче договора о перевозке в нарушение положений данной Статьи 17, они будут вынуждены по письменному требованию судовладельцев взять на себя рассмотрение претензий, оплату услуг по отклонению претензий, а также оплату обязательств и отношения претензий, предъявленных суду и/или судовладельцам в результате такого нарушения.

(e) Оплата и возмещение — Фрахтователи обязаны оплачивать и/или возмещать судовладельцам все потери, ущерб или расходы, понесенные в результате нарушения положений настоящей Статьи 17.

18. Ответственность

(a) Грузовые претензии

(i) Определение — Для понимания настоящей Статьи 18 (a), «грузовая претензия» означает претензию за утрату, повреждение, недостачу (включая россыпь, утечку или кражу груза), излишки груза или задержку в доставке груза, включая таможенные штрафы, или штрафы, взимаемые за такую утрату, повреждение, недостачу, излишки или задержку и включают в себя:

(1) судебные издержки или потерю процента, которые предъявляются для возмещения первоначальным истцом, предъявившим эту претензию;

(2) судебные издержки и расходы корреспондентов Клуба взаимного страхования и других экспертов, обоснованно понесенные для отклонения претензий или для урегулирования претензий, предъявленных первоначальным истцом, но не должны включаться какие-либо расходы, связанные с оформлением предъявления претензий или попыток получить возмещение по настоящему чартеру.

(ii) Регулирование претензии — Необходимым условием, предшествующим праву любой из сторон потребовать возмещения ущерба в соответствии с настоящей Статьей 18 (a), касающейся попыток одной из сторон получить возмещение, должно стать, прежде всего,

правильное урегулирование претензии или достижение компромиссной договоренности об оплате претензии.

(iii) Ответственность судовладельцев — Судовладельцы несут ответственность за грузовые претензии, возникшие по следующим причинам:

(1) невыполнение судовладельцами или их служащими требований проявлять должную заботливость перед началом рейса или в начале каждого рейса о приведении судна в мореходное состояние;

(2) невыполнение судовладельцами и их служащими требований добросовестно и внимательно относиться к перевозке груза, к его сохранности, когда он находится на борту судна;

(3) необоснованное отклонение от выполнения рейса, описанного в договоре о перевозке, если указания о таком отклонении не было дано фрахтователями или подтверждено ими;

(4) ошибок в судовождении или в управлении судном исключительно только в случаях, когда договор о перевозке будет обязан применять законодательство, о введении в силу Гамбургских Правил.

(iv) Ответственность фрахтователей — Фрахтователи несут ответственность за грузовые претензии, возникшие в результате следующих причин:

(1) стивидорных операций, перечисленных в Статье 13 (d), если фрахтователи не докажут, что такие грузовые претензии возникли по причине непригодного состояния судна, тогда судовладельцы будут нести ответственность;

(2) любой перевалки в связи с выполнением сквозной или мультимодальной перевозки груза, за исключением случаев, когда фрахтователи могут доказать, что обстоятельства, явившиеся причиной возникновения грузовой претензии, произошли после начала погрузки груза на судно и до его выгрузки с судна;

(3) перевозки груза на палубе, если этот груз не загружен в полностью закрытые контейнеры, расположенные на борту судна не в местах, специально предназначенных для перевозки контейнеров, имеющих фиттинги, утвержденные классификационным обществом, и закрепленные на судне при помощи судовых крепежных приспособлений, подтвержденных классификационным обществом.

(v) Совместная ответственность — Ответственность по грузовым претензиям, возникшим по причинам, иным, чем те, которые перечислены в пунктах (iii) и (iv), должна делиться между судовладельцами и фрахтователями поровну, если нет четких и неопровержимых доказательств того, что претензия возникла из-за кражи, или действий, или

небрежности одной или другой
стороны или их служащих, или субподрядчиков, тогда виновная сторона должна нести
всю ответственность по претензии.

(bb) Собственный груз фрахтователей — Если груз является собственностью фрахтователей,
судовладельцы несут такую же ответственность и пользуются такой же выгодой, которые
предусмотрены настоящей Статьей, как если бы груз был собственностью третьей стороны и
перевозился бы по коносаменту, включающему Гаагско-Висбийские Правила.

(b) Штрафы и пр. — Фрахтователи должны также нести ответственность перед судовладельцами за потери,
ущерб, расходы, штрафы или претензии, которые могут быть предъявлены судовладельцам, или
которые они могут понести в результате того, что груз, или документация, относящаяся к нему, не отвечает требованиям соответствующего законодательства, правилам или постановлениям портовых властей или других
органов, или по причине заражения груза насекомыми, его загрязнения или негодности,
или из-за заражения и загрязнения судна таким грузом.

(c) Палубный груз — Фрахтователи несут ответственность перед судовладельцами за потери, ущерб,
расходы или задержку судна, независимо от действовавших и возникших причин в результате перевозки
груза на палубе, за исключением случаев, когда фрахтователи могут доказать, что эти потери, ущерб,
расходы или задержка возникли в результате небрежности со стороны судовладельцев и/или
их служащих.

(d) Смерть и увечья — Претензии, относящиеся к смерти и телесным повреждениям, напрямую
связанные с эксплуатацией судна, должны приниматься судовладельцами, если
причиной таких претензий не является дефект груза или действие, небрежность или действия со стороны
фрахтователей, их служащих, агентов или субподрядчиков.

(e) Агентирование — Судовладельцы предоставляют полномочия и право фрахтователям действовать в качестве
агентов судовладельцев исключительно только в отношениях с третьей стороной; судовладельцы пользуются
правом на любые привилегии, изъятия или ограничение ответственности в отношении груза или его перевозки.
Согласно положениям Статьи 17 фрахтователи не должны иметь полномочий

на заключение соглашений, возлагающих какие-либо обязательства на судовладельцев в отношении
груза или его перевозки.

(f) Ограничение ответственности — Судовладельцы и фрахтователи настоящим подтверждают согласие освобождать
друг друга от ответственности за потери, ущерб или расходы, возникшие в результате
обязательств об оплате претензий или штрафов, за которые отвечает другая сторона
в соответствии с условиями настоящего чартера. Как судовладельцы, так и фрахтователи сохраняют
свое право на ограничение ответственности перед другой стороной в отношении претензий, предъявленных
в порядке получения возмещения, несмотря на то, что другая сторона была лишена права
на ограничение ответственности перед третьей стороной, или не смогла по каким-то причинам осуществить свое право
на ограничение.

(g) Срок исковой давности — В отношении разделения грузовых претензий между судовладельцами и
и фрахтователями, предъявленных в соответствии с пунктом 18(a), при условии, что не было просьбы о продлении срока исковой давности,
или уже не было получено продление срока одной стороной от другой стороны, или уведомление о передаче дела в арбитраж не было
направлено одной из сторон, то будет считаться, что истец отказался от предъявления претензий, а
срок исковой давности полностью истечет после истечения двухлетнего срока, отсчитанного с даты, когда груз
был сдан или должен бы быть сданным. Если Гамбургские Правила в данном чартере применяются в обязательном порядке,
то указанный выше срок исковой давности продлевается до трех лет.

19. Исключения

Что касается отношений фрахтователей и судовладельцев, то их ответственность за потери, ущерб, задержку
или из-за неспособности исполнять настоящий чартер, что не относится к Статье 18(a), будет
рассматриваться с учетом следующих взаимных исключений:

Форс-мажорные обстоятельства, военные действия, гражданские волнения, забастовки, локауты, ограничения со стороны властей и правителей,
а также карантинные ограничения.

Кроме того, любая ответственность судовладельцев, не предусмотренная в Статье 18(a), должна определяться
с учетом следующих исключений:

Действий, небрежности или нарушений со стороны капитана, лоцманов или других служащих судовладельцев и

судовождении или в управлении судном, пожара или взрыва, произошедших не из-за личной ошибки
судовладельцев или капитана, столкновения или посадки на мель, неожиданная положка судна или
скрытый дефект в корпусе судна, его оборудовании или механизмах. Вышеперечисленные положения ни в коей мере не влияют на положения, касающиеся выхода судна из аренды по условиям настоящего чартера.

29. Страхование

(a) Корпус и механизмы — Судовладельцы гарантируют, что судно застраховано в отношении корпуса, механизмов, а также в отношении основных военных рисков по стоимости, указанной в Боксе 34.

(b) Страхование в Клубе взаимного страхования — Судовладельцы гарантируют, что на весь срок действия настоящего чартера судно будет полностью застраховано от рисков, покрываемых Клубом взаимного страхования, включая страхование сквозной перевозки, у страховщиков, подтвержденных фрахтователями, причем это подтверждение не должно необоснованно задерживаться.

Фрахтователи гарантируют, что на весь срок действия настоящего чартера они оформят страхование рисков ответственности фрахтователей у страховщиков, подтвержденных судовладельцами, причем это подтверждение не должно необоснованно задерживаться.

21. Военные риски («Конуортайм 1993»)

(a) По смыслу настоящей Статьи термины:

(i) «Судовладельцы» включают в себя судовладельцев, бербоутных фрахтователей, диспонентных владельцев, менеджеров или других операторов, на которых возложен менеджмент судна, а также капитана; и

(ii) «Военные риски» включают в себя войну (независимо от того, является ли это фактической войной или это угроза войны), военные действия, гражданскую войну, операции военного характера, революцию, восстание, гражданские волнения, установку мин (фактическую или по сообщениям), пиратство, действия террористов, враждебные действия или нанесение умышленного вреда, блокаду (введенную против всех судов или избирательно, против судов под определенным флагом, или принадлежащим определенным владельцам, или против определенных грузов, или против экипажей, или по каким-либо иным причинам) каким-либо лицом,

организацией, террористической или политической группой, или правительством какого-либо государства,
которые, по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, могут оказаться
опасными, или вероятно могут стать опасными для судна, его груза, экипажа или других лиц, находящихся на борту судна.

(b) Если не будет получено письменного согласия от судовладельцев, никто не должен
давать указания судну или требовать от него следовать в порт, место район или зону
(находящиеся на берегу или в море), или следовать по каналу либо водному пути или каналу, где, по всей видимости, судно, его груз, экипаж или другие лица, находящиеся на борту судна, по обоснованному суждению
капитана и/или судовладельцев могут быть, или вероятно могут быть подвергнуты военным рискам.
Если судно окажется в пределах такого места, о котором упомянуто выше, которое становится
опасным, или вероятно станет опасным после входа туда, судно имеет право выйти оттуда.

(c) Нельзя требовать от судна грузить контрабандный груз, или следовать через
блокаду, независимо от того, введена она против всех судов, или избирательно
по каким-то признакам против судов определенного флага или определенных владельцев, или против
определенных грузов или экипажей, или по каким-либо иным причинам, или следовать в какой-то район, в котором
судно будет подвергнуто, или вероятно будет подвергнуто праву стороны, находящейся в состоянии войны, обыскать судно и/или конфисковать его.

(d) (i) Судовладельцы могут осуществлять страхование военных рисков в отношении корпуса и механизмов
судна и других их интересов (включая, но не ограничиваясь только этим, потерю
возможных доходов, простой судна, экипаж и риски, застрахованные в Клубе взаимного страхования),
и страховые премии и взносы в отношении такого страхования будут относиться за их счет,

(ii) Если страховщики такого вида страхования потребуют оплаты страховой премии
и/или взносов в связи с тем, что судно, выполняя указания страховщиков, уже находится в пределах района,
или должно войти и оставаться в районе или в районах, которые определены
этими страховщиками для взимания дополнительной страховой премии в связи с военными

рисками, то такие премии и/или взносы должны возмещаться фрахтователями
судовладельцам одновременно с очередным взносом арендной платы.

(e) Если судовладельцы в соответствии с условиями контракта о найме должны будут оплатить экипажу надбавку или дополнительную зарплату при заходе судна в район, который считается опасным по вышеуказанным условиям о найме, то такая надбавка или дополнительная зарплата должны возмещаться судовладельцам фрахтователями одновременно с оплатой очередной арендной платы

(f) Судно имеет право:–

(i) выполнять любые приказы, указания, рекомендации в отношении отхода, прибытия, путей следования, плавания в караване, портов захода, остановок, назначения, выгрузки груза, доставки, или в любых иных отношениях, которые исходят от правительства страны, под флагом которой плавает судно, или иного правительства, постановления которого судовладелец обязан выполнять, или любого иного правительства или любого органа, или группы, действующих с соответствующими полномочиями принуждать к выполнению своих приказов или указаний;

(ii) выполнять приказы, указания или рекомендации страховщиков от военных рисков, которые уполномочены давать такие указания в соответствии с условиями страхования от военных рисков;

(iii) выполнять положения резолюций, принятых Советом Безопасности Организации Объединенных Наций, любых директив Европейского Сообщества; действующие распоряжения любого другого наднационального органа, который обладает правом издавать и давать такие распоряжения, а также национальные законы, направленные на приведение в действие указаний, которыми руководствуются судовладельцы, а также исполнять распоряжения и указания лиц, которым поручено приводить их в действие;

(iv) отклониться и выгружать в любом другом порту любой груз, или часть его, который может привести к конфискации судна как перевозчика контрабандных грузов;

(v) отклониться и заходить в любой порт для смены экипажа или части его, или других лиц, находящихся на борту судна, когда имеются

причины предполагать, что они могут быть интернированы, заключены в тюрьму или подвергнуты иным санкциям.

(g) Если в соответствии с правами, предоставленными им в соответствии с вышеуказанными положениями настоящей Статьи, судовладельцы отказываются следовать в порты погрузки или выгрузки, или в любой из этих портов, они должны незамедлительно сообщить об этом фрахтователям. Груз не должен выгружаться ни в каком ином порту без направления, прежде всего, уведомления фрахтователям о намерении судовладельцев осуществить такую выгрузку, а также без обращения к ним номинировать безопасный порт для такой выгрузки. Если такой порт не будет номинирован фрахтователями в течение 48 часов после получения уведомления и просьбы, судовладельцы могут выгрузить груз в любом безопасном порту на их собственное усмотрение.

(h) Если в соответствии с любым из положений пунктов (b) – (g) настоящей Статьи что-либо выполняется или не выполняется, то это не должно считаться отклонением от выполнения обязательств, и должно рассматриваться как надлежащее выполнение настоящего чартера.

22. Право и Арбитраж

*) (a) Настоящий чартер подчиняется нормам Английского права и любой спор, возникающий по настоящему чартеру, передается в арбитраж в Лондоне, в соответствии с Законом об арбитраже 1966 года или положениями любой законодательной модификации, или замещающим его законодательным актом, но только в пределах, необходимых для введения в действие положений настоящей Статьи.

Арбитраж проводится в соответствии с правилами Лондонской Ассоциации Морских Арбитров (LMAA), действующими в то время, когда начинается арбитражное разбирательство.

Дело передается на рассмотрение трех арбитров. Сторона, пожелавшая передать спор в арбитраж, должна назначить своего арбитра и направить письменное уведомление о таком назначении другой стороне, с требованием о назначении другой стороной своего арбитра в течение 14 календарных дней, считая от даты такого уведомления, при этом указывается, что она назначит своего арбитра

в качестве супер-арбитра, если другая сторона не назначит своего собственного арбитра и не даст уведомления о таком назначении в течение 14 упомянутых дней. Если другая сторона не назначит своего собственного арбитра, и не даст уведомления о назначении в течение 14 указанных дней, то сторона, передающая спор в арбитраж, может без направления дополнительного предварительного уведомления другой стороне назначить своего арбитра в качестве супер-арбитра и известить другую сторону соответственно. Решение, принятое супер-арбитром, обязательно для обеих сторон, как если бы он был назначен по соглашению.

Ничто из упомянутого здесь не должно помешать сторонам при согласовании в письменной форме изменять эти положения, чтобы осуществить назначение супер-арбитра.

В тех случаях, когда сумма претензии, или встречной претензии не превышает 50.000 долларов США (или иную сумму по согласованию сторон), арбитраж проводится в соответствии с Процедурой ЛМАА для рассмотрения небольших претензий, действующей в то время, когда назначается арбитражное рассмотрение.

*) (b) Настоящий чартер подчиняется Статье 9 Кодекса Соединенных Штатов и Морскому законодательству Соединенных Штатов и любой спор, возникающий по условиям настоящего чартера, должен передаваться трем арбитрам в Нью-Йорке; каждая из сторон назначает по одному арбитру, а третий назначается двумя уже выбранными; их решение, или решение любых двух из них окончательное, а с целью приведения арбитражного решения в действие, такому арбитражному решению может быть придана сила постановления суда компетентной юрисдикции. Такие разбирательства должны проводиться в соответствии с Правилами Общества Морских Арбитров.

В тех случаях, когда сумма претензии, или встречной претензии не Превышает 50.000 долларов США (или другую сумму по согласованию сторон), арбитраж должен проводиться в соответствии с Сокращенной Процедурой Арбитража Общества Морских Арбитров, действующей в то время, когда начинается арбитражное разбирательство.

*) (c) Настоящий чартер подчиняется законодательству того места, которое взаимно согласовано сторонами и указано в Боксе 35, и любой спор, возникающий по условиям настоящего чартера, должен передаваться в арбитраж места, указанного в Боксе 35, с соблюдением процедур, применяемых там.

(d) Если Бокс 35 Части I не заполнен, то должен применяться пункт (a) настоящей Статьи.

*) Пункты (a), (b) и (c) являются вариантами; укажите вариант, согласованный в Боксе 35.

23. Комиссионные

Судовладельцы оплачивают комиссионные по ставке, указанной в Боксе 36, брокерам, указанным в Боксе 36, с суммы арендной платы, оплачиваемой в течение срока действия настоящего чартера или в течение продленного срока его действия. Если арендная плата выплачена не в полном размере ввиду нарушения чартера одной из сторон, виновная сторона должна возместить брокера их потерю комиссионных.

Если чартер аннулируется с согласия сторон, судовладельцы должны возместить брокерам потерю комиссионных, однако, в этом случае комиссионные не должны превышать сумму брокерской комиссии, причитающейся за один год аренды судна.

Подписывая настоящий чартер, судовладельцы подтверждают свое согласие выплачивать брокерам комиссионные, как изложено в настоящей Статье.

24. Извещения

Обмен извещениями между судовладельцами и фрахтователями должен осуществляться в письменном виде; извещения направляются по адресам, указанным в Боксах 2 и 3, в зависимости от обстоятельств, или по другим адресам, которые могут быть сообщены сторонами друг другу в письменном виде.

«ДЖЕНТАЙМ» Генеральный тайм-чартер

Приложение А - Защитные оговорки

А. ВОЕННЫЕ РИСКИ («Войуор 1993»)

(1) По смыслу настоящей «Статьи», термины:

(a) «Судовладельцы» включают в себя владельцев судов, бербоутных фрахтователей, диспонентных владельцев, менеджеров или других операторов, на которых возложен менеджмент судна, и капитана;

(b) «Военные риски» включают в себя войну (независимо от того, ведутся ли реальные военные действия, или присутствует только угроза военных действий), операции военного характера, гражданскую войну, революцию, гражданские волнения, установку мин (действительную или по сообщениям), пиратство, действия террористов, враждебные действия или нанесение умышленного вреда, блокаду (введенную против всех судов или избирательно, против судов под определенным флагом, или принадлежащим определенным владельцам, или против определенных грузов, или против экипажей, или по каким-либо иным причинам), осуществляемые каким-либо лицом, организацией, террористической или политической группой или правительством какого бы то ни было государства, которое по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев могут быть опасными для судна, груза, экипажа или других лиц, находящихся на борту судна.

(2) Если в любое время до начала погрузки будет установлено, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев выполнение данного чартера или части его может подвергнуть, или по всей вероятности может подвергнуть судно, груз, экипаж или других лиц, находящихся на судне, военным рискам, судовладельцы могут дать нотис фрахтователям об аннулировании настоящего чартера, или могут отказаться выполнять ту часть чартера, которая может подвергнуть, или по всей вероятности может подвергнуть судно, груз, экипаж или других лиц, находящихся на борту судна, военным рискам; учитывая всегда тот факт, что если данный чартер предусматривает, что погрузка или выгрузка должны осуществляться в границах определенного рэнджа портов, и в порту или портах, поименованных фрахтователями, судно, груз, экипаж или другие лица, находящиеся на борту судна, могут быть подвергнуты, или по всей вероятности могут быть подвергнуты военным рискам, судовладельцы, прежде всего, должны обратиться к фрахтователям поименовать какой-либо другой безопасный порт, который находится в пределах рэнджа погрузки или выгрузки, и могут аннулировать чартер только в том случае, если фрахтователи не поименуют такой безопасный порт или порты в течение 48 часов после получения нотиса с такой просьбой.

(3) Никто не вправе требовать от судовладельцев продолжать грузить груз на на какой рейс, или выписывать коносаменты на какой-либо порт или место, или следовать,

или продолжать рейс, или любую часть этого рейса, или следовать по каналу или иному водному пути, или следовать в какой-то порт, или оставаться в каком-либо порту или месте, в отношении которых установлено, либо после начала погрузки груза, или на любом этапе рейса до того, как выгрузка груза будет завершена, что по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев судно, груз (или часть его), экипаж или другие лица, находящиеся на борту судна (или кто-то один, или несколько таких лиц) могут быть, или вероятно могут быть подвергнуты военным рискам. Если это становится вероятным, судовладельцы могут посредством нотиса обратиться к фрахтователям поименовать безопасный порт для выгрузки груза или части его, и если в течение 48 часов после получения нотиса фрахтователи не поименуют такой порт, судовладельцы могут выгрузить груз в любом безопасном порту по своему усмотрению (включая порт погрузки) в порядке полного выполнения условий чартера.

Судовладельцы вправе получить возмещение от фрахтователей дополнительных расходов, понесенных в связи с такой выгрузкой, и если выгрузка производится не в том порту, где производилась погрузка, то они вправе получить полный фрахт, как если бы груз был доставлен в порт выгрузки, и если дополнительное расстояние превышает 100 миль, то они имеют право на дополнительный фрахт, который должен составлять такой же процент от договорного фрахта, какой процент составляет дополнительное расстояние от расстояния обычного пути следования, судовладельцы при этом имеют залоговое право на груз в обеспечение возмещения этих расходов и фрахта.

(4) Если на каком-то этапе рейса после начала погрузки судна станет очевидным по обоснованному суждению капитана и/или судовладельцев, что судно, груз, экипаж или другие лица, имеющиеся на борту судна, могут быть, или вероятно будут подвержены военным рискам на каком-либо этапе пути следования (включая канал или иной водный путь), который обычно используется для рейсов данного вида перевозок, и при этом имеется другой, более продолжительный путь до порта выгрузки, судовладельцы дают нотис фрахтователям о том, что необходимо воспользоваться этим путем. В этом случае судовладельцы имеют право, если общее дополнительное расстояние превышает 100 миль,на дополнительный фрахт, который должен составлять такой же процент от договорного фрахта, какой процент составляет дополнительное расстояние от обычного пути следования.

(5) Судно имеет право :-

(a) выполнять любые приказы, указания, рекомендации в отношении отхода, прибытия, путей следования, плавания в караване, портов захода, остановок, назначения, выгрузки груза, доставки или в любых иных отношениях, которые исходят от правительства страны, под флагом которой плавает судно, или иного правительства, постановления которого судовладелец обязан выполнять, или любого иного правительства или любого органа или группы, действующих с соответствующими полномочиями принуждать к выполнению своих приказов или указаний;

(b) выполнить приказы, указания или рекомендации страховщиков от военных рисков, которые уполномочены давать такие указания в соответствии с условиями страхования от военных рисков;

(c) выполнить положения резолюций, принятых Советом Безопасности Организации Объединенных Наций, любых директив Европейского Сообщества, действующие распоряжения любого другого наднационального органа, который обладает правом издавать и давать такие распоряжения, а также национальные законы, направленные на приведение в действие указаний, которыми руководствуются судовладельцы, а также исполнять распоряжения и указания лиц, которым поручено приводить их в действие;

(d) выгружать в любом другом порту любой груз или часть его, который может привести к конфискации судна как перевозчика контрабандных грузов;

(e) заходить в любой порт для смены экипажа или части его, или других лиц, находящихся на борту судна, когда имеются причины предполагать, что они могут быть интернированы, заключены в тюрьму, или подвергнуты иным санкциям;

(f) если груз не был погружен, или был выгружен судовладельцами в соответствии с положениями настоящей Статьи, судно вправе погрузить другой груз в собственных интересах судовладельца и перевезти его в любой другой порт или порты, независимо от того, перевозятся ли этот груз в том же направлении, или в обратном по отношению к обычному пути следования.

(6) Если в соответствии с любым из положений пунктов (2) - (5) настоящей Статьи что-либо выполняется или не выполняется, то этого должно считаться отклонением от выполнения обязательств, а должно рассматриваться как надлежащее выполнение настоящего договора о перевозке.

B. ОГОВОРКА О ПЕРВОСТЕПЕННОСТИ ЗАКОНА

Международная Конвенция по унификации некоторых правил, относящихся к коносаментам, принятая в Брюсселе 24 августа 1924 года («Гаагские Правила») с поправками согласно Протоколу, подписанному в Брюсселе 23 февраля 1968 года («Гаагско-Висбийские Правила») применяются в настоящем договоре в том виде, в каком они приняты в стране отгрузки. Если Гаагско-Висбийские Правила не введены в действие в стране отгрузки, то применяется соответствующее законодательство страны назначения, независимо от того, что такое законодательство может регулировать только отгрузки экспортного груза.

Если применение Гаагско-Висбийских Правил не узаконено ни в стране отгрузки, ни в стране назначения, то к настоящему договору должны применяться Гаагско-Висбийские Правила, за исключением случая, когда в стране отгрузки узаконены Гаагские Правила, или, если такого законодательства нет, то к данному договору должны применяться в обязательном порядке Гаагские Правила, узаконенные в стране назначения.

Протокол, подписанный в Брюсселе 21 декабря 1979 года («Протокол SDR. 1979»), должен применяться тогда, когда применяются Гаагско-Висбийские Правила, либо по действующему законодательству, либо по условиям настоящего договора.

Перевозчик ни в коем случае не несет ответственности за утрату или повреждение груза, возникшие до погрузки или после выгрузки, или когда груз находился в ведении другого перевозчика, или при перевозке палубного груза и живых животных.

C. ОБЩАЯ АВАРИЯ

Общая авария регулируется и распределяется в порту или месте, выбранном перевозчиком в соответствии с Йорк-Антверпенскими Правилами 1994 года, или последующими дополнениями к ним.

D. ГИМАЛАЙСКАЯ ОГОВОРКА

В данном договоре особо оговорено, что ни служащие или агенты перевозчика (включая каждого независимого подрядчика, нанимаемого время от времени перевозчиком) ни при каких обстоятельствах не несут ответственности перед грузоотправителем, грузополучателем или владельцем груза, или держателем коносамента за гибель, ущерб или какую-либо задержку, причиненную или вызванную прямо или косвенно действием, небрежностью или невыполнением обязанностей с их стороны в процессе выполнения работ, для которых они наняты.

Без ущерба для основных вышеперечисленных условий данной Статьи, каждое освобождение, ограничение, условие и свобода, содержащиеся здесь, и каждое право, освобождение от ответственности, защита и освобождение любого другого вида, применяемые к перевозчику, или на которое перевозчик имеет право в соответствии с данным договором, должны быть использованы и предоставлены каждому такому служащему или агенту перевозчика, действующему как изложено выше.

Для выполнения всех вышеперечисленных условий данной Статьи перевозчик рассматривается в качестве представителя или доверенного лица, действующего от имени или в пользу всех лиц, которые являются или могут являться их служащими или агентами время от времени (включая независимых подрядчиков, как оговорено выше), и все эти лица считаются в такой степени сторонами данного договора.

E. НОВАЯ ОГОВОРКА ДЖЕЙСОНА

В случае аварии, опасности или бедствия, произошедших до или после начала рейса и являющихся следствием любой причины, независимо от того, является ли она следствием небрежности, за которую или за последствия которой перевозчик не несет ответственности по закону, контракту, или в силу иных причин, груз, грузоотправители, грузополучатели или владельцы груза должны нести свою долю по общей аварии совместно с перевозчиком и оплату любых убытков, затрат и расходов, носящих характер общей аварии, которые могут быть произведены или понесены, и оплатить расходы по спасанию и специальные расходы, возникшие по грузу.

Если спасающее судно принадлежит перевозчику или эксплуатируется им, вознаграждение за спасание выплачивается в столь же полной мере, как если бы спасавшее судно или суда принадлежали третьим лицам. Депозит, который перевозчик или его агент может считать достаточным для покрытия предполагаемого взноса груза и любого вознаграждения за спасание и специальных расходов по общей аварии, если потребуется, должен быть внесен грузом, грузоотправителями, грузополучателями или владельцами груза перевозчику до выдачи груза.

F. ОГОВОРКА О ВЗАИМНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ

Если судно столкнется с другим судном в результате небрежности со стороны этого другого судна и любого действия, небрежности или упущения со стороны

капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном, то владельцы перевозимого по данному договору груза возмещают перевозчику все убытки и освобождают его от ответственности перед другим, не перевозящим упомянутый груз судном или его владельцами в той мере, в какой убытки или ответственность представляют какие бы то ни было убытки, или ущерб, или претензию владельцев упомянутого груза, оплаченные или подлежащие оплате другим, или не перевозящим груз судном или его владельцами владельцам упомянутого груза и зачтенные, удержанные или полученные в порядке возмещения другим, или не перевозящим данный груз судном или его владельцами в частичное покрытие их претензии к перевозящему груз судну или перевозчику. Вышеизложенные положения применяются также тогда, когда судовладельцы, операторы или лица, в ведении которых находятся суда или объекты, не участвующие или участвующие в столкновении, виновны в столкновении или навале.

1. Судовой брокер	**БАЛТИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ СОВЕТ (БИМКО) СТАНДАРТНЫЙ СЛОТ-ЧАРТЕР КОДОВОЕ НАЗВАНИЕ: «СЛОТХАЕ»** **ЧАСТЬ I**
	2. Место и дата
3. Судовладельцы и их адрес	4. Фрахтователи и их адрес
5. Судно	6. Разноплавание
7. Квота по Слотам (указать количество ТЕУ) (Ст.1)	8. Весовая квота (указать максимальный общий вес Контейнеров) (Ст.1)
9. Указать количество Контейнеров, которые могут быть подсоединены к судовой морозильной установке или к электропитанию (Ст.1)	10. Расписание работы Судна на линии (Ст.6)
11. Дата и место начала действия Слот-чартера (Ст.2)	
12. Прекращение действия Слот-чартера (указать срок подачи нотиса о прекращении) (Ст.2)	
13. Нотис (указать наиболее раннюю дату подачи нотиса о прекращении действия Слот-чартера) (Ст.2)	
14. Указать паспорт и дату, или время по расписанию (Ст.2)	
15. Арендная Плата по Слот-чартеру (ФИОС) за рейс (Ст.5)	16. Дополнительная плата (в сутки) за каждый Контейнер, получающий электропитание от Судна (Ст.5)
	17. Место платежа, указать также название бенефициара и номер его банковского счета (Ст.5)
18. Крайняя дата платежа (Ст.5)	19. Годовая процентная ставка (Ст.5)

1. Shipbroker	**THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD SLOT CHARTER PARTY CODE NAME: «SLOTHIRE»** **PART I**
	2. Place and date
3. Owners/Address	4. Charterers/Address
5. Vessel	6. Call Sign
7. Slot Allocation (state no. Of TEUs) (Cl.1)	8. Weight Allocation (state maximum total weight of Containers) (Cl.1)
9. State no. of Containers to be connected to Vessel's refrigerating machinery/power supply (Cl.1)	10. Vessel's Itinerary (Cl.6)
11. Commencement Date and Place (Cl.2)	
12. Termination (state period of notice of termination) (Cl.2)	
13. Notice (state earliest data on which notice of termination may be given) (Cl.2)	
14. State port and date, or scheduled period (Cl.2)	
15. Slot Charter Hire (FIOS) per voyage (Cl.5)	16. Additional amount (per day) payable for each Containers receiving a supply of power from the Vessel (Cl.5)
	17. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl.5)
18. Latest payment date (Cl.5)	19. Interest rate per annum (Cl.5)

20. Полномочия Фрахтователей на урегулирование максимальной претензии (Ст.15(d))	
21. Общая авария регулируется в (Ст.19)	22. Брокерская комиссия и кому выплачивается
23. Право и арбитраж (указать (a), (b) или (c) Ст.23; если согласован пункт (c), то указать место арбитража (Ст.23))	24. Номера дополнительных статей, охватывающих особые положения

Взаимно согласовано, что данный Контракт будет выполнен в соответствии с условиями, содержащимися в ЧАСТИ I, включая дополнительные статьи, если таковые согласованные и указанные в Боксе 23, и ЧАСТИ II. В случае наличия противоречий между условиями, положения ЧАСТИ I превалируют над положениями ЧАСТИ II в пределах такого противоречия, но не более.

Подпись (Судовладельцы)	Подпись (Фрахтователи)

ЧАСТЬ II
«СЛОТХАЕ» СТАНДАРТНЫЙ СЛОТ-ЧАРТЕР

Настоящим согласовано в день, указанный в Боксе 2,
между стороной, названной в Боксе 3
(далее именуемой "Судовладельцы") Судна, названного в Боксе 5,
и с радиопозывным, указанным в Боксе 6, и стороной, названной в
Боксе 4(далее
именуемой как "Фрахтователь"), что:

Определения

Содержащиеся в настоящем Слот-чартере нижеследующие слова
имеют такое значение, какое
придано им этой Статьей:
Термин "ТЕУ" означает единицу, эквивалентную двадцатифутовому
контейнеру.
Термин "Слот" означает пространство на борту, необходимое для
размещения
одного ТЕУ.
Термин "Контейнер" означает любой стандартный ISO контейнер

20. Charterer's maximum claim settlement authority (Cl.15(d))	
21. General Average to be adjusted at (Cl.19)	22. Brokerage commission and to whom payable
23. Law and Arbitration (state (a), (b) or (c) Cl.23; if (c), agreed also state Place of Arbitration) (Cl.23))	24. Number of additional clauses covering special provisions

It is mutually agreed that this Contract shall be performed in accordance with the conditions in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 23, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

PART II
«SLOTHIRE» STANDART SLOT CHARTER PARTY

It is agreed on the date as indicated in Box 2 between the party named in Box 3

(hereinafter referred to as "the Owners") of the Vessel named in Box 5
and with the call sign as stated in Box 6,and the party named in Box 4 (hereinafter

referred to as "the Charteres") as follows:

Definitions
In this Slot Charter Party, the following words shall have the meanings hereby

assigned to them:
"TEU" means a Twenty Foot Equivalent Unit

"Slot" means the space on board the Vessel necessary to accommodate one

TEU.
"Container" means any Standard ISO Container

Термин "Груз" означает весь или любую часть груза, принятого от
Фрахтователей, и включает любой Контейнер, который не является
собственностью или не взят в аренду Фрахтователями.
Термин "Субподрядчик" включает прямых и/или косвенных суб-
подрядчиков и/или
их соответствующих служащих и агентов.

1. Слотовая и Весовая Квота
(a) Судовладельцы сдают, а Фрахтователи принимают в аренду
количество Слотов,
согласованное в Боксе 7, на провозку Грузов и Контейнеров, из
которых
то количество Контейнеров, которое указано в Боксе 9, может
быть подсоединено к
судовой морозильной установке и/или к электроснабжению,
при условии, что
общий вес Грузов и Контейнеров не превышает вес,
указанный в Боксе 8.
(b) Слоты выделяются Фрахтователем поровну, как определено
в Боксе 15, и могут быть использованы Фрахтователями для пе-
ревозки Груза
и Контейнеров между всеми подтвержденными портами.
(c) Судовладельцы вправе свободно использовать любую Слото-
вую или весовую квоту, не использованную
Фрахтователями на любом отрезке рейса, при условии, что эта
Слотовая или весовая
квота будет предоставлена в распоряжение Фрахтователей в
следующем порту захода, где
Фрахтователи предполагают осуществлять погрузку.

2. Срок действия Чартера
Действие настоящего Слот-чартера начинается с даты и в места,
которые указаны в
Боксе 11 и прекращается при подаче любой стороной письменного
нотиса, как согласовано
в Боксе 12; такой нотис не должен направляться до даты, согласо-
ванной в Боксе 13.
Альтернативно стороны могут согласиться на прекращение на-
стоящего Слот-чартера
по завершении выгрузки в порту или в какую-то дату по расписа-
нию или
в течение какого-то срока по расписанию, согласованному в Боксе 14.

3. Пределы Использования Судна
Судно должно использоваться в законных рейсах
для перевозок законных товаров.

"Goods" means the whole or any part of the cargo received from the Charterers and includes any Container not owned or hired by the Charterers.

"Sub-contractor" shall include direct and/or indirect sub-contractors and/or their respective servants and agents.

1. Slot and Weight Allocation

(a) The Owners shall let and the Charterers shall hire the number of Slots as agreed in Box 7 for the carriage of Goods and Containers, of which the number of Containers as indicated in Box 9 may be connected to the Vessel's refrigerating machinery and/or power supply, provided that the total weight of said Goods and Containers does not exceed the weight shown in Box 8.

(b) Slots shall be available to the Charterers on a voyage basis as specified in Box 15 and may be used by the Charterers for the carriage of Goods and Containers between all the specified ports.

(c) The Owners shall have free use of any Slot or weight allocation unused by the Charterers on any voyage leg, provided that such Slot or weight allocation is available to the Charterers at the next port at which the Charterers are entitled to load.

2. Period

This Slot Charter Party shall commence on the date and at the place shown in Box 11 and shall terminate upon either party giving notice in writing as agreed in Box 12, which notice shall not be given before the date agreed in Box 13.

Alternatively, the parties may agree that the termination of this Slot Charter Party shall be effected upon discharge at a port and on a scheduled date or within a scheduled period as agreed in Box 14.

3. Trading Limits

The Vessel shall be employed in lawful trades within the Institute Warranty Limits for the carriage of lawful merchandise.

4. Разрешенные Грузы

За исключением случаев, указанных ниже, Слоты используются исключительно для перевозки грузов, должным образом упакованных и уложенных в Контейнеры / в соответствии с Международной Конвенцией о безопасных контейнерах. Нижеперечисленные Грузы могут быть приняты к перевозке только при получении предварительного согласия Судовладельцев (см. также Статью 12):

(a) Неконтейнеризованный Груз

(b) Контейнеры нестандартных размеров и спецификаций

(c) Живые животные

(d) Опасные Грузы, при условии, что такие Грузы загружаются, укладываются, выгружаются и оформляются в соответствии с Правилами ИМО

(e) Радиоактивные материалы при условии, что

(i) на эти Грузы заранее выдана в письменной форме полная характеристика Судовладельцам самими Фрахтователями или по их поручению; и

(ii) все соответствующие требования и рекомендации, а также правила, действующие в портах погрузки и выгрузки и в любом промежуточном порту захода по расписанию, а также и законы страны регистрации Судна, исполняются

(iii) перевозка таких грузов не исключается по условиям страхования Судовладельцев в Клубе взаимного страхования.

5. Арендная Плата по Слот-чартеру

Арендная плата по Слот-чартеру по ставке, указанной в Боксе 15, и дополнительная сумма (в день), указанная в Боксе 16, за каждый Контейнер, получающий электропитание от Судна, если это предусмотрено, оплачивается в месте, указанном в Боксе 17, в течение того количества дней, которое указано в Боксе 18, после начала рейса. Эта арендная плата по Слот-чартеру и дополнительная сумма, если таковая предусмотрена, считаются заработанными в начале рейса, независимо от того, какое количество Слотов использовано, и ни в коем случае не подлежат возврату.

Оплата аренды с задержкой дает Судовладельцам право на получе-

4. Permitted Cargoes

Except as provided below, the Slots shall be used exclusively for the carriage of Goods properly packed and stowed in Containers complying with the International Convention for Safe Containers. The following items may only be shipped with the prior approval of the Owners (see also Clause 12):

(a) Uncontainerised Goods
(b) Containers of Non-Standard Sizes and Specifications
(c) Live Animals
(d) Hazardous Goods, provided also that such Goods are loaded, stowed, discharged and documented in accordance with IMO Regulations
(e) Radioactive Materials

provided that

(i) previous written full particulars of such Goods have been given to the Owners by or on behalf of the Charterers and;

(ii) all the relevant requirements and recommendations and the law in force in the port of loading and discharge and any intermediate scheduled port of call as well as the law of the country in which the Vessel is registered, have been complied with

(iii) the carriage of such Goods is not excluded under the Owners' P&I cover.

5. Slot Charter Hire

Slot Charter Hire at the rate shown in Box 15 and an additional amount (per day) indicated in Box 16 for each Container receiving a supply of power from the Vessel, if any, shall be payable at the place indicated in Box 17 within the number of days shown in Box 18 after commencement of the voyage. Such Slot Charter Hire and additional amount, if any, shall be deemed earned upon the commencement of the voyage, irrespective of the number of Slots used, and shall be non-returnable in any event.

Late payment shall entitle the Owners to an interest rate per annum as agreed

ние процентов по ставке годовых, как согласовано
в Боксе 19. Если Бокс 19 не заполнен, применяется официальная учетная ставка на векселя,
действующая в месте уплаты, указанном в Боксе 17 и увеличенная на 3 процента.

6. Расписание Работы на Линии

(a) Расписание работы на линии, как определено в Боксе 10, сообщается
Фрахтователям как можно раньше, при этом дается срочное сообщение о любых
изменениях расписания.

(b) Судовладельцы имеют право на отклонение с пути следования, как предусмотрено
Гаагско-Висбийскими Правилами, в любое время, без подачи нотиса фрахтователям.
Однако если при выполнении рейса Судно отклоняется по обстоятельствам, не разрешенным коносаментом или другим договором на перевозку Груза, по которому Фрахтователи использовали
Слот, Судовладельцы освобождают Фрахтователей от любой ответственности,
возникшей в этой связи, если Судовладельцы не подали, по крайней мере, за 48 часов предварительный нотис
Фрахтователям о таком предполагаемом отклонении, в этом случае освобождение от ответственности не действует.

7. Открытие Контейнера

Судовладельцы вправе в любое время открыть Контейнер или грузовое место
и проверить содержимое. Открытый Контейнер должен быть снова опечатан,
а Фрахтователи должны быть об этом соответственно извещены.

8. Безбилетные Пассажиры

Любые расходы, понесенные в отношении безбилетных пассажиров, относятся за счет Судовладельцев,
если не будет установлено, что безбилетные пассажиры проникли на судно, спрятавшись в Грузе и/или Контейнерах
Фрахтователей до погрузки, в этом случае все эти расходы относятся за счет Фрахтователей.

9. Наркотики

В случае обнаружения контрабандных и/или не внесенных в манифест наркотических веществ или других Грузов,
которые приняты к отправке как часть Груза, принадлежащего Фрахтователям, на борту Судна, любые штрафы в этой связи или сборы,

in Box 19. IfBox 19 has not been filled in, the official discount rate on bills of

exchange as valid at the place of payment indicated in Box 17, increased by 3
per cent, shall apply.

6. Itinerary
(a) The schedule of the itinerary as specified in Box 10 shall be advised to the

Charterers as early as possible together with prompt advice of any

amendments thereto.
(b) The Owners shall be entitled to exercise the liberty to deviate as provided

in the Hague-Visby Rules at any time without notice to the Charterers.

However, if during the course of a voyage the Vessel should deviate in
circumstances which are not permitted by a bill of lading or other
contract of carriage covering Goods for which the Charterers have used

a Slot, the Owners shall indemnify the Charterers for any liability thereby

incurred, unless the Owners have given at least 48 hours prior notice to

the Charterers of such intended deviation, in which case this indemnity
shall not operate.

7. Opening Containers
The Owners shall be entitled at any time to open any Container or package

and to inspect contents. Any Container opened must be re-sealed and the

Charterers advised accordingly.

8. Stowaways
Any costs incurred in respect of stowaways shall be for the Owners' account,

unless it can be established that the means by which the stowaways gained
access to the Vessel was by secreting away in the Charterers' Goods and/or
Containers prior to loading, in which case all such costs shall be for the
Charterers' account.

9. Drugs
In the event that contraband and/or unmanifested drugs or goods are found

to have been shipped as part of the Charterers' Goods and/or in the
Charterers' Containers on board the Vessel, any fines or imposts levied and

взимаемые за нарушение законности, и все другие понесенные расходы, включая, но, не ограничивая потерю времени
при эксплуатации Судна, относятся за счет Фрахтователей, при этом Фрахтователи должны, если
требуется, предоставить обеспечение, которое позволит Судну выйти в рейс. Однако, если
может быть установлено, что наличие контрабандных и/или не внесенных в Манифест
наркотических веществ или Грузов произошло исключительно из-за действия, небрежности или невыполнения обязательств Судовладельцами, их служащими, агентами или субподрядчиками, такие штрафы или сборы, взимаемые
за нарушение законности и другие понесенные расходы относятся за счет Судовладельцев.

10. Ремонтные Работы
Судовладельцы вправе вывести Судно из эксплуатации
для техобслуживания и ремонтных работ при условии подачи своевременного нотиса Фрахтователям.

11. Обязательства Судовладельцев
(a) Судовладельцы обязуются погрузить, закрепить и выгрузить
из Судна Груз и Контейнеры Фрахтователей в качестве их агента
и за счет Фрахтователей.
(b) По просьбе Фрахтователей Судовладельцы подписывают тальманскую расписку о проведении счета
Грузов и Контейнеров, погруженных на борт Судна в каждом порту
погрузки. При отсутствии такой расписки обе стороны согласны принять
терминальные тальманские листы в качестве окончательного доказательства о счете грузов
и Контейнеров, погруженных и выгруженных.
(c) В течение рейса Капитан и Механик обязаны полно и точно вести судовой и машинный журналы и делать соответствующие записи в отношении ухода
за Грузом и Контейнерами и их состоянием, все эти журналы и записи должны быть доступны
Фрахтователям и их агентам.

12. Обязанности Фрахтователей
(a) Фрахтователи обязаны предоставлять такую информацию и/или документацию
и выполнять требования Судовладельцев о порядке обработки Грузов и
Контейнеров в соответствии с настоящим чартером, какие Судовладельцы могут обоснованно
потребовать, и Фрахтователи гарантируют, что такая информация и/или

legal and all other costs incurred, including but not limited to, loss of time for the Vessel shall be for the Charterers' account and the Charterers shall, on demand, provide the security required to enable the Vessel to sail. However, if it can be established that the presence of contraband and/or unmanifested drugs or goods was due solely to the act, neglect or default by the Owners, their servants, agents or Sub-contractors, such fines or imposts levied and legal and other costs incurred shall be for the Owners' account.

10. Repairs

The Owners shall have liberty to take the Vessel out of service for maintenance and repairs, with reasonable notice to the Charterers.

11. Owners' Obligations

(a) The Owners shall arrange for the loading onto, securing and discharging from the Vessel of the Charterers' Goods and Containers as agent for, and for the account of, the Charterers.

(b) If required by the Charterers, the Owners shall sign a receipt for the tally of Goods and Containers loaded on board the Vessel at each port of loading. In the absence of such receipt, both parties agree to accept terminal tallies as conclusive evidence of the tally of Goods and Containers loaded and discharged.

(c) During the voyage, the Master and Engineer shall keep full and correct logs and adequate records concerning the care and condition of the Goods and Containers and all such logs and records shall be accessible to the Charterers or their agents.

12. Charterers' Obligations

(a) The Charterers shall provide such information and/or documentation and comply with the Owners' procedures in relation to any Goods and Containers under this Slot Charter Party as the Owners may reasonably require and the Charterers warrant that such information and/or

документация будет полной и точной и будет предоставлена ко времени, когда
запланированы операции по погрузке и выгрузке.

(b) Фрахтователи обязуются, что все Грузы и Контейнеры в объеме квоты, выделенной Фрахтователям, будут доставлены на погрузочный терминал, по крайней мере,
за 24 часа до прибытия Судна.

13. Освобождение от Ответственности и Агентирование

(a) Фрахтователи обязуются, что никакие претензии или обвинения не будут предъявлены
Судовладельцам или их служащему, агенту или субподрядчику никем, кроме как Фрахтователями, которые
возлагают или пытаются возложить на Судовладельцев или любого их служащего,
агента или субподрядчика, или на какое-либо Судно, принадлежащее им, любую ответственность,
какой бы ни была причина по отношению к Грузу или Контейнерам, или их перевозке
(даже если такое обязательство возникает полностью или частично по причине действия, небрежности
или упущения Судовладельцев или их служащего, агента или субподрядчика), и
если, тем не менее, такая претензия или обвинение будут предъявлены,
Фрахтователи должны освободить Судовладельцев, их служащего, агента или
субподрядчика от ответственности за все последствия, связанные с этим.

Фрахтователи, кроме того, обязуются, что коносаменты, выданные на перевозку Груза и Контейнеров по данному Слот-чартеру, будут содержать:

(i) Не указывается Статья об Идентичности Перевозчика, которая предназначена для того, чтобы определить
договорные отношения между Судовладельцами и грузовыми интересами Фрахтователей.

(ii) Оговорку Парамаунт о применении Гаагских или Гаагско-Висбийских Правил,
как то предписывается в стране отправки Груза.

(iii) Гималайскую Оговорку или Оговорку о круговой гарантии, дающую Судовладельцам
выгоду по положениям и условиям коносамента и/или защиту от несправедливых исков третьих лиц.

Если, несмотря на положения вышеизложенного подпункта (i), договорные отношения между
Судовладельцами и Фрахтователями в отношении грузовых интересов истолковываются иначе,

documentation shall be complete, accurate and in time for loading/

discharging operations to be planned.

(b) The Charterers shall undertake that all Goods and Containers within the Charterers' allocation shall be delivered at the loading terminal at least

24 hours before the arrival of the Vessel.

13. Indemnity and Agency

(a) The Charterers undertake that no claim or allegation shall be made

against the Owners or any servant, agent or Sub-contractor of the Owners by any person whomsoever, other than the Charterers, which imposes or attempts to impose upon the Owners or any such servant,

agent or Sub-contractor or any Vessel owned by any of them, any liability

whatsoever in connection with Goods and Containers, or their carriage,

(even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect

or default of the Owners or of such servant, agent or Sub-contractor), and

in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the

Charterers shall indemnify the Owners and such servant, agent or Sub-

contractor against all consequences whatsoever thereof.

The Charterers further undertake that bills of lading issued for the Charterers' Goods and Containers carried under this Slot Charter Party shall contain:

(i) No Identity of Carrier Clause which purports to establish a

contractual relationship between the Owners and the cargo interests of the Charterers.

(ii) A Clause Paramount applying the Hague or Hague-Visby Rules as

enacted in the country of shipment.

(iii) A Himalaya Clause or Circular Indemnity Clause giving the Owners

the benefit of the bill of lading terms and conditions and/or protection from tortuous claims by third parties.

If, despite the provisions of (i) above, a contractual relationship between

the Owners and the Charterers' cargo interests is construed, the

то Фрахтователя должны возместить Судовладельцам все последствия этого.

(b) Фрахтователи не должны предъявлять претензии или обвинения какому-либо служащему, агенту или субподрядчику Судовладельцев, которые возлагают или
пытаются возложить на такого служащего, агента или субподрядчика
ответственность, какой бы ни была причина по отношению к Грузу и Контейнерам или их
перевозке (даже если такое обязательство возникает полностью или частично по причине
действия, небрежности или упущения Судовладельцев, их служащего, агента или субподрядчика)
и, если, тем не менее, такая претензия или обвинение
будут предъявлены, то должны применяться условия пункта 13(a), как если бы
претензии или обвинение предъявлено не Фрахтователями, а другими лицами.

(c) Без ущерба условиям пункта 13(a) Судовладельцы уполномочивают Фрахтователей действовать в качестве агентов Судовладельцев и/или доверенных лиц,
оговаривать от имени Судовладельцев условия или других лиц в отношении получения выгод,
привилегий, изъятий или прав в отношении Груза
и Контейнеров или их перевозки, но Фрахтователи не у полномочены
заключать соглашения, возлагающие какие-либо обязательства на Судовладельцев
в отношении Грузов и Контейнеров или их перевозки.

(d) Ничто в настоящей Статье не должно препятствовать предъявлению претензий владельцами
любой собственности, находящейся на борту Судна, по участию в общеаварийных взносах
в соответствии с Йорк-Антверпенскими Правилами 1974 г. и Дополнениями 1990 г.
или последующими модификациями их.

(e) Если Судовладельцы не являются действительными владельцами Судна, условия
пунктов 13(a), (b) и (c) должны также применяться к действительным владельцам
Судна, их служащим, агентам и суб-подрядчикам в той же мере, в какой они применяются к Судовладельцам, их служащим, агентам и субподрядчикам.

14. Ответственность и Обязательства Судовладельцев

Кроме положений, предусмотренных в других Статьях настоящего Слот-чартера,

Charterers, shall indemnify the Owners against all consequences thereof.

(b) The Charterers shall not make any claim or allegation against any servant, agent or Sub-contractor of the Owners which imposes or attempts to impose on any such servant, agent or Sub-contractor any liability whatsoever in connection with Goods and Containers, or their carriage, (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of the Owners or of such servant, agent or Sub-contractor), and, in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the provisions of sub-clause 13(a) shall apply as if such claim or allegation had been made by persons other than the Charterers.

(c) Without prejudice to sub-clause 13(a) the Owners authorise and empower the Charterers to act as the Owners' agents and/or trustees to stipulate for the Owners to have as against other persons the benefit of any immunities, exemptions or liberties regarding the Goods and Containers, or their carriage, but the Charterers shall have no authority to make any contract imposing any obligations upon the Owners in connection with the Goods and Containers or their carriage.

(d) Nothing in this Clause shall preclude any claim made by the owners of any property on board the Vessel for a General Average contribution in accordance with the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof.

(e) If the Owners are not the actual owners of the Vessel, the provisions of sub-clauses 13(a), (b) and (c) shall also apply to the actual owners of the Vessel, their servants, agents and Sub-contractors in the same manner as they apply to the Owners, their servants, agents and Sub-contractors.

14. Owners' Responsibilities and Liabilities

Except as otherwise provided elsewhere in this Slot Charter Party, the

ответственность и обязательства Судовладельцев состоят в следующем:

(a) Судовладельцы несут ответственность за обеспечение мореходности Судна в соответствии со Статьей III Правила 1 и Статьей IV Правила 1 Гаагско-Висбийских Правил и по всем условиям настоящего Слот-чартера они вправе пользоваться правами и привилегиями, установленными Статьей IV Правил 2, 4 и 6 указанных Гаагско-Висбийских Правил.

(b) При условии выполнения пункта 14(a), Судовладельцы ответственны за надлежащую и сохранную перевозку, охрану и заботу о Грузе и Контейнерах, находящихся на борту Судна, а также за выгрузку, обработку и хранение Груза и Контейнеров, выгруженных только для того, чтобы снова быть погруженными, или для того, чтобы погрузить или выгрузить другой груз и контейнеры, или чтобы осуществить их перегрузку и перекладку.

(c) Судовладельцы обязаны обеспечить электропитанием автономные рефрижераторные Контейнеры и холодильные установки, подключенные к имеющим термоизоляцию Контейнерам, перевозимым на Судне. Судовладельцы должны стараться следить за работой и регистрировать работу всех таких устройств, находящихся на борту. И за счет Фрахтователей ремонтировать и устранять неисправности, которые могут произойти с такими устройствами, применяя имеющиеся на борту Судна средства. Если таких средств недостаточно, Судовладельцы за счет Фрахтователей должны предпринять все обоснованные меры для приобретения необходимых запчастей или специальных средств для ремонта. За исключением вышеуказанного, Судовладельцы не несут ответственности за неисправную работу автономных рефрижераторных Контейнеров и блоков энергопитания, размещенных на борту Судна Фрахтователями.

(d) Ответственность Судовладельцев по данной Статье определяется в соответствии со Статьей III Правила 6 (включая 6bis) Гаагско-Висбийских Правил.

(e) В случае потери или повреждения Контейнера, принадлежащего или арендованного Фрахтователями, объем ответственности Судовладельцев не должен ни в коем случае превышать меньшую из обоснованно определенной стоимости

responsibilities and liabilities of the Owners shall be as follows:

(a) The Owners shall be responsible for the seaworthiness of the Vessel in accordance with Article III Rule 1 and Article IV Rule 1 of the Hague-Visby Rules and for all purposes in connection with this Slot Charter Party they shall be entitled to the rights and immunities set out in Article IV Rules 2, 4 and 6 of the said Hague-Visby Rules.

(b) Subject to sub-clause 14(a), the Owners shall be responsible for the proper and careful carriage, custody and care of the Goods and Containers whilst on board the Vessel, and for discharging, handling and storing Goods and Containers discharged solely in order to be re-loaded or in order to load or discharge other goods and containers, and for re-loading and re-stowing the same.

(c) The Owners shall provide electrical power to integral refrigerated unit Containers and to refrigeration clip-on units attached to insulated Containers shipped on the Vessel. The Owners shall use all reasonable endeavours to monitor and record the performance of all such units whilst on board, and, at the expense of the Charterers, to repair and rectify any breakdown, fault or deficiency which may occur in respect of such units, using the resources on board the Vessel.

If such resources are insufficient, the Owners, at the expense of the Charterers, shall use all reasonable endeavours promptly to obtain any required spares or specialised repair facilities.

Except as provided above, the Owners shall not be liable for malfunctioning of integral refrigerated Containers and power packs put on board by the Charterers.

(d) The liability of the Owners under this Clause shall be subject to Article III Rule 6 (including 6bis) of the Hague-Visby Rules.

(e) In respect of loss of or damage to Containers owned or hired by the Charterers, the quantum of liability of the Owners shall not in any event exceed the lesser of the reasonable cost of repair of market value of the

ремонта или рыночной цены
Контейнера, однако, Фрахтователи не должны предъявлять претензии за повреждение
Контейнера на сумму менее 500 амер. долларов в течение одного рейса.

(f) При утрате или повреждении Груза объем ответственности Судовладельцев определяется следующим образом:

(i) Если порт погрузки находится в стране, принявшей Гаагско-Висбийские Правила, объем ответственности Судовладельцев перед Фрахтователями
определяется соответствующим законодательством этой страны, как если бы
настоящий Слот-чартер был коносаментом без объявления ценности.

(ii) Если порт погрузки находиться в стране, принявшей Гаагские Правила, объем ответственности Судовладельцев перед Фрахтователями
должен определяться соответствующим законодательством, как если бы настоящий Слот-
чартер был коносаментом без объявления ценности.

(iii) Во всех других случаях объем ответственности судовладельцев перед Фрахтователями должен определяться только ссылкой на Гаагские Правила,
Статьи I-VIII, как если бы настоящий Слот-чартер был коносаментом без
объявления ценности, при условии, что ответственность по Статье IV Правила 5 Гаагских Правил ограничивается суммой в 100 англ. фунтов.

(iv) Если размер ограничения ответственности определяется ссылкой на количество мест,
размер ответственности Судовладельцев перед Фрахтователями должен
рассчитываться посредством ссылки на тот же самый таможенный счет, который применялся между
Фрахтователями и их клиентом.

(v) В дополнение к ответственности, как изложено в вышеуказанных подпунктах (i)-(iv), Судовладельцы
возмещают Фрахтователям все обоснованные юридические и другие издержки,
необходимо понесенные в связи с предъявленными претензиями, по которым Судовладельцы
несут ответственность по настоящему Слот-чартеру.

(g) Судовладельцы освобождают Фрахтователей от ответственности по любым претензиям за
ущерье, нанесенное на борту Судна или вблизи Судна, если оно не явилось
следствием небрежности со стороны Фрахтователей, их служа-

Container, however, the Charterers shall make no claim for damage to any Container of less than USD 500 on any one voyage.

(f) In respect of loss of or damage to Goods, the quantum of liability of the Owners shall be determined as follows:
(i) If the port of loading is in a country which is a party to the Hague-Visby Rules the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be determined by the relevant legislation of that country as if this Slot Charter Party were a Bill of Lading with no declaration of value.
(ii) If the port of loading is in a country which is a party to the Hague Rules, the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be determined by the relevant legislation of that country as if this Slot Charter Party were a Bill of Lading with no declaration of value.
(iii) In all other cases the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be determined by reference to the Hague Rules Articles I-VIII only as if this Slot Charter Party were a Bill of Lading with no declaration of value, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be GBP 100 sterling.
(iv) If quantum of limitation is calculated by reference to packages, the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be calculated by reference to the same tally as is applicable between the Charterers and their customer.
(v) In addition to the liability as outlined in (i) to (iv) above, the Owners will reimburse the Charters for reasonable legal and other costs necessarily incurred in connection with claims for which the Owners are liable under this Slot Charter Party.
(g) The Owners shall indemnity the Charterers against any claims for personal injury incurred on or about the Vessel unless caused by the negligence of the Charterers, their servants, agents or Sub-contractors

них, агентов или субподрядчиков,
или вследствие какого-либо дефекта Груза и/или Контейнеров Фрахтователей.

15. Ответственность и Обязательства Фрахтователей

(a) В то время как Фрахтователи ответственны за все затраты, понесенные до размещения Груза на Судне и после выгрузки из Судна, Судовладельцы, действующие в качестве агентов Фрахтователей, должны организовать эти операции (см. Статью 11(a)), Фрахтователи в этом случае ответственны перед Судовладельцами только за ущерб и повреждения, причиненные Судну или Грузу и Контейнерам стивидорами при производстве работ, в размере возмещения, полученного от стивидоров. Право на возмещение ущерба при этом передается Судовладельцам, которые принимают это право.
(b) Фрахтователи ответственны за надлежащую и осторожную погрузку, укладку и крепление в Контейнерах Груза, предложенного ими к отправке, и несут ответственность за ущерб или повреждение (включая ущерб или повреждение, нанесенные Судну), причиненные Судовладельцам в результате небрежного и неосторожного выполнения этих операций.
(c) Фрахтователи обязаны возместить Судовладельцам любые затраты, штрафы, убытки, ущерб или расходы в связи с претензиями и требованиями, которые Судовладельцы могут понести вследствие каких-либо нарушений, связанных с выполнением любых, относящихся к этому законов, правил, указаний или предупреждений таможенных, портовых или каких-либо других властей, или вследствие какого-либо вреда от грызунов, загрязнения или порчи Груза и/или Контейнеров, насколько такое нарушение, повреждение грызунами, загрязнение или порча произошли из-за действия, небрежности или нарушений Фрахтователей, отправителей или получателей Груза и/или Контейнеров, или их служащих, агентов или субподрядчиков.
(d) По возможности Фрахтователи предоставляют Судовладельцам необходимые условия для осмотра поврежденных Груза и Контейнеров, по которым они намерены претендовать на получение возмещения от Судовладельцев.
(e) Фрахтователи не должны производить оплату сверх суммы, указанной в Боксе 20, в урегулирование претензии, по которой они будут пытаться получить возмещение от Судовладельцев, без предварительного извещения Судовла-

or any defect in the Charterers' Goods and/or Containers.

15. Charterers' Responsibilities and Liabilities

(a) Whilst the Charterers are responsible for all costs incurred prior to placing into stow in the Vessel and after removal from stow in the Vessel, the Owners acting as the Charterers' agents to arrange such services (see Clause 11(a)), the Charterers shall only be liable to the Owners for any loss of or damage to the Vessel or to other goods and containers caused by stevedores during such services to the extent that a recovery is made from the stevedores. This recovery right is herewith assigned to the Owners which assignment is accepted by the Owners.

(b) The Charterers shall be responsible for the proper and careful loading, stowage, lashing and securing of the Goods in the Containers offered by them for shipment and shall be liable for all loss or damage (including loss of or damage to the Vessel) caused to the Owners as a result of improper or careless performance of such operations.

(c) The Charterers shall indemnify the Owners against any expenses, liabilities, losses, damages, claims or demands which the Owners may incur or suffer by reason of any failure to comply with any relevant laws, regulations, directions or notices of Customs, port and any other authorities, or by reason of any infestation, contamination or condemnation of Goods and/or Containers, insofar as such failure, infestation, contamination or condemnation arises from any act, neglect or default of the Charterers, the consignors or consignees of their Goods and/or Containers, or their servants, agents or Sub-contractors

(d) Whenever possible, the Charterers shall give all reasonable facilities to the Owners for inspecting damaged Goods and Containers for which they intend to seek reimbursement from the Owners.

(e) The Charterers shall make no payment in excess of the amount as stated in Box 20 in settlement of a claim for which they will seek recovery from the Owners without prior notice to the Owners. The Owners authorise the

дельцев. Судовладельцы уполномочивают
Фрахтователей продлять срок исковой давности таких претензий, при условии,
что Фрахтователи подают Судовладельцам немедленный нотис об этом.

(f) В любом случае Фрахтователи освобождаются от всех обязательств по настоящему Слот-чартеру, если иск не предъявлен в течение 15 месяцев
с момента возникновения случая, приведшего к возникновению ответственности или с даты,
когда Судовладельцы узнали об этом случае.

16. Статья о Взаимных Исключениях

(a) Ни Судовладельцы, ни Фрахтователи не несут ответственности за какие-либо убытки
или ущерб, или задержку, или неисполнение обязательств по настоящему Слот-чартеру,
возникающих в результате действия непреодолимой силы, войны, гражданских волнений, карантина, забастовок,
локаутов, ареста или ограничения властей, правителей и народа или любых других
случаев, от которых нельзя защититься или их избежать.

(b) За исключением случаев, предусмотренных настоящим Слот-чартером, ни Судовладельцы, ни Фрахтователи
не несут ответственности за любые косвенные или последовательные убытки, включая,
но не ограничивая, падения рыночной стоимости Судна
или Груза во время простоев, потери прибыли или деловых возможностей
в отношении любых претензий, которые одна сторона может предъявить другой стороне.

17. Залог

Судовладельцы имеют залоговое право на Груз и Контейнеры Фрахтователей даже после их выгрузки
в обеспечение любых сумм, причитающихся Судовладельцам от Фрахтователей,
их служащих, агентов, субподрядчиков в отношении услуг,
предоставленных Судовладельцами Фрахтователям по условиям настоящего Слот-чартера

18. Сборы, Расходы и налоги

(a) Судовладельцы оплачивают все сборы, расходы и налоги,
обычно взимаемые с Судна, как бы ни были рассчитаны эти суммы.

(b) Фрахтователи оплачивают все сборы, расходы, пошлины и налоги, обычно взимаемые с Груза и/или Контейнеров, как бы эти суммы ни были рассчитаны.

Charterers to grant extensions of time in respect of such claims provided
the Charterers give the Owners immediate notice thereof
(f) In any event, the Charterers shall be discharged from all liabilities arising under this Slot Charter Party unless suit is brought within 15 months of the occurrence of the incident giving rise to the liability or the date upon which the Owners became aware of such occurrence.

16. Mutual Exemption Clause
(a) Neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance under this Slot Charter Party resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, strikes, lock-outs, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against
(b) Except as elsewhere provided, neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any indirect or consequential loss, including but not limited to damage or decline in the market value of the Vessel or Goods during delays, loss of profit or loss of business opportunities in respect of any claim that the one may have against the other.

17. Lien
The Owners shall have a lien, including after discharge, upon the Charterers' Goods and Containers for all sums due to the Owners from the Charterers, their servants, agents, Sub-contractors or principals in respect of services provided by the Owners to the Charterers under the terms of this Slot Charter Party.

18. Dues, Charges and Taxes
(a) The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may bt assessed
(b) The Charterers shall pay all dues charges and taxes customarily levied on the Goods and/or Containers howsoever the amount thereof may be assessed

19. Общая авария
Общая Авария регулируется в месте, указанном в Боксе 21, согласно Йорк-Антверпенским Правилам 1974 г. с дополнениями 1990 г. или любой последующей их модификации. Арендная плата по Слот-чартеру не является взносом по Общей Аварии. Судовладельцы уполномочивают Фрахтователей действовать в качестве агентов Судовладельцев в сборе Общеаварийного обеспечения.
Фрахтователи должны гарантировать сбор Общеаварийных взносов, причитающихся Судовладельцам, в отношении:
(a) Груза, по которому Фрахтователи являются договорными перевозчиками, если этот Груз не доставлен Фрахтователям до подачи нотиса Судовладельцами Фрахтователям о том, что требуется получение обеспечения по Общей Аварии; и
(b) Контейнеров, отправленных Фрахтователями по настоящему Слот-чартеру.

20. Спасание
В случав необходимости для Судна заказать спасательные операции и для того, чтобы обеспечить освобождение Груза и Контейнеров для дальнейшей транспортировки, Судовладельцы должны будут дать спасателям любые обязательства для оказания содействия в получении обеспечения оплаты спасательных операций и не освобождать Груз и Контейнеры, пока надлежащие гарантии по оплате спасательных операций не будут получены. Фрахтователи гарантируют Судовладельцам, что их требования о выполнении этих обязательств будут приняты в отношении Груза, по которому Фрахтователи являются договорным перевозчиком, а Контейнеры перевозятся Фрахтователями по условиям настоящего Слот-чартера, при условии, что эти требования предъявлены Фрахтователям до выдачи Груза и/или Контейнеров Фрахтователям.

21. Перевозка на палубе
Груз и Контейнеры могут перевозиться на палубе и учитываются во взносах по Общей Аварии, независимо от того, перевозились ли они на палубе или под палубой.

19. General Average

General Average shall be adjusted at the place as indicated in Box 21 according to the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof Slot Charter Hire shall not contribute to General Average. The Owner» authorise and empower the Charterers to act as the agents of the Owners in the collection of General Average security. The Charterers shall guarantee the contributions properly due to the Owners in respect of:

(a) Goods for which the Charterers are the contracting carrier unless such Goods are delivered to the Charterers prior to notice being given by the Owners to the Charterers that General Average security is required; and

(b) Containers shipped by the Charterers under this Slot Charter Party.

20. Salvage

In the event of the Vessel needing to engage salvage services and in order to secure fee release of Goods and/or Containers for cm-carriage, the Owners shall be required to give any undertaking to salvors to assist in the collection of security and not to release Goods and or Containers until acceptable salvage lecum) has been provided. The Charterers shall guarantee to the Owners that the requirements of such undertaking will be met in respect of Goods, for which the Chancrers are the contracting carrier and Containers shipped by the Charterer» under this Slot Charter Party, provided that these rtqutramenis are notified to the Charterers prior to 0» delivery of the Goods and/or Containers to the Charterers.

21 Deck Carriage

Goods and Containers may be earned on deck and shall contribute in General Average whether carried on or under deck

22. Субаренда

Фрахтователи не должны передавать настоящий Слот-чартер другому владельцу и не должны передавать в субаренду Слоты без предварительного получения на то согласия Судовладельцев.

23. Право и Арбитраж

*) (a) Настоящий Слот-чартер подчиняется английскому праву, в соответствии с которым
осуществляется его толкование и любой спор, возникающий по настоящему Слот-чартеру,
подлежит передаче в арбитраж в Лондоне в соответствие
с Законом об Арбитраже 1950 и 1979 гг. или любой модификации или заменяющим его законодательным актом, действующим в данное время, причем один арбитр
назначается каждой стороной. По получении одной из сторон письменного извещения
о назначении арбитра другой стороной, та сторона назначает своего арбитра в течение четырнадцати дней, в противном случае принимается решение, принятое единственным
арбитром. Если оба арбитра, назначенные должным образом, не достигают соглашения, они назначают супер-арбитра, чье решение является
окончательным. Арбитры должны иметь коммерческую специализацию, связанную с судоходством.

*) (b) Настоящий Слот-чартер подчиняется
Статье 9 Кодекса Соединенных Штатов и Морскому Праву Соединенных Штатов и, если возникает любой спор по настоящему Слот-чартеру,
то предмет спора передается трем арбитрам в Нью-Йорке,
каждая из сторон назначает по одному арбитру, а третий назначается обоими назначенными их решение, или решение любых двух из них является окончательным,
а с целью приведения любого арбитражного решения в действие, такому соглашению может быть придана
сила постановления Суда. Арбитры должны иметь коммерческую специализацию, связанную с
Судоходством.

*) (c) Любой спор, возникающий по настоящему Слот-чартеру, передается в
арбитраж в том месте, которое указано в Боксе 23, при условии соблюдения принятой там процедуры.
Настоящий Слот-чартер подчиняется законам, действующим в том месте, которое указано в Боксе 23.

(d) Если Бокс 23 в ЧАСТИ I не заполнен, то применяется пункт (a) настоящей Статьи.

*) *Пункты (a), (b) и (c) являются альтернативными; указать согласованный вариант в Боксе 23.*

22. Sub-letting

The Charterers shall not assign this Slot Charter Party and shall not sub-let the Slots without the prior approval of the Owners.

23. Law and Arbitration

*) **(a)** This Slot Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Slot Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force, one arbitrator being appointed by each party. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply. If two Arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final. The Arbitrators shall be commercial men engaged in shipping.

*) (b) This Slot Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Slot Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men engaged in shipping.

*) (c) Any dispute arising out of this Slot Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 23, subject to the procedures applicable mere. The laws of the place indicated in Box 23 shall govern this Slot Charter Party.

(d) If Box 23 in PART I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

*) *(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.*

С издательским правом, опубликован Балтийской и международной морской конференцией, Копенгаген

1.Агенты	**ЛИНЕЙНЫЙ БУКИНГ-НОТ «КОНЛАЙНБУКИНГ»**
3.Перевозчик	2.Место и дата
	4.Коммерсант (*см. ст. 1*)
5.Название судна	6.Время отгрузки (приблизит.)
7.Порт погрузки (или так близко к нему, как судно может подойти, оставаясь всегда на плаву)	8.Порт выгрузки
9. Описание груза	
10.Ставка фрахта (указать также, выплачивается вперед или в порту назначения)	11.Ставка демередже (если согласована)
12.Представители коммерсанта в порту погрузки (указать полное наименование и адрес, телеграфный адрес, телефоны и телекс)	
13.Особые условия, если согласованы	
Настоящим согласовано, что настоящий договор подлежит исполнению в соответствии с условиями, содержащимися на стр.1 и 2 данного букинг-нота, которые превалирует над любыми предыдущими соглашениями, которые в свою очередь заменяются (не считая мертвого фрахта и демереджа)условиями коносамента, изложенными полностью или выпиской на следующей странице.	
Подпись (Перевозчик)	Подпись (Коммерсант)

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

1.Agents	**LINER BOOKING NOTE «CONLINEBOOKING»**
3.Carrier	2.Place and date
	4.Merchant (see Clause 1)
5.Vessel's name	6.Time for shipment (about)
7.Loading port (or so near thereunto as the vessel may safely get lie always afloat)	8.Discharging port
9. Description of cargo	
10.Freight rate (also indicate whether prepayable or payable at destination)	11.Demurrage rate (if agreed)
12.Merchant's representatives at loading port (state full name and address, telegraphic address, telephone and telex)	
13.Special terms, if agreed	
It is hereby agreed that this Contract shall be performed subject to the terms contained on page 1 and 2 hereof which shall prevail over any previous arrangements and which shall in turn must be superseded (except as to deadfreight and demurrage) by the terms of the Bill of Lading, terms of which (in full or in extract) are found on the reverse side hereof.	
Signature (Carrier)	Signature (Merchant)

1. Дата соглашения	БАЛТИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ СОВЕТ (БИМКО) СТАНДАРТНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СУДОВОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ КОДОВОЕ НАЗВАНИЕ: «ШИПМЕН 98» Часть I
2. Судовладельцы (наименование, местонахождение зарегистрированной конторы и юрисдикция по месту регистрации) (Ст. 1)	3. Менеджеры (наименование, местонахождение зарегистрированной конторы и юрисдикция по месту регистрации) (Ст. 1)
Наименование	Наименование
Местонахождение зарегистрированной конторы	Местонахождение зарегистрированной конторы
Юрисдикция по месту регистрации	Юрисдикция по месту регистрации
4. День и год вступления Соглашения в силу (Ст. 2)	
5. Менеджмент по экипажу (указать «да» или «нет» по согласованию) (Ст. 3.1)	6. Технический менеджмент (указать «да» или «нет» по согласованию (Ст. 3.2)
7. Коммерческий менеджмент (указать «да» или «нет» по согласованию (Ст. 3.3)	8. Оформление страхования (указать «да» или «нет» по согласованию) (Ст. 3.4)
9.Бухгалтерский учет (указать «да» или «нет» по согласованию) (Ст. 3.5)	10. Продажа или приобретение судна (указать «да» или «нет» по согласованию) (Ст. 3.6)
11. Снабжение (указать «да» или «нет» по согласованию) (Ст. 3.7)	12. Бункеровка (указать «да» или «нет» по согласованию) (Ст. 3.8)
13. Отфрахтование судна, на какой срок (заполняется только в том случае, когда в боксе 7 указано «да») (Ст.3.3 (i))	14. Страхование судовладельцев (указать вариант (i), (ii) или (iii) Ст.6.3)
15. Годовое вознаграждение за Менеджмент (указать годовую сумму) (Ст. 8.1)	16. Расходы по увольнению (указать максимальную сумму) (Ст. 8.4 (ii))

«ШИПМЕН 98» СТАНДАРТНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СУДОВОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ

17. День и год прекращения действия Соглашения (Ст. 17)	18. Право и Арбитраж (указать вариант 19.1, 19.2 или 19.3; если выбран вариант 19.3, то указать место арбитража) (Ст. 19)
19. Извещения (указать почтовый и телеграфный адрес, номер телекса и факса для связи и отправки извещений Судовладельцам) (Ст. 20)	20. Извещения (указать почтовый адрес, номер телекса и факса для связи и отправки извещений Менеджерам) (Ст.20)

Взаимно согласовано между сторонами, упомянутой в боксе 2, и стороной, упомянутой в боксе 3, что настоящее Соглашение, состоящее из Части I и Части II, а также Приложений «A» (Данные о судне), «B» (Данные об экипаже), «C» (Бюджет) и «D» (Ассоциированные суда), которые прилагаются, подлежит исполнению в соответствии с содержащимися в нем положениями. В случае возникновения противоречий между условиями, положения Части I и Приложения «A», «B», «C», «D» превалируют над положениями Части II в пределах только противоречия, но не более.

Подпись(и) (Судовладельцы)	Подпись(и) (Менеджеры)

1. Date of Agreement	THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT CODE NAME: "SHIPMAN 98" Part I
2. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1)	3. Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl.1)
Name	Name
Place of registered office	Place of registered office
Law of registry	Law of registry
4. Day and year of commencement of Agreement (Cl.2)	
5. Crew Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.1)	6. Technical Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.2)
7. Commercial Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl.3.3)	8. Insurance Arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.4)
9.Accounting Services (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.5)	10. Sale or purchase of the Vessel (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.6)
11. Provisions (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.7)	12. Bunkering (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.4)
13. Chartering Services Period (only to be filled in if "yes" stated in Box 7) (Cl.3.3.(i))	14. Owners Insurance (state alternative (i), (ii) or (iii) of Cl. 6.3)
15. Annual Management Fee (state annual amount) (Cl.8.1)	16. Severance Costs (state maximum amount) (Cl. 8.4 (ii))

"SHIPMAN 98" STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT

17. Day and year of termination of Agreement (Cl. 17)	18. Law and Arbitration (state alternative 19.1, 19.2 or 19.3 place of arbitration must be stated) (Cl. 19)
19. Notices (state postal and cable address, telex and telefax number for serving notice and communication to the Owners) (Cl. 20)	20. Notices (state postal and cable address, telex and telefax number for serving notice on communication to the Managers) (Cl.20)

It is mutually agreed between the party stated in Box 3 that this Agreement consisting of PART I and PART II as well as Annexes "A" (Details of Vessel), "B" (Details of Crew), "C" (Budget) and "D" (Associated vessels) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B", "C" and "D" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no futher.

Signature(s) (Owners)	Signature(s) (Managers)

Грузоотправитель

Грузополучатель

Уведомить по адресу

Кем принят груз к перевозке до погруз - ки на борт

Место приема груза до погрузки на борт

Судно

Порт погрузки

Порт выгрузки

Место сдачи груза по сквозному коносаменту

ЛИНЕЙНЫЙ КОНОСАМЕНТ
Проформа БИМКО

Марки и номера	Число и вид пакетов; описание груза	Вес брутто	Размеры

Сведения, представленные коммерсантом

Сведения о фрахте, расходах и т. п.	ГРУЗ, указанный выше согласно заявлению грузоотправителя, принят в хорошем по внешнему виду состоянии – если в коносаменте не указано иное – вес, мера, марки, номера, качество, содержимое и ценность неизвестны. Договор, доказательством которого служит настоящий коносамент, подчиняется исключениям, ограничениям, условиям и привилегиям (в т. ч. относящимся к предварительному приему груза и перевозке судном-субститутом), изложенным в «Стандартных условиях перевозки» перевозчика, которые применяются к рейсу, осуществляемому по данному коносаменту, и вступает в силу в день его подписания. Если перевозчик не располагает «Стандартными условиями» перевозки, настоящий коносамент подчиняется исключениям из ответственности, ограничениям, условиям и привилегиям, изложенным в проформе линейного коносамента «Конлайнбилл», вступающим в силу со дня его выдачи. Линейный коносамент «Конлайнбилл» и «Стандартные условия перевозки» перевозчика включают в себя, или считаются включающими в себя Гаагские правила, содержащиеся в Брюссельской конвенции, принятой 25 августа 1924 г., и любой подлежащий обязательному применению национальный законодательный акт о Гаагских правилах, как типовых, или пересмотренных Гаагско-Висбийских правилах, содержащихся в Брюссельском Протоколе , принятом 23 февраля 1968 г. Экземпляр «Стандартных условий перевозки», подлежащих применению к данному коносаменту, может быть проверен или будет предоставлен в офисе перевозчика или в офисе его главных агентов по получении запроса. В УДОСТОВЕРЕНИЕ чего подписано указанное ниже число оригиналов коносаментов одного и того же содержания в одной и той же даты, при исполнении одного из которых, остальные утрачивают силу.	
Суточная ставка демереджа, (если согласовано)	Фрахт оплачивается в	Место и дата выдачи коносаментов
	Число оригиналов коносаментов	Подпись

Shipper

Consignee

Notify address

Pre-carriage by | Place of receipt by pre-carrier

Vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery by on-carrier

BIMCO BLANK BACK FORM OF

LINER BILL OF LADING

B/L №

Reference №

Marks and Nos	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight	Measurement
	Particulars furnished by the Merchant		

Freight details, Charges etc.	RECEIVED the goods as specified above according to Shippers declaration in apparent good order and condition – unless otherwise stated herein – weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown. The contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties (including those relating to pre-carriage and on-carriage) set out in the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable to the voyage covered by this Bill of Lading and operative on its date of issue. If the Carrier does not have Standard Conditions of Carriage, this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties set out in the "Conlinebill" Liner Bill of Lading operative on its date of issue. The "Conlinebill" Liner Bill of Lading and the Carriers Standard Conditions of Carriage incorporate the Hague Rules contained in the Brussels Convention dated 25 th August 1924 and any compulsorily applicable national enactment of either the Hague Rules contained in the Brussels Protocol dated 23rd February 1968. A copy of the Carriers Standard Conditions of Carriage applicable hereto may be inspected or will be supplied on request at the office of the office of the Carrier or the Carriers Principal agents. IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to be void.	
Daily demurrage rate (if agreed)	Freight payable at	Place and date of issue
	Number of original Bs/L	Signature

Грузоотправитель	**FBL**	**RAIF - /**	**RU**
	ОБОРОТНЫЙ КОНОСАМЕНТ ФИАТА ДЛЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК **Издан в соответствии с Правилами ЮНКТАД/МТП для ведения документации по Смешанным перевозкам. (Публикация МТП 81)**		
Отправлено приказу …			
Увеличить по адресу			
Место принятия груза			
Морское судно **Порт погрузки**			
Порт выгрузки **Место выдачи груза**			

Марки и номера **Количество и род по заявлению грузоотправителя** **Описание груза** **Вес брутто** **Объем**

Заявление грузоотправителя О заинтересованности в Своевременной доставке Груза (Статья 6.2)

Заявленная стоимость груза для определения ставки «ad valorem» в соответствии с заявлением грузоотправителя (Статьи 7 и 8)

Груз и инструкции приняты и рассмотрены в соответствии со Стандартными Условиями, перечисленными на обороте коносамента.
Груз принят в видимом и надлежащем по внешнему виду состоянии, если в коносаменте не указано иное, в месте приемки для транспортировки и доставки в соответствии с вышеизложенным.
Один из этих коносаментов для смешанной перевозки должен быть передан должным образом индоссированным в обмен на груз. В удостоверение чего оригиналы Коносаментов Смешанной Перевозки, все одного и того же содержания и одной и той же даты были подписаны в количестве, указанном ниже, и если обязательства по одному из них выполнены, то другой (другие) теряют силу.

Сумма фрахта	**Фрахт оплачивается в …**	**Место и дата выдачи коносамента**
Страхование груза нижеподписавшимися **Не застрахован / застрахован в соответствии с прилагаемым страховым полисом**	**Количество оригиналов коносаментов**	**Печать и подпись**
За выдачей груза обращайтесь к :		

APPENDIX 9

Consignor	FBL	RAIF - /	RU
	NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING issued subject to UNCTAD/ICCRules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).		
Consigned to order of			
Notify address			
Place of receipt			
Ocean vessel / Port of loading			
Port of discharge / Place of delivery			

Marks and numbers	Number and kind of package	Descriptions of goods	Gross weight	Measurement
	according to the declaration of the consignor			

Declaration of Interest of the Consignor in timely delivery (Clause 6.2)	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clause 7 and 8).

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.
One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. Witness whereof the original Multimodal Transport bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned not covered/ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА, ЗНАНИЕ КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО СУДОВОЙ АДМИНИСТРАЦИИ

Условие чартера	Необходимая информация	Штрафы, санкции и другие убытки сторон в случае нарушения условий договора	Обязанности судовой администрации
1	2	3	4
Судно	Требования к грузовым помещениям и грузовому оборудованию, порядок их приема фрахтователем и порядок урегулирования споров	Судно не принимается к погрузке и сталийное время не учитывается	Подготовка судна в соответствии с условиями договора. Вызов в случае необходимости независимого сюрвейера
	Полное свидетельство, сертификаты и квалификация судна международными правилами и количество его грузовых	Судно не принимается к погрузке и сталийное время не учитывается	Контроль и своевременное продление сроков действия судовых документов
	Ограничения линейных размеров и осадки судна, количество рабочих люков и грузовых средств	Все простои и расходы из-за невыполнения этих условий и требований относятся за счет судна	Обеспечение соответствия судна, его грузовых помещений, оборудования и снабжения условиям договора (до начала и в течение всего срока грузовых операций)
	Требования по приспособленности судна к использованию специальной перегрузочной техники (трейлеров, автопогрузчиков, бульдозеров, электрокаток)	Все простои и расходы из-за невыполнения этих условий и требований относятся за счет судна	Обеспечение соответствия судна, его грузовых помещений, оборудования и снабжения условиям договора (до начала и в течение всего срока грузовых операций)
Груз	Оговорки о неподдающихся и сомнительных местах работ. Транспортные характеристики груза	Фрахтователь полностью или дополнительные расходы	Контроль транспортных характеристик груза и дополнительных расходов судна
	Количество груза в партиях. Единицы измерения количества груза. Скорость погрузки/выгрузки. Точное количество груза в трюмах/партиях	Если фрахтователь не предъявит всего количества груза, заявленного капитаном в трюмах/партиях, он оплачивает сумму мертвого фрахта	В случае нарушения по выбору перегрузчика определение полного количества груза в трюмах/партиях и своевременная подача заявки фрахтователю

ПРИЛОЖЕНИЕ 10 (продолжение)

1	2	3	4
Порты погрузки-выгрузки	Наименование портов или районов. Порядок назначения портов	Простои судна в ожидании назначения порта фрахтователем, оплачивают по ставке демереджа	Информирование фрахтователя о приходе в каждый порт. Отметка в судовом журнале времени прихода (прибытия) судна
Сроки подачи судна под погрузку	Даты подачи и аннулирования. Время начала и время истечения даты аннулирования. Порядок изменения даты аннулирования	Фрахтователь имеет право не принимать судно до начала даты подачи, а расторгнуть договор, если судно не готово к погрузке в момент наступления срока аннулирования	Исполнение условий договора. Согласование с фрахтователем изменения сроков подачи судна
Порядок предварительного оповещения о порте погрузки и выгрузки	На чьи часы погрузки/выгрузки, а/о-шарт. Количество оповещений и сроки их подачи. Порядок учета сроков подачи оповещений (календарные, рабочие и чистые дни)	Задержка начала счета сталийного времени	Исполнение условий чартера
Подача оповещения о готовности	Место подачи оповещения. Время подачи оповещения. Условия подачи оповещения	До прихода судна фрахтователем судно не считается готовым к погрузке, не получает, впереди с причала, счет сталийного времени не начинается	Исполнение условий чартера
Порядок расчета сталийного времени	Оговоренные простои. Льготный период, перерывы грузовых работ. Учет времени суток, часов. Исключительные периоды. Учет грузовых работ, производимых в несталийные периоды и по начала стоянки	Непрерывный учет сталийного времени ведется вопреки демереджа или погрузочной квоте времени	Отметка в судовом журнале времени простоев с указанием причин. Контроль правильности записей в Эталонах с Facts
Оплата фрахта	Сроки оплаты фрахта	Задержка оплаты фрахта	Контроль (через агента) своевременной оплаты фрахта
Ответственность	1. Освобождение судна от ответственности за количество и состояние груза. 2. Отметки об оплате фрахта. 3. Дата коносамента. 4. Полнота оговорок, касающихся с грузоотправителем, по состоянию тары и упаковки груза	Ущемление в ответственности и расходах судна	Контроль при подписании коносамента

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

ПОЗИЦИЯ СТОРОН ПО СОГЛАСОВАНИЮ УСЛОВИЙ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА

Условия чартера	Формулировка		Конгрессовский вариант
	нормативно	фактически	
Грузоподъемность судна	Selection	Без права замены	Select up
Грузовместимость (вместимость груза в трюмах) (NHAUTh)	WORLOO	MORLOO	
Телефакс-связь с судном за сколько суток до подхода к порту погрузки	Без штрафа	В отчете должно быть ... суток	Факс-связь может задержать начало обработки судна на ... суток
Водоизмещение судна в тоннажах и обработке	SFWAK	У причала	С выгрузкой в рейде
Ожидание причала судна	Включается в сталию	В сталию не включается	24 (00 часа последующих суток начинают отсчет сталии)
Начало сталии суток	С начала обработки, но исходя из часа открытия трюмов	Через 24 часа после 8 часового рабочего суток	С начала следующей рабочей вахты
Учет нерабочего времени	Текущее время	Рабочее календарное время	Если метод исполнен, SHINC
Расчет сталийного времени	Время на судно в сутки На порт в сутки	На рабочий день По объявка порта	
Учет работы в нерабочие периоды и до начала сталии	Все фактически использованное время включается в сталию	Конкретные периоды включаются, даже если использованы	1/2 использованного времени включается в сталию
Начало сталии	Без данного	За исключением порта	Кондиционер работы данных без сталии, но с оплатой сверхсталийного общего
Расход по погрузке	Расходы по погрузке и выгрузке	На условиях раздельно	
Оплата праздных дней	За счет фрахтователя	За счет перевозчика	За счет судна, но по фиксированной сумме За счет судна только штиля
Сроки оплаты фрахта	После окончания погрузки	После погрузки и перегрузки судна груза	95/97 % по окончании грузовых операций, остальное – по сдаче груза. 3-5 суток после подписания документов, или наименьшую из начала выгрузки (BBB)
Окончательное количество груза	Натуральное количество	Сюрвей	По окончании погрузки, по согласной акта-документа
Агенты в портах заказа	Перевозчика	Фрахтователя	
Застрахование квантет судна	За счет фрахтователя	За счет перевозчика	За счет судовладельца, но не более новостроечной суммы

ПРИЛОЖЕНИЕ 12 (продолжение)

1	2	3
Cargo to be shipped as part cargo no dangerous/bulk/drummed cargoes to be loaded into the same hold together with chart's cargo. Owners fully responsible for any damages caused to the charts cgo with the other cgo loaded into the same compartment	Груз, который будет погружен в тот же трюм, что и груз фрахтователя, не должен быть опасным/навалочным/упакованным. Судовладелец несет полную ответственность за любые повреждения груза фрахтователя грузом, который погружен в тот же самый трюмный помещение	Оговорки фрахтователя в чартерах на перевозку part cargo, ограничивающая право судовладельца по погрузке в тот же трюмное помещение других грузов и устанавливающая ответственность судовладельца за сохранность part cargo при его перевозке совместно с другими грузами
Owners to supply lashing/securing materials as available on on board, other materials available on board could charts to supply same as required for safe and stowed by stowage	Судовладелец должен предоставить крепежный материал, какие имеются на борту. Если же тот или иные материалы будут использованы, фрахтователь должен предоставить все необходимые дополнительные материалы для безопасной укладки груза, тех, чтобы укладка груза обеспечивала сохранность судна и сохранность груза	Оговорка фрахтователя в спецификации, приложенная судовладельцем
Any extra expenses for stevedoring at load which may arise due to the fact it intended to use flooring/dunnaging plastics to be fully for owners cost	Любые расходы, которые могут возникнуть из-за того, что стивидор намеревается будет использовать стелющуюся сапарницу для укладывания в борта и второго под трюмы должны быть полностью за счет судовладельца	Оговорка фрахтователя в коносаменте судна для перевозки штучного груза, погруженного на палубу (бумага, солома и т.д.)
Owners guarantee to vessel fitted with sufficient quantity of slings/pcs to stowing/cover the charts cargo. Crew to lash cargo on deck, cover deck cargo with tarps, supply slings for pre-slinging of jacks acting owners supplied materials with AO extra cost to charterers	Судовладелец гарантирует, что судно снабжено достаточным количеством стропов/брезентов для того, чтобы закрывать и покрыть груз фрахтователя. Команда судна должна раскрепить груз, укрыть палубный груз брезентом, обеспечить стропами для отвешивания грузов, используя материалы судовладельца без дополнительных расходов фрахтователя	Оговорки фрахтователя в чартерах под перевозку генеральных грузов
180 per freight w/o bank expenses possible w/i 5 banking days after sh lad to owners' nominated bank account in currency loc, in any case DBB, freight	100 % фрахта без банковских расходов должны быть оплачены в течение 5-ти банковских дней после окончания и выдачи коносаментов, на счет указанный судовладельца в долларах США, но	Стандартная оговорка судовладельца в чартерах, предусматривающая оплату фрахта в порту погрузки

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

ОГОВОРКИ, ВКЛЮЧАЕМЫЕ СТОРОНАМИ ADDENDUM К РЕЙСОВОМУ ЧАРТЕРУ

English Version	Русская версия	Комментарии
1	2	3
Owners to nominate performing vessel latest 5 days prior 1st layday/c case owners fail to nominate vessel in due time, charts have an option to enter on the market and find suitable tonnage	Судовладелец должен сообщить указанное судно не позднее 5 дней до первого дня начала погрузки. В случае, если судовладельцы не номинируют судно к указанному сроку, фрахтователь имеет право выйти на рынок и найти подходящий тоннаж	Оговорки фрахтователя, имеющие ограничивающее право фрахтователя только для перевозки риса, груза, бумаги и других грузов, подверженных сырю и иной влагосодержащей выделяемых грузов
Vessel's holds to be clean, dry and free from smell before notice of readiness can be accepted and to the vessel to be suitable for loading of (name of cargo) to shipper's satisfaction	Трюмы судна должны быть чистыми, сухими, без посторонних запахов до приема нотиса о готовности и судно должно удовлетворять требованиям грузоотправителя по своей пригодности для погрузки вышеназванного груза	Оговорки фрахтователя, также ограничивающие фрахтователя только для перевозки риса, груза, бумаги и других грузов, подверженных сырю и иной влагосодержащей выделяемых грузов
Cargo to be loaded into hold nr..., which guaranteed to be doublebottomed and no other cargo to be loaded into hold no...	Груз должен быть погружен в трюм №..., который гарантированно должен быть с двойной обшивкой и больше никакой другой груз не должен быть погружен в данное трюмное помещение	Оговорка фрахтователя в чартерах на перевозку part cargo. Должна ограничивать повреждение груза в процессе транспортировки из-за конструктивных особенностей трюмов судна и совместимости с другими грузами
Owners have a right to load completion cargo into the same compartment. All separation allotted cargo with cargo loaded/to be loaded into the same compartment to be for owners time and account. Owners guarantee that separation between charts cargo and other part cargo to be completely flat for bottom cargo	Судовладельцы имеют право догрузить грузовые помещения, в которые погружен груз фрахтователя, по полной его вместимости. Все сепарации груза фрахтователя от другого груза, который погружен или должен быть погружен должен быть за счет и время судовладельца. Если груз фрахтователя будет характеризоваться сыпучего другого груза, то судовладелец гарантирует, что сапарация между грузами обеспечит ровную поверхность для укладки груза фрахтователя.	Оговорка судовладельца, постулирующая его право при погрузке part cargo, догружать трюмы до полной вместимости. Дополнительные условия в сепарации груза, обеспечивают защиту интересов фрахтователя

ПРИЛОЖЕНИЕ 12 (продолжение)

1	2	3
deemed fully turned open loading discontinued and non returnable vacated	в любом случае до начала погрузки (Before Breaking Bulk), фрахт считается заработанным по окончании погрузки и не возвращается и не подлежит возврату, независимо от того, погибло судно и/или груз или нет (VAIDCLON).	
In case freight prepaid but required notice to be released by agents after receiving by owners of bank's report abt remittance of the freight	В случае, если коносаменты должны быть оформлены FREIGHT PREPAID, агент имеет право выдать их только после подтверждения банком справки о получении фрахта.	Стандартная оговорка судовладельца в чартерах, предусматривающих оплату фрахта в порту погрузки
Demurrage USD ... PdprBL days if any to be paid by charts w/i 7 bdays after receiving of supporting docs sufficients/ invoices by fax, demurrage under load port, if any, to be settled before discharge	Демередж USD в день или пропорционально / без диспача, который должен быть уплачен в течение 7 банковских дней после получения всех подтверждающих документов (стайтмента, счетов о готовности, тайм-шита, инвойса) по факсу. Демередж по порту погрузки в любом случае должен быть уплачен до начала выгрузки (Before Breaking Bulk)	Оговорка судовладельца об обеспечении выплаты его интересов по сверхурочному демереджу (по крайней мере по порту погрузки)
On arrival at load port if vessels cargo spaces not ready due to the cargo not being ready to load or due to charterers cargo documents not being ready to sail before loading then, so the extra time the vessel is actually delayed due to such cause, demurrage is to be paid at USD. Pdpr for the actual period of the loading is delayed	Если после прихода судна в порт погрузки грузовые операции были задержаны из-за того, что груз и/или грузовые документы не были готовы, то за простой судна по этим причинам фрахтователь оплачивает демередж (Demurrage) по ставке USD в день или пропорционально за часть дня	Оговорки судовладельца о штрафных санкциях за задержку судна по вине фрахтователя. Особенно часто употребляется при обработке судна доверенца на условиях СОР или CQD
5 % to be marked «clean on board» – in view of cargo on the of the loaded cargo persons for loading ... clean on board master, as give notice to the owners forwarders about the fact with detailed time of vessels he's going to leave. Owners to sign bills marked «clean on board» against letter signed by charts on their letter head and	Если коносаменты должны быть оформлены как чистые (Без оговорок) и если, в данном случае, погруженный груз не соответствует условиям по выпуску таких коносаментов. Капитан должен дать копию Отправителю / Экспедитору о точных датах, которые он сам-диктует вышлет. Судовладельцы подписывают коносамент «Clean	Оговорки судовладельца, которые базируются на требованиях P&I по страхованию ответственности за несохранность груза

1	2	3
lution act 1990 and section 108 (a) of the comprehensive environmental response compensation and liability act 1980, as amended in accordance with part 136 of coast guard regulations 33 ofa from 1st april 1997 and any subsequent amendments to the above USA Regulations in any case owners shall be liable for any and all consequences arising from their failure to obtain the aforementioned certificate	статьей 108 (A) о полной компенсации и ответственности за загрязнение окружающей среды от 1980, как в дополнение в соответствии с частью 136 правил Береговой Охраны 33 OFA от 1-го апреля 1997 и любых последующих дополнений к вышеуказанным правилам США. Судовладелец несет ответственность за любые и все последствия случившиеся по причине отсутствия вышеуказанных сертификатов	Льготы оговорка, применяющаяся фрахтователем или брокерам фрахтования тоннажа на замерзающие порты
Vessel to be ice classed min 12 according to Russian register main engine min 2000 hp. Time in waiting ice convoy and passage time from pilot station/ice edge to the loading berth not to account as laytime. Ice dues, including ice breaker dues, to be for owners account	Льготная оговорка:Судно должно иметь как минимум ледовый класс Л2 соответствующий Российскому Морскому Регистру Судоходства и главный двигатель, который имеет как минимум 2000 л.с.Время ожидания ледокольной проводки и время проводки от ледяной станции или кромки льда к причалу погрузки не считается как стояночное. Ледовый сбор, включая ледокольный сбор, должен быть за счет Судовладельца	

ГААГСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА

(Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года, дополненная Протоколом 1968 года)

Статья I

В настоящих правилах приняты следующие определения для указанных ниже выражений:

(a) «Перевозчик» — владелец судна либо фрахтователь, который заключает договор о перевозке с грузоотправителем.

(b) «Договор перевозки» относится только к договорам перевозки, которые удостоверены коносаментом или иным аналогичным товарораспорядительным документом, поскольку такой документ относится к морской перевозке грузов. В число таких документов входит любой коносамент или любой упомянутый выше товарораспорядительный документ, выданный согласно чартеру или в соответствии с условиями чартера. Действие таких договоров начинается с момента, когда указанные выше документы начинают регулировать взаимоотношения между перевозчиком и держателем документа.

(c) «Грузы» включают в себя имущество, товары, изделия и предметы любого вида, за исключением живых животных и грузов, которые согласно договору о перевозке должны перевозиться на палубе и фактически перевозятся таким образом.

(d) «Судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

(e) «Перевозка грузов» — охватывает период времени с момента погрузки до их выгрузки с судна.

Статья II

Без ущерба для положений Статьи VI настоящих Правил перевозчик согласно любому договору о морской перевозке грузов должен нести ответственность и обязательства в отношении погрузки, грузообработки, укладки, перевозки, хранения, ухода и выгрузки таких грузов. Кроме того, перевозчику предоставляются права и льготы, указанные ниже.

Статья III

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить должную заботливость в отношении —

(a) Приведения судна в мореходное состояние.

(b) Надлежащего укомплектования судна экипажем, обеспечения судна оборудованием и снабжением.

(c) Приведения трюмов, рефрижераторных и холодильных помещений и всех других частей судна, где перевозятся грузы, в пригодное и безопасное состояние для приема, перевозки и хранения грузов.

2. Без ущерба для положений Статьи IV перевозчик должен надлежащим образом с соблюдением аккуратности погрузить, обработать, уложить, перевезти обеспечить уход и сохранность перевозимых грузов, и выгрузку их.

3. После принятия груза в свое ведение (под свою ответственность) перевозчик, или капитан, или агент перевозчика должны по требованию отправителя выдать ему коносамент, в котором наряду с другими данными указываются:

(a) Основные марки, необходимые для идентификации грузов, чтобы убедиться в том, что они отвечают маркам, указанным отправителем в письменном виде до начала погрузки. При этом обязательным условием является четкое нанесение таких марок на грузы, если они не упакованы, либо на ящиках, либо на упаковках, в которых такие грузы находятся. Маркировка должна наноситься таким образом, чтобы она

оставалась отчетливо видной до конца рейса.

(b) Числу мест или предметов либо количеству или массе груза, в зависимости от того, как это указано отправителем в письменном виде.

(c) Внешнему виду и состоянию грузов по наружному осмотру.

Однако ни перевозчик, ни капитан или агент перевозчика не обязаны оговаривать или указывать в коносаменте любые марки, число мест, количество или массу груза, которые, по их мнению (на базе достаточного основания), неточно соответствуют фактически принятым грузам или по которым нет возможности произвести проверку практически осуществимыми способами.

4. Такой коносамент, если иное не доказано, должен быть предъявителем доказательства (prima facie) принятия грузов перевозчиком соответственно их описанию (в коносаменте), как это предусмотрено в параграфах 3 (a), (b) и (c). Однако, наоборот, это доказательство не должно приниматься, если коносамент передан третьей стороне, действующей лишь на правах доверия.

5. Предполагается, что отправитель должен гарантировать перевозчику в момент отгрузки точность маркировки, числа мест, количества и массы груза, поставленного им к перевозке. Отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и издержки, которые могут иметь место вследствие или в результате неточностей указанных в коносаменте данных. Право перевозчика на такое возмещение убытков ни в коей мере не должно ограничивать его ответственности и обязательств согласно договору о перевозке по отношению к любому лицу, иному, чем отправитель.

6. Если заявление о потере или убытках и общем характере таких потерь или убытком не подано в письменном виде перевозчику или его агенту в порту разгрузки до или во время передачи грузов на сохранность лицу, уполномоченному принять груз согласно договору перевозки, либо, если утрата или повреждение явно не обнаружены в течение трех дней, то такая передача грузов должна признаваться, если иное не доказано, доказательством (prima facie) доставки перевозчиком грузов в полном соответствии с условиями коносамента.

Подача заявления в письменном виде не требуется, если состояние грузов во время их получения является предметом совместного освидетельствования или осмотра.

В соответствии с параграфом 6 *bis* перевозчик и судно в любом случае должны быть вообще освобождены от всякой ответственности в отношении грузов, если иск не был предъявлен в течение одного года после доставки груза или после даты, когда груз должен был быть доставлен. Этот период, однако, может быть расширен, если стороны пришли к такому соглашению после возникновения причины иска.

В случае любой фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза перевозчик и получатель обязаны предоставить друг другу любую разумную возможность для проверки состояния груза и его подсчета.

6 bis. Иск о возмещении убытков может быть предъявлен третьему лицу и по истечении годичного периода, предусмотренного предыдущим пунктом, если этот иск предъявлен в сроки, регламентируемые законодательством того суда, который рассматривает указанный иск. Однако это время (т.е. льготный срок, превышающий годичный период) не должно быть менее трех месяцев, начиная от даты, когда лицо, предъявившее иск о возмещении убытков, разрешило претензию или удовлетворилось решением судебного процесса по данному иску.

7. После завершения погрузки перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика должен быть выдан отправителю коносамент, который, если этого требует отправитель, должен быть «бортовым» коносаментом. В том случае если отправитель уже получил ранее какой-либо иной товарораспорядительный документ на такие грузы, то он должен сдать его в обмен на выдаваемый ему «бортовой» коносамент.

По усмотрению перевозчика, на таком товарораспорядительном документе в порту погрузки может быть сделана отметка, содержащая название судна или судов, на которые погружены грузы, дату или даты отгрузки, а также дату сделанной на документе отметки. Право сделать такую отметку на документе имеет перевозчик, капитан или агент перевозчика. Оформленный таким образом товарораспорядительный документ, если он содержит в себе сведения, упомянутые в параграфе 3 Статьи III, должен признаваться в целях настоящей Статьи «бортовым» коносаментом.

8. Любой пункт, оговорка или соглашение в договоре о перевозке, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, либо в связи с этим возникшие вследствие небрежности, вины или упущения перевозчика при исполнении своих обязанностей и обязательств, предусмотренных настоящей Статьей, либо снижающие такую ответственность иным образом, чем это предусмотрено в настоящих Правилах, должны признаваться недействительными и не имеющими юридической силы. Оговорка об уступке страхового возмещения в пользу перевозчика или аналогичный пункт в договоре следует рассматривать как условие, освобождающее перевозчика от ответственности.

Статья IV

1. Ни перевозчик, ни судно не будут нести ответственность за потери или убытки, явившиеся результатом мореходного состояния судна, если только последнее не вызвано отсутствием должной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы привести судно в мореходное состояние, обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудованием и снабжением, привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и другие части судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, пригодное и безопасное для их приема, перевозки и хранения в соответствии с требованиями параграфа 1 Статьи III. Когда потери или убытки явились результатом мореходного состояния судна, то бремя доказательства проявления должной заботливости должно лежать на перевозчике или на других лицах, претендующих на освобождение от ответственности согласно настоящей Статье.

2. Ни перевозчик, ни судно не должны нести ответственность за потери или убытки, вызванные или явившиеся результатом —

(a) Действия, небрежности или упущения капитана, лица судового экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или в управлении судном.

(b) Пожара, если только он не произошел по фактической вине перевозчика или его причастности.

(c) Рисков, опасностей и несчастных случаев на море или других судоходных водах.

(d) Действия непреодолимой силы.

(e) Военных действий.

(f) Действия антиобщественных элементов.

(g) Ареста или ограничения со стороны царствующих особ, правителей или народа, либо наложения ареста согласно решению суда.

(h) Ограничений, связанных с карантином.

(i) Действий или упущений грузоотправителя или собственника грузов, его агента или представителя.

(j) Забастовок или локаутов, либо приостановления или ограничения работы по каким-либо иным причинам, как частным, так и общим.

(k) Восстаний и народных волнений.

(l) Спасания или попытки спасания жизни людей либо имущества на море.

(m) Уменьшения объема или массы либо иных потерь или убытков, возникающих вследствие свойственных грузу дефектов, его качества или порока груза.

(n) Недостатков упаковки.

(o) Недостаточного качества маркировки или несоответствия марок.

(p) Скрытых дефектов, не обнаруженных при проявлении должной заботливости.

(q) Любой иной причины, возникшей без действительной вины или соучастия перевозчика, либо без вины или небрежности со стороны агентов или служащих перевозчика. Однако бремя доказательства этого должно лежать на лице, требующем предоставления данной льготы освобождения от ответственности. При этом необходимо доказать, что ни действительная вина или соучастие перевозчика, ни вина или небрежность агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.

3. Отправитель не должен нести ответственность за потери или убытки, вызванные или явившиеся результатом любой причины, не связанной с действием, виной или небрежностью отправителя, его агентов или служащих.

4. Любое отклонение судна от намеченного курса в целях спасания или попытки спасания людей или имущества на море, либо разумное отклонение не должно считаться нарушением настоящих Правил или договора о перевозке, и перевозчик не должен нести ответственность за любые потери или убытки, возникшие в результате такого отклонения.

(a) Если только характер и стоимость грузов объявлены отправителем до отгрузки и включены в коносамент, то ни перевозчик, ни судно, ни в коем случае, не будут и не станут нести ответственность за любые потери или убытки по грузам, либо в связи с ними на сумму, превышающую эквивалент в 10 000 франков за место или единицу груза, либо 30 франков за один кг массы брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, что больше.

(b) Общая сумма, подлежащая возмещению, должна быть рассчитана с учетом стоимости таких грузов в том месте и в тот момент времени, когда они были выгружены с судна согласно договору либо должны были быть выгружены таким образом.

(c) Стоимость товаров должна быть определена согласно курсу товара на бирже, либо, если такого курса нет, то согласно текущей рыночной цене, либо, если отсутствуют и курс товара на бирже и рыночная цена, то имея ссылки на обычную стоимость товаров того же вида и качества.

(d) Когда применяются контейнеры, пакеты или аналогичное транспортное оборудование, служащие для укрупнения и объединения грузов, то указанное в коносаменте число таких мест или единиц груза, упакованных в таких видах транспортного оборудования, должно рассматриваться в целях настоящего пункта Правил как число мест или единиц. За исключением вышесказанного такие предметы транспортного оборудования должны рассматриваться как грузовое место или единица груза.

(e) Франк означает денежную единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота пробы 900. Дата перевода суммы, подлежащей возмещению, в национальную валюту должна быть установлена согласно законодательству Суда, рассматривающего данный судебный случай.

(f) Ни перевозчик, ни судно не имеют права воспользоваться льготой ограничения ответственности, предусмотренной настоящим параграфом, если будет доказано, что убытки вызваны преднамеренным действием или вследствие вины перевозчика, либо его небрежностью, с учетом того, что ему было заведомо известно о возможности таких убытков в результате подобных действий.

(g) Декларация, упомянутая в пункте (a) настоящего параграфа, если она включена в коносамент, должна служить презумпцией доказательства (prima facie), но не являться обязательной или окончательной для перевозчика.

(h) По соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем (с другой стороны) могут быть установлены другие максимальные суммы, чем указанные в пункте (a) настоящего параграфа, при условии, что ни одна максимальная сумма, установленная в таком соглашении, не будет меньше соответствующего максимума, упомянутого в пункте (a).

(i) Ни перевозчик, ни судно не должны нести ответственность в любом случае утраты или повреждения груза либо в связи с этим, если данные о характере или стоимости груза умышленно искажены отправителем в коносаменте.

5. Грузы, легковоспламеняющиеся, взрывоопасные или вообще опасные по своей природе, погруженные на судно без согласия и уведомления об их природе и свойствах перевозчика, капитана или агента перевозчика, могут быть в любое время до достижения порта назначения выгружены в любом месте либо уничтожены или обезврежены без компенсации убытков. Отправитель таких грузов должен нести ответственность за все потери и издержки, прямо или косвенно возникшие в связи или в результате такой погрузки. Если какие-либо из таких грузов, погруженных с ведома и согласия перевозчика, станут опасными для судна или перевозимого груза, то они могут быть подобным образом выгружены в любом месте или уничтожены или обезврежены перевозчиком без несения ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если последняя будет иметь место.

Статья IV bis

1. Защита интересов и ограничения ответственности, предусмотренные настоящими Правилами, должны применяться в случае любых исков к перевозчику в отношении утраты или повреждения грузов, упостоверенных договором о перевозке, независимо от того, исходит ли иск из условий договора либо предъявлен гражданский иск.

2. Если такой иск возбужден против служащего или агента перевозчика (такой служащий или агент не является независимой стороной), то такие служащий или агент должны иметь право воспользоваться защитой интересов и ограничениями ответственности, которыми обладает перевозчик согласно настоящим Правилам.

3. Общая сумма денежной компенсации, возмещаемой перевозчиком, а также его служащими и агентами, ни в коем случае не должны превышать предела, предусмотренного настоящими Правилами.

4. Однако служащий или агент перевозчика не должны иметь права пользоваться положением настоящей Статьи, если будет доказано, что повреждение вызвано действием или виной служащего или агента, совершенными умышленно или по небрежности — зная заведомо, что подобные действия могут в результате привести к убыткам.

Статья V

Перевозчик имеет право полностью или частично отказаться от всех или части прав и льгот или увеличить свою ответственность и обязанности, предусмотренные настоящими Правилами, при условии, что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю. Положения настоящих Правил не должны применяться к чартерам, однако, если коносаменты выдаются согласно чартеру, то они должны удовлетворить условиям настоящих Правил. Ничто в настоящих Правилах не должно препятствовать внесению в коносамент любого законного положения относительно общей аварии.

Статья VI

Несмотря на положения предыдущих Статей, перевозчик, капитан или агент перевозчика и грузоотправитель вправе вступать в отношении любых конкретных грузов в любое соглашение на любых условиях касательно обязанностей и ответственности перевозчика за такие грузы, а также его прав и льгот в отношении таких грузов, либо его обязательства, касающегося обеспечения мореходного состояния судна. При этом имеется в виду, что такое соглашение не противоречит публичному порядку или требованиям о тщательности и должной заботливости его служащих или

агента в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, ухода и выгрузки грузов, перевозимых морем. Обязательным условием является то, что в этом случае не был или не будет выдан никакой коносамент, и что согласованные условия перевозки должны быть включены в расписку, которая не будет служить товарораспорядительным документом и должна содержать об этом соответствующее указание. Любое соглашение, заключенное таким образом, будет иметь законную силу.

Имеется в виду, что настоящая Статья не должна применяться к обычным коммерческим перевозкам, осуществляемым в рамках обычной торговли, а только к таким перевозкам, характер которых или состояние перевозимого имущества или обстоятельств, сроки и условия, при которых должна осуществляться перевозка, таковы, что особое соглашение считается разумно оправданным.

Статья VII

Ничто, содержащееся в настоящих Правилах, не должно препятствовать перевозчику или отправителю включать в любое соглашение оговорку, условие или исключение касательно ответственности и обязанностей перевозчика или судна за потери или убытки, происшедшие с грузами или в связи с их хранением, уходом за ними и обработкой до погрузки на судно или после выгрузки грузов с судна, на котором они перевозятся морем.

Статья VIII

Положения настоящих Правил не должны затрагивать права и обязательства перевозчика, установленные согласно любому действующему закону в отношении ограничения ответственности владельцев морских судов.

Статья IX

Настоящие Правила не должны затрагивать положений любой Международной Конвенции или национального законодательства, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

Статья X

Положения настоящих Правил должны применяться к каждому коносаменту, относящемуся к перевозкам грузов между портами в двух различных государствах, если:

(a) коносамент выдан в договаривающемся государстве, либо

(b) перевозка осуществляется из порта договаривающегося государства, либо

(c) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверяемый им, предусматривает, что настоящие Правила или законодательство любого государства, принявшего данные Правила и придавшего им силу закона, должны регулировать этот договор, независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, отправителя, получателя или иного заинтересованного лица.

(Два последних параграфа этой Статьи не воспроизводятся. Они выдвигают требование, чтобы договаривающиеся государства применяли Правила к коносаментам, оговоренным в этой Статье, и уполномочивают их, чтобы они применяли Правила к другим коносаментам.)

(Статьи 11-16 Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г., не воспроизводятся. Они касаются введения в действие Конвенции, процедуры ратификации, присоединения и денонсации, а также права созывать новую конференцию для рассмотрения поправок к Правилам, содержащимся в Конвенции.)

Date : 4th December 2004
Port : Moji & Shimonoseki, Japan

STATEMENT OF FACTS

Name of Vessel	:	M.S. «MARITAME JOY»
Description of Cargo	:	Australian Raw Sugar in bulk
Quantity of Cargo as per Manifest	:	15,825,000 M/Tons Moji :12,325,000 M/Tons Shimonoseki : 3,500,000 M/Tons
Port of Loading	:	Cairnes, Australia
Port of Discharging	:	Moji & Shimonoseki, Japan
Arrived at Hesaki Quarantine Anchorage	:	13:06 hours on 20th November, 2004
Notice of Readiness tendered	:	13:06 hours on 20th November, 2004
Free pratique granted	:	13:40 hours on 20th November, 2004
Notice of Readiness accepted	:	13:40 hours on 20th November, 2004
Left Hesaki Quarantine Anchorage	:	13:42 hours on 20th November, 2004
Berthed at Moji Wharf No. 9	:	15:00 hours on 20th November, 2004
Commence Discharging at Moji	:	08:50 hours on 21st November, 2004
Completed Discharging at Moji	:	15:30 hours on 30th November, 2004
Shifted to Shimonoseki Wharf No. 15	:	10:24/10:48 hours on 01st December, 2004
Commence Discharging at Shimonoseki	:	08:30 hours on 03rd December, 2004
Completed Discharging at Shimonoseki	:	16:10 hours on 04th December, 2004

TIME WORKED

DATE & DAY OF THE WEEK	WEATHER	WORKING TIME
20th November, 2004 (Tue.)	Cloudy	No Worked
21st November, 2004 (Wed.)	Cloudy	08:50 – 17:00
22nd November, 2004 (Thu.)	Cloudy	08:20 – 17:00
23rd November, 2004 (Fri.) National holiday	Cloudy	No Worked
24th November, 2004 (Sat.)	Cloudy	08:20 - 17:00
25th November, 2004 (Sun.)	Cloudy	No Worked
26th November, 2004 (Mon.)	Cloudy	08:20 – 17:00
27th November, 2004 (Tue.)	Cloudy	08:50 – 17:00
28th November, 2004 (Wed.)	Cloudy	08:20 – 17:00
29th November, 2004 (Thu.)	Cloudy	08:20 – 17:00
30th November, 2004 (Fri.)	Rainy & Cloudy	09:20 – 15:30
01st December, 2004 (Sat.)	Cloudy & Rainy	No Worked
02nd December, 2004 (Sun.)	Cloudy	No Worked
03rd December, 2004 (Mon.)	Cloudy	08:30 – 17:00
04th December, 2004 (Tue.)	Cloudy & Fine	08:20 – 16:10

STOPPED WORKING:
30th November, 2004: 2 gangs waited between hours 08:00/08:30 due to rain.

RAIN HOURS: As per attached weather report of Shimonoseki Local Meteorological Observatory.

HATCH OPEN & CLOSE: As per attached certificate.

1. Агенты		**СТАНДАРТНЫЙ ТАЙМШИТ (ДЛИННАЯ ФОРМА)** РЕКОМЕНДОВАН БАЛТИЙСКОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ (БИМКО) И ФЕДЕРАЦИЕЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ АССОЦИАЦИЙ СУДОВЫХ БРОКЕРОВ И АГЕНТОВ (FONASBA)	
2.Название судна		3. Порт	
4. Судовладельцы / Диспонентные владельцы		5. Судно ошвартовано	
		6. Погрузка начата	7. Погрузка закончена
8. Груз		9. Выгрузка начата	10. Выгрузка закончена
		11. Грузовые документы на борту	12. Судно вышло в рейс
13. Чартер		14. Часы работы и приема пищи в порту	
15. Коносаментный вес / количество	16. Выгруженный вес / количество		
17. Судно прибыло на рейд		18. Время считается с	
19. Нотис о готовности вручен		20. Ставка демередка	21. Ставка диспача
22. Время ближайшего прилива		23.	
24. Сталийное время, полагающееся на погрузку	25. Сталийное время, полагающееся на выгрузку	26.	

ИСЧИСЛЕНИЕ СТАЛИИ

Дата	День недели	Часы работы		Сталийное время использованное			Время сэкономленное / на демередже			Примечания
		от	до	дни	часы	мин.	дни	часы	мин	
Общие замечания										
Место и дата				Подпись						
Подпись				Подпись						

1.Agents		STANDARD TIME SHEET (LONG FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)	
2. Vessel's name		3. Port	
4.Owners / Disponent Owners		5.Vessel berthed	
		6.Loading commenced	7. Loading completed
8.Cargo		9.Discharging commenced	10.Discharging completed
		11.Cargo documents on board	12.Vessel sailed
13. Charter Party		14. Working hours / meal hours of the port	
15. Bill of Lading weight/quantity	16.Outturn weight/quantity		
17. Vessel arrived on roads		18. Time to count from	
19. Notice of readiness tendered		20.Rate of demurrage	21Rate of dispatch money
22. Next tide available		23.	
24.Laytime allowed for loading	25.Laytime allowed for discharging	26.	

LAYTIME COMPUTATION

Date	Day	Time worked		Laytime used			Time saved/on demurrage			Remarks
		From	to	days	hours	minutes	days	hours	minutes	
General remarks										
Place and date				Signature						
Signature				Signature						

РЕЙСОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ

КОМУ: КАПИТАНУ Т/Х
ОТ КОГО:
ИСХОДЯЩИЙ №: ОТ 05.08.12 15.30 ЦЕНТРАЛЬНОЕВРОПЕЙСКОЕ ВРЕМЯ:
ТЕЛЕКСНОЕ ПРЕДПИСАНИЕ – ИСХОДЯЩИЙ № .... / РЕЙС 4506.

СО ССЫЛКОЙ НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, ПОСЛАННЫЕ ВАМ 05.06.12, НАСТОЯЩИМ МЫ ОТПРАВЛЯЕМ ВАМ ПОЛНОЕ ТЕЛЕКСНОЕ ПРЕДПИСАНИЕ. НАМ БЫ ХОТЕЛОСЬ ПОДГОТОВИТЬ ВАС НАИЛУЧШИМ ОБРАЗОМ И, ВМЕСТЕ С НИЖЕПРЕДСТАВЛЕННЫМИ ОСНОВНЫМИ ПОЛОЖЕНИЯМИ ЧАРТЕРА, ИЗВЕЩАЕМ ВАС О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ, С КОТОРЫМИ ВЫ МОЖЕТЕ СТОЛКНУТЬСЯ:

1) ПОДАЧА: В СООТВЕТСТВИИ С НАШИМИ ИНСТРУКЦИЯМИ, ПОЖАЛУЙСТА, ПОДАЙТЕ СУДНО НА ЯКОРНУЮ СТОЯНКУ ПОБЕРЕЖЬЯ ЗАЛИВА КАРПЕНТАРИЯ. ПО ПРИБЫТИЮ В ПОРТ ПОГРУЗКИ ВСЕ ГРУЗОВЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ СУДНА, ВКЛЮЧАЯ ДНИЩА ТРЮМОВ И НИЖНИЕ СТОРОНЫ ЛЮКОВЫХ КРЫШЕК, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЧИСТЫМИ И СУХИМИ, БЕЗ ОТЛОЖЕНИЙ И ОТСЛАИВАЮЩЕЙСЯ РЖАВЧИНЫ, ПРИГОДНЫМИ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ КОНТРАКТНОГО ГРУЗА – УГЛЯ. СУДНО ДОЛЖНО БЫТЬ ПРИНЯТО ПО ЧИСТОТЕ НЕЗАВИСИМЫМ СЮРВЕЙРОМ, КОТОРЫЙ НАЗНАЧАЕТСЯ ФРАХТОВАТЕЛЕМ / ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕМ ДО ТОГО, КАК БУДЕТ ПРИНЯТ НОТИС О ДОСТАВКЕ. ЕСЛИ СУДНО НЕ ПРОЙДЕТ ИНСПЕКЦИЮ НА ПРЕДМЕТ ЧИСТОТЫ ГРУЗОВЫХ ПОМЕЩЕНИЙ, ВСЕ ПОТЕРЯННОЕ ВРЕМЯ И ЗАТРАТЫ ПО НАВЕДЕНИЮ ЧИСТОТЫ БУДУТ ОТНЕСЕНЫ НА СЧЕТ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ.
ПОЖАЛУЙСТА, СООБЩИТЕ ТЕЛЕКСОМ НОТИС О ГОТОВНОСТИ СУДНА ФИРМЕ . . . . . , ЗАЯВИВ ТОЧНОЕ ВРЕМЯ ДОСТАВКИ ГРУЗА (УКАЖИТЕ МЕСТНОЕ И ВСЕМИРНОЕ ВРЕМЯ), А ТАКЖЕ ОСТАТКИ ТОПЛИВА НА БОРТУ ПО ПРИБЫТИЮ СУДНА.

2) ФРАХТОВАТЕЛЯМИ ЯВЛЯЕТСЯ ФИРМА . . . . . , Б.Н. (БАЛТИМОР/ НОРФОЛК), США. МЫ БУДЕМ В ОБЫЧНОМ ПОРЯДКЕ ССЫЛАТЬСЯ НА НИХ В БУДУЩЕМ.

3) ЧАРТЕР-ПАРТИЯ БАЗИРУЕТСЯ НА АМЕРИКАНСКОМ УГОЛЬНОМ ЧАРТЕРЕ "WELSH": 16/04/05

4) ГРУЗ: ГРУЗ ТОЛЬКО УГОЛЬ. ВАШ БАЛЛАСТНЫЙ И ГРУЗОВОЙ ПЛАН НАДЛЕЖАЩИМ ОБРАЗОМ ПРИНЯТ.

5) ЛЕЙДЕЙС/КАНЦЕЛЛИНГ: ЛЕЙДЕЙС: 15-21 ИЮНЯ 2005

6) ПОРТ ПОГРУЗКИ: ЗАЛИВ КАРПЕНТАРИЯ. ТЕКУЩЕЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ПОСТАНОВКИ К ПРИЧАЛУ 17 ИЮНЯ 12:00 ЧАСОВ МЕСТНОГО ВРЕМЕНИ, ПРИЧАЛ № 2.
ПОЖАЛУЙСТА, ПОМНИТЕ, ЧТО БАЛЛАСТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОТКАТАН С ТАКИМ РАСЧЕТОМ, ЧТОБЫ ПРЕДОТВРАТИТЬ СРЫВ ПОГРУЗКИ, ОКОНЧАТЕЛЬНУЮ УДИФФЕРЕНТОВКУ И ЗАВЕРШЕНИЕ ВСЕХ РАБОТ.

VOYAGE INSTRUCTIONS

TO: MASTER M/V .....
FROM: .....
REFN: ..... 05.06.12 15.30 CET
RE: ORDER TELEX - ACCT FORDING / VOYAGE 4506.

WITH REFERENCE TO PRELIMINARY ORDERS SENT TO YOU 05.06.12, WE HEREBY FORWARD TO YOU OUR FULL ORDER TLX.
WE WOULD LIKE TO PREPARE YOU IN THE BEST POSSIBLE WAY, AND TOGETHER WITH THE BELOW MAIN LINES OF THE CHARTER PARTY, WE SHALL ADVISE YOU OF SOME OF THE CHALLENGES YOU MIGHT COME ACROSS.

1) DELIVERY: WITH REFERENCE TO OUR INSTRUCTIONS PLEASE DELIVER YOUR VESSEL AT CARPENTARIABAY COAST ANCHORAGE.
ON ARRIVAL LOAD PORT THE VESSEL SHALL HAVE ALL CARGO SPACES INCL UNDERSIDES OF HOLDS AND UNDERSIDES OF HATCH COVERS CLEAN AND DRY, FREE FROM SCALE AND LOOSE RUST AND SUITABLE TO RECEIVE CONTRACTED CARGO OF COAL. VESSEL TO BE PASSED FOR CLEANLINESS BY AN INDEPENDENT SURVEYOR APPOINTED BY CHRTS / SHIPPERS, BEFORE THE NOTICE OF DELIVERY IS ACCEPTED. SHOULD VESSEL FAIL CLEANLINESS INSPECTION, ALL TIME LOST IN CLEANING AND ALL COST OF CLEANING TO BE FOR OWNERS ACCOUNT.
PLEASE TELEX YR NOR TO ....., STATING THE EXACT TIME OF DELIVERY LT / UTC AND BUNKER ROB UPON DELIVERY.

2) CHARTERERS ARE: ....., B.N. range (BALTIMOR / NORFOLK), USA. WE WILL NORMALLY REFER TO THEM AS FORDING.

3) CHARTERPARTY IS BASED ON AN AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER. CP. AND IS DATED: 16/04/05

4) CARGO: FULL CARGO OF COAL. Your INTAKE AND STOWAGE PLAN IS DULY NOTED.

5) LAYDAYS/CANCELLING: LAYDAYS: 15-21TH JUNE, 2005

6) LOADING PORT: CARPEnTARIA BAY
CURRENT ETB IS 17TH JUNE 1200 LT, BERTH NO 2.
PLEASE BEAR IN MIND THAT BALLAST MUST BE DISCHARGED AT A RATE WHICH PREVENTS DISRUPTION TO LOADING, FINAL TRIMMING AND COMPLETION.

7) ПОРТ ВЫГРУЗКИ: ГРУЗ ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЫГРУЖЕН У ОДНОГО ИЛИ ДВУХ БЕЗОПАСНЫХ ПРИЧАЛОВ, В ОДНОМ ИЛИ ДВУХ БЕЗОПАСНЫХ ПОРТАХ, А ИМЕННО В ОСАКЕ, ЙОКОГАМЕ, КОБЕ, ЯПОНИИ ПО ВЫБОРУ ФРАХТОВАТЕЛЯ. ГРУЗ ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЫГРУЖЕН СУДОВЫМИ КРАНАМИ И ГРЕЙФЕРАМИ, НО ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛИ ПРЕДСТАВЛЯЮТ БЕРЕГОВУЮ РАБОЧУЮ СИЛУ ДЛЯ РАБОТЫ НА КРАНАХ.

8) ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ НОТИС ДО ПРИБЫТИЯ В ПОРТ(Ы) ВЫГРУЗКИ.
ПОРТ ВЫГРУЗКИ: НА ПОРТ ВЫГРУЗКИ ВЫ ДОЛЖНЫ ПОДАТЬ НОТИС ОБ ОТХОДЕ ИЗ ПОРТА ПОГРУЗКИ, УКАЗАВ ДАТУ ОТХОДА, СКОРОСТЬ, НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА, ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПОГРУЖЕННОГО ГРУЗА И ПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ВЫГРУЗКИ. ВЫ ДОЛЖНЫ ПОДАТЬ НОТИСЫ ПО ТЕЛЕКСУ/ ТЕЛЕГРАФОМ В ИНТЕРВАЛАХ 10/7/5 СУТОК, 72 ЧАСА / 24 ЧАСА ОТНОСИТЕЛЬНО ПОЛАГАЕМОГО ВРЕМЕНИ ПРИБЫТИЯ СУДНА. ЭТИ НОТИСЫ ПРЕДСТАВЛЯЮТСЯ ФРАХТОВАТЕЛЯМ, БРОКЕРАМ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯМ, ТАКЖЕ КАК И В ПОРТОВЫЙ ОФИС ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ.
ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛИ:
. . . . . , ТОКИО, ЯПОНИЯ ТЕЛЕКС: . . . . . .
ПО ПОЛУЧЕНИЮ 7-ДНЕВНОГО НОТИСА ФРАХТОВАТЕЛИ ДОЛЖНЫ НОМИНИРОВАТЬ ПОРТ ВЫГРУЗКИ В ТЕЧЕНИЕ 24 ЧАСОВ (В СЛУЧАЕ ПОЛУЧЕНИЯ ВАМИ ТАКОЙ НОМИНАЦИИ НЕПОСРЕДСТВЕННО ОТ ФРАХТОВАТЕЛЕЙ, ПОЖАЛУЙСТА, ДАЙТЕ НАМ ЗНАТЬ ОБ ЭТОМ). НОТИС О ГОТОВНОСТИ В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОДАН КАПИТАНОМ В ТЕЧЕНИЕ ОБЫЧНЫХ ЧАСОВ РАБОТЫ ПОРТОВЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ, Т.Е. 10:00 УТРА ДО 04:30 ПОСЛЕ ПОЛУДНЯ В РАБОЧИЕ ДНИ НЕДЕЛИ (С ПОНЕДЕЛЬНИКА ПО ПЯТНИЦУ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО) И С 10:30 УТРА ДО 12:00 ПО ПОЛУДНЮ В СУББОТУ.

9) НОТИСЫ О ГОТОВНОСТИ В ПОРТАХ ПОГРУЗКИ/ВЫГРУЗКИ:

a) ПОРТ ПОГРУЗКИ: НОР ДОЛЖЕН БЫТЬ ВРУЧЕН ПОСТАВЩИКАМ В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ ДНЯ И НОЧИ, ВКЛЮЧАЯ ВОСКРЕСЕНЬЕ И ПРАЗДНИЧНЫЕ ДНИ.

в) ПОРТ ВЫГРУЗКИ: НОР В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ ДОЛЖЕН БЫТЬ ВРУЧЕН В ТЕЧЕНИЕ ОБЫЧНЫХ ЧАСОВ РАБОТЫ ПОРТОВЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ, Т.Е. С 10:00 ЧАСОВ ДО 16:30 ПОНЕДЕЛЬНИК-ПЯТНИЦА И С 10:00 ЧАСОВ ДО 12:00 ЧАСОВ В СУББОТУ, НЕЗАВИСИМО ОТ ТОГО НАХОДИТСЯ СУДНО У ПРИЧАЛА ИЛИ НЕТ, ПРИ УСЛОВИИ, ЧТО СУДНО ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ ГОТОВО ВЫГРУЖАТЬ ГРУЗ, А ТАКЖЕ ИМЕЕТ СВОБОДНУЮ ПРАКТИКУ.

10) СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ, РАЗРЕШЕННОЕ НА ПОГРУЗКУ: СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ НАЧНЕТСЯ С 12 ЧАСОВ ПОСЛЕ ВРУЧЕНИЯ НОР НЕЗАВИСИМО ОТ ТОГО, СУДНО У ПРИЧАЛА ИЛИ НЕТ, ИМЕЕТ СВОБОДНУЮ ПРАКТИКУ ИЛИ НЕТ, ЕСЛИ ТОЛЬКО РАБОТА ВСКОРЕ НЕ НАЧНЕТСЯ, ТОГДА ТОЛЬКО ФАКТИЧЕСКИ ИСПОЛЬЗОВАННОЕ ВРЕМЯ БУДЕТ ЗАСЧИТЫВАТЬСЯ КАК СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ. ГРУЗ ДОЛЖЕН ГРУЗИТЬСЯ ИЗ РАСЧЕТА 35000 MTS ЗА 1 ПОГОЖИЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ, СОСТОЯЩИЙ ИЗ 24 ЧАСОВ, ВОСКРЕСЕНЬЯ И ПРАЗДНИЧНЫЕ ДНИ ИСКЛЮЧАЮТСЯ, ЕСЛИ НЕ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ.

11) СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ, РАЗРЕШЕННОЕ НА ВЫГРУЗКУ: СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ НАЧНЕТСЯ С 24 ЧАСОВ ПОСЛЕ ВРУЧЕНИЯ НОР, НЕЗАВИСИМО ОТ ТОГО, СУДНО У ПРИЧАЛА ИЛИ НЕТ, ИМЕЕТ СВОБОДНУЮ ПРАКТИКУ ИЛИ НЕТ.

7) DISCHARGING PORT: THE CARGO IS TO BE DISCHARGED AT ONE OR TWO SAFE BERTH(S), ONE OR TWO SAFE PORT(S) OUT OF OSAKA, KOBE, IOKOGAMA, JAPAN IN THE CHARTERERS' OPTION. THE CARGO IS TO BE DISCHARGED BY THE VESSEL'S OWN CRANES AND GRABS, BUT THE RECEIVERS ARE TO SUPPLY SHORE LABOUR TO OPERATE THE CRANES.

8) NOTICES PRIOR TO ARRIVAL DISCHARGING PORT(S).
DISCHARGING PORT: FOR THE DISCHARGING PORT, YOU ARE TO GIVE NOTICE OF DEPARTURE LOAD PORT GIVING SAILING DATE, SPEED, COMMODITY, TOTAL QUANTITY LOADED AND ETA DISCHarging PORT.
YOU SHALL GIVE NOTICES VIA TELEX / CABLE AT INTERVALS OF 10/7/5 DAYS 72 HRS / 24 HOURS REGARDING ETA OF VESSEL TO THE CHARTERERS, BROKERS AND RECEIVERS AS WELL AS TO THE PORT OFFICES OF THE RECEIVERS.

RECEIVERS:
COAL AUTHORITY OF JAPAN LTD, TOKYO, TELEX . . . . . .
ON RECEIPT OF THE 7 DAYS NOTICE THE CHARTERERS SHALL THEN NOMINATE THE DISCHARGING PORT WITHIN 24 HOURS. (IN CASE YOU RECEIVE SUCH NOMINATION DIRECTLY FROM THE CHARTERERS, PLEASE LET US KNOW).
NOTICE OF READINESS AT THE PORT OF DISCHARGE TO BE SERVED BY MASTER DURING NORMAL OFFICE HOURS I.E. 10:00 A.M. TO 04:30 P.M. ON WORKING DAYS (MONDAY TO FRIDAY) AND 10:30 A.M. TO 12:00 NOON ON SATURDAYS TO PORT OFFICES OF CHARTERERS.

9) NOTICES OF READINESS AT LOADING/DISCHARGING PORTS

a) LOADING PORT: NOR SHALL BE TENDERED TO THE SUPPLIERS ANY TIME DAY OR NIGHT, SUNDAYS AND HOLIDAYS INCLUDED.

b) DISCHARGING PORT: NOR AT THE DISCH PORT TO BE TENDERED DURING NORMAL OFFICE HOURS, I.E. 10:00 HRS TO 16:30 MON-FRI AND 10:00 HRS TO 12:00 HRS ON SAT, WHETHER IN BERTH OR NOT, PROVIDED THE VESSEL IS IN ALL RESPECTS READY TO DISCHARGE THE CARGO AND IN FREE PRATIQUE.

10) LAYTIME ALLOWED FOR LOADING: LAYTIME WILL COMMENCE 12 HRS AFTER THE NOR HAS BEEN TENDERED, WHETHER THE VESSEL IS IN BERTH OR NOT, WHETHER IN FREE PRATIQUE OR NOT, UNLESS THE WORK IS SOONER COMMENCED, IN WHICH CASE ONLY THE ACTUAL TIME USED IS TO COUNT AS LAYTIME.
THE CARGO IS TO BE LOADED AT THE RATE OF 35,000 MTS PER WEATHER WORKING DAY OF 24 HRS, SUN- AND HOLIDAYS EXPECTED, UNLESS USED.

11) LAYTIME ALLOWED FOR DISCHARGING: LAYTIME WILL COMMENCE 24 HRS AFTER THE NOR HAS BEEN TENDERED, WHETHER THE VESSEL IS IN BERTH OR NOT, PROVIDED THE VESSEL IS IN FREE PRATIQUE, EVEN IF THE WORK IS SOON-

ДАЖЕ ЕСЛИ РАБОТА ВСКОРЕ НАЧНЕТСЯ. НОРМА ГРУЗОВЫХ РАБОТ ПРИ ВЫГРУЗКЕ 5000 MTS В ОСАКЕ / КОБЕ 4000 MTS В ЙОКОГАМЕ В ПОГОЖИЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ, СОСТОЯЩИЙ ИЗ 24 ЧАСОВ, ВОСКРЕСЕНЬЯ И ПРАЗДНИЧНЫЕ ДНИ ИСКЛЮЧАЮТСЯ, ЕСЛИ ДАЖЕ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ.

12) СКОРОСТЬ И РАСХОД ТОПЛИВА: ВО ВРЕМЯ РЕЙСА СУДНО В ГРУЗУ ДОЛЖНО ИМЕТЬ ПОЛНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИОННУЮ СКОРОСТЬ ОКОЛО 14 УЗЛОВ ПРИ РАСХОДЕ ТЯЖЕЛОГО ТОПЛИВА – 30 МЕТРИЧЕСКИХ ТОНН.

13) АГЕНТЫ: СОГЛАСНО ЧАРТЕР-ПАРТИИ, НОМИНИРОВАННЫЕ ФРАХТОВАТЕЛЯМИ АГЕНТЫ БУДУТ РАБОТАТЬ В ПОРТАХ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ, СООТВЕТСТВЕННО.
АГЕНТЫ В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ:
В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ МЫ НАЗНАЧИЛИ НАШИХ ОБЫЧНЫХ АГЕНТОВ, Т.Е.:
- КОМПАНИЯ.../ ПОРТ ОСАКА, ТЕЛЕКС: ...,ОТВЕТСТВЕННЫЙ СОТРУДНИК МИСТЕР ....., ФАКС .....
- КОМПАНИЯ .../ КОБЕ, ТЕЛЕФОН .....ФАКС ....., ТЕЛЕКС ..., ОТВЕТСТВЕННЫЙ СОТРУДНИК: МИСТЕР .....
- КОМПАНИЯ ..... / ЙОКОГАМА: ТЕЛЕФОН ....., ФАКС: ....., ТЕЛЕКС: ....., ОТВЕТСТВЕННЫЙ СОТРУДНИК: МИСТЕР .....

14) СТЕЙТМЕНТ: ПОЖАЛУЙСТА, СОВМЕСТНО С АГЕНТАМИ СОСТАВЬТЕ СТЕЙТМЕНТ КАК В ПОРТУ ПОГРУЗКИ, ТАК И В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ И КРОМЕ ТОГО ПРОШТАМПУЙТЕ ВСЕ ОТНОСЯЩИЕСЯ К ДЕЛУ ДОКУМЕНТЫ ШТАМПОМ «НА УСМОТРЕНИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦА».

15) ОТКРЫТИЕ/ ЗАКРЫТИЕ ТРЮМОВ: ВСЕ ОТКРЫТИЯ И ЗАКРЫТИЯ КРЫШЕК ТРЮМОВ ПРИ ПОГРУЗКЕ, СОО ТВЕТСТВЕННО В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ, ПРОИЗВОДЯТСЯ СИЛАМИ ЭКИПАЖА СУДНА.

16) УЩЕРБ ПО ВИНЕ СТИВИДОРНОЙ КОМПАНИИ. ЧАРТЕР-ПАРТИЯ В КАЧЕСТВЕ ОСОБОГО УСЛОВИЯ ОГОВАРИВАЕТ СЛЕДУЮЩЕЕ:
В ПОРТУ ПОГРУЗКИ: «ПУНКТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО СУДНУ СТИВИДОРНЫМИ КОМПАНИЯМИ, В СЛУЧАЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ПОДОБНЫХ УЩЕРБОВ ДОЛЖНЫ БЫТЬ УРЕГУЛИРОВАНЫ МЕЖДУ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМИ. СУДОВАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ДОЛЖНА ПИСЬМЕННО ДОВЕСТИ ДО СВЕДЕНИЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ И ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ В ПОРТУ ПОГРУЗКИ ДО ОТХОДА СУДНА ИЗ ПОРТА ПОГРУЗКИ О ЛЮБЫХ ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ ПОВРЕЖДЕНИЯХ СУДНУ СТИВИДОРАМИ, И НЕИСПОЛНЕНИЕ ДАННОГО УСЛОВИЯ ДОЛЖНО БЫТЬ ПРЕПЯТСТВИЕМ К ПРЕДЪЯВЛЕНИЮ ЛЮБЫХ ПРЕТЕНЗИЙ.
В ПОРТУ ВЫГРУЗКИ: «В СЛУЧАЕ ПРЕТЕНЗИИ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ СУДНУ ЗА ВРЕМЯ РАЗГРУЗКИ, ТАКИЕ ПРЕТЕНЗИИ ДОЛЖНЫ НЕМЕДЛЕННО ПРЕДСТАВЛЯТЬСЯ КАПИТАНОМ ПОСЛЕ ПРОИЗОШЕДШЕГО ПОВРЕЖДЕНИЯ С ПРЕДСТАВЛЕНИЕМ ПИСЬМЕННЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ТРЕТЬЕЙ СТОРОНЫ, ПРИЧЕМ ЗА ЭТИ УЩЕРБЫ ФРАХТОВАТЕЛИ НЕ НЕСУТ НИКАКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ».

17) КОНОСАМЕНТЫ: В СООТВЕТСТВИИ С ЧАРТЕР-ПАРТИЕЙ, КОНОСАМЕНТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРИГОТОВЛЕНЫ СОГЛАСНО СЮРВЕЙЕРСКОМУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ ОСАДКИ СУДНА, ВЫПОЛНЕННОМУ СЮРВЕЙЕРОМ

ER COMMENCED. THE CARGO IS TO BE DISCHARGED AT THE RATE OF 5,000 MTS OSAKA/KOBE 4,000 MTS FOR IOKOGAMA PER WEATHER WORKING DAY OF 24 HRS, SUN- AND HOLIDAYS EXCEPTED, EVEN IF USED.

12) SPEED AND CONSUMPTION: THE LADEN VOYAGE IS TO BE PERFORMED AT FULL SERVICE SPEED IE ABOUT 14.0 KNOTS - FUEL 30 MT LADEN

13) AGENTS: ACCORDING TO THE C.P., CHARTERERS NOMINATED AGENTS ARE TO BE USED AT THE LOADING AND DISCHARGING PORTS, RESPECTIVELY.
AGENTS DISCHARGE PORT:
AT THE DISCH PORT WE HAVE APPOINTED OUR USUAL HUSBANDING AGENTS IE:
- OSAKA, TELEX: PHONE: , PIC: MR FAX:
-..... KOBE, PHONE: .....FAX ....., TELEX: .....PIC: MR .....
IN CASE YOU ARE UNABLE TO COMMUNICATE WITH KOBE WHICH AT TIMES CAN BE DIFFICULT PLS SEND MESSAGES TO JOKOGAMA AND ASK THEM TO RELAY:
- / JOKOGAMA (HEADQUARTERS OF ON THE EAST COAST)
TELEX , PHONE: , FAX: ..... , PIC: MR .....
- ..... / IOKOGAMA: PHONE: .... FAX: ..... TELEX: ....., PIC: MR .....

14) STATEMENTS OF FACTS: PLS IN CONJUNCTION WITH THE AGENTS DRAW UP SOF FOR THE LOADING AS WELL AS DISCHARGING PORT AND FURTHER STAMP ALL RELEVANT DOCUMENTS 'SUBJECT TO OWNERS' APPROVAL'.

15) OPENING/CLOSING OF HATCHES: ALL OPENING AND CLOSING OF THE HATCHES AT THE LOADING, RESPECTIVELY DISCHARGING PORT, IS TO BE DONE BY THE VSL'S CREW.

16) STEVEDORE DAMAGES - THE C.P. STIPULATES FOLLOWING: AT LOADING PORT: 'CLAIMS FOR DAMAGES CAUSED TO THE VESSEL BY STEVEDORES, IF ANY, ARE TO BE SETTLED BETWEEN SHIPOWNERS AND SUPPLIERS. THE VESSEL IS TO NOTIFY THE SUPPLIERS AND THE PORT OPERATORS AT THE LOAD PORT IN WRITING PRIOR TO VESSEL'S DEPARTURE FROM THE LOAD PORT OF ANY ALLEGED DAMAGE TO VESSEL BY THE STEVEDORES AND FAILURE TO SO NOTIFY SHALL BAR ANY CLAIM THEREOF.'
AT DISCHARGING PORT:
'IN CASE OF CLAIM FOR DAMAGE DONE TO THE VESSEL DURING DISCHARGING, SUCH CLAIMS TO BE PRESENTED BY THE MASTER IMMEDIATELY AFTER THE DAMAGE HAS BEEN SUSTAINED WITH THE THIRD PARTY DAMAGE REPORT, FAILING WHICH CHARTERERS SHALL NOT BE RESPONSIBLE.

17) BILLS OF LADING (BSL): ACCORDING TO THE C.P., THE BSL SHALL BE PREPARED IN ACCORDANCE WITH THE DRAFT SURVEY MADE BY THE SHIPPERS OR CHRTRS SURVEYOR, AND IN THIS RESPECT WE MUST UNDERLINE THAT

ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ИЛИ ФРАХТОВАТЕЛЕЙ, И В ЭТОЙ СВЯЗИ МЫ ПОДЧЕРКИВАЕМ, ЧТО ПОЛУЧАЕМЫЕ СЮРВЕЙЕРОМ ДАННЫЕ НЕОБХОДИМЫ, И ДОЛЖНЫ ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВОВАТЬ ВАШИМ СОБСТВЕННЫМ ИНТЕРЕСАМ. ПОЖАЛУЙСТА, ПРИМИТЕ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО В СООТВЕТСТВИИ С ЧАРТЕР-ПАРТИЕЙ ДОЛЖНА ПРИМЕНЯТЬСЯ ФОРМА КОНОСАМЕНТА «КОНДЖЕНБИЛ». В СООТВЕТСТВИИ С ЧАРТЕР-ПАРТИЕЙ, КОНОСАМЕНТЫ ПОДПИСЫВАЮТСЯ КАПИТАНОМ СУДНА, И В ЭТОЙ СВЯЗИ, ПОЖАЛУЙСТА, ОБЕСПЕЧЬТЕ, ЧТОБЫ НИЖЕСЛЕДУЮЩАЯ ОГОВОРКА БЫЛА ВНЕСЕНА В КОНОСАМЕНТ «ФРАХТ УПЛАЧИВАЕТСЯ СОГЛАСНО ЧАРТЕР-ПАРТИИ».

18) ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ: СЛЕДУЮЩИЕ ПУНКТЫ ТАКЖЕ ВКЛЮЧЕНЫ В ЧАРТЕР-ПАРТИЮ И НИЖЕ ПРИВОДИМ ИХ ДЛЯ ВАШЕГО ВНИМАНИЯ:
- СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ/КАПИТАН ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ НЕОБХОДИМОЕ ОСВЕЩЕНИЕ, ПРИМЕНЯЕМОЕ НА БОРТУ СУДНА, КОТОРОЕ МОЖЕТ БЫТЬ НЕОБХОДИМО ДЛЯ РАБОТЫ НА СУДНЕ НОЧЬЮ, И В КАЖДОМ СЛУЧАЕ ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ/ФРАХТОВАТЕЛИ НЕ НЕСУТ РАСХОДОВ ЗА ЭТО ОСВЕЩЕНИЕ.
- СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ/КАПИТАН/ИХАГЕНТЫ ДОЛЖНЫ РАЗРЕШИТЬ СЮРВЕЕРУ, НАЗНАЧЕННОМУ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМИ/ФРАХТОВАТЕЛЯМИ, ПОДНЯТЬСЯ НА БОРТ СУДНА С ЦЕЛЬЮ ВЫПОЛНЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ОСАДКИ СУДНА И ИНСПЕКТИРОВАНИЯ / НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ВСЕМИ СТАДИЯМИ ПОГРУЗКИ/УКЛАДКИ/ВЫГРУЗКИ ГРУЗА В ПОРТУ ПОГРУЗКИ И В ПОРТАХ ВЫГРУЗКИ.
- СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ДОЛЖНЫ ГАРАНТИРОВАТЬ, ЧТО СУДНО ОБЕСПЕЧИТ ПОСТАВЩИКАМ СВОБОДНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КРАНОВ И ЭНЕРГИЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ УКЛАДКИ ГРУЗА И ВСЕХ РАБОТ, СОПУТСТВУЮЩИХ ЭТОМУ ПРОЦЕССУ, СОВМЕСТНО СО ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ ОСВЕЩЕНИЕМ НА БОРТУ РАБОТАЮЩЕГО СУДНА – ЭТО БЕСПЛАТНО ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ДЛЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ И ФРАХТОВАТЕЛЕЙ.

19) ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ: ВО ВСЕХ ВОЗМОЖНЫХ СПОРНЫХ ВОПРОСАХ ОТНОСИТЕЛЬНО ВЛАСТЕЙ ЯПОНИИ, МЫ ТАКЖЕ ПРЕДЛАГАЕМ ВАМ ОБСУЖДАТЬ ИХ С АГЕНТАМИ И ОБРАЩАТЬСЯ К НИМ ЗА ПОМОЩЬЮ, КОГДА ОНА БУДЕТ НЕОБХОДИМА.

20) ОТВЕТСТВЕННЫЙ СОТРУДНИК: ЗА ЭТОТ РЕЙС ОТВЕТСТВЕНЕН БУДЕТ
ЕГО ТЕЛЕФОНЫ:
В ОФИСЕ: .....ДОМАШНИЙ ТЕЛЕФОН .....

С НАИЛУЧШИМИ ПОЖЕЛАНИЯМИ

IT IS ESSENTIAL THAT THEIR FINDINGS ARE FULLY IN ACCORDANCE WITH YOUR OWN. PLEASE NOTE THAT ACCORDING TO THE C.P., 'CONGENBILL' FORM IS TO BE USED. ACCORDING TO THE C.P., THE BSL ARE TO BE SIGNED BY THE MASTER OF THE VESSEL, AND IN THIS RESPECT PLEASE ENSURE THAT THE FOLLOWING IS SHOWN IN THE BSL. 'FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY'

18) VARIOUS CLAUSES: THE FOLLOWING CLAUSES ARE ALSO INCL IN C.P. AND WE HEREBY QUOTE FOR YOUR ATTN:
- SHIPOWNER/MASTER SHALL PROVIDE FREE USE OF LIGHT AS ON BOARD THAT MAY BE NEEDED FOR WORKING THE VESSEL IN NIGHT AND IN EACH CASE FREE OF EXPENSES TO THE SHIPPERS/CHARTERERS.
- OWNERS/MASTER/THEIR AGENTS SHALL ALLOW REPRESENTATIVE OF INSPECTING AGENCY NOMINATED BY SHIPPERS/CHARTERERS ON BOARD TO CARRY OUT DRAFT SURVEY AND TO INSPECT/ SUPERVISE AT ALL STAGES OF LOADING/STORAGE/ DISCHARGING OF CARGO AT LOADING/DISCHARGING PORTS.
- THE OWNERS SHALL ENSURE THAT THE VESSEL SHALL PROVIDE TO THE SUPPLIERS FREE USE OF CRANES, AS AVAILABLE ON BOARD AND POWER FOR USE IN TRIMMING CARGO AND FOR ALL WORK, INCIDENTAL THERETO, TOGETHER WITH ALL LIGHTS, AS ON BOARD FOR WORKING THE VESSEL AT NO COST TO THE SUPPLIERS AND CHARTERERS.

19) GENERAL COMMENTS: TO ALL THE VARIOUS SPECIAL ISSUES MENTIONED FOR JAPAN, WE ALSO SUGGEST YOU DISCUSS THESE WITH THE AGENTS AND SEEK THEIR ASSISTANCE WHERE SAME MAY BE USEFUL.

20) PERSON IN CHARGE: OF THIS VOYAGE WILL BE MR.....
OFFICE .....
HOME T.NUMBER.....

BRGDS

DEMURRAGE INVOICE

Houston, 29 May 2005

VESSEL: FRISIAN ENTERPRISE
CHARTERE: TURKO OIL CO.
C/P DATE: 2005-04-18
LOAD PORT: ARZEW
DISCHARGE PORT: ALIAGA
B/L Quantity: 101,836.9 mt

	Date & Time			Laytime/demurrage		
	Date	Hour	Minute	Days	Hours	Minutes
Left anchorage Arzew	4/26	10	20			
All fast in berth Arzew	4/26	12	40			
Tender NOR Arzew	4/21	16	00			
Hoses off Arzew	4/27	22	45			
Total gross laytime				6	6	45
Allowance as per c/p clause 6					6 -	
Laytime allowed as per c/p cl. H				3 -		
Demurrage in Arzew				3	00	45
Vessel went on demurrage	4/24	22	00	Once on demurrage, always on demurrage.		
Berthed Aliaga	5/8	11	30			
Hoses disconnected	5/12	11	50			
Total laytime in Aliaga				4	00	20
Total demurrage Arzew & Aliaga				7	01	05
Total days				7.04 days		
Demurrage rate per day				$ 17,000		
	Total due BBC Inc.			$ 119,767.36		

Please wire-transfer $ 119,767.36 to our bank as per separate instructions.
Thank you for your business!
BACK-HAUL BULK CARRIERS INC.
Mr V. Smith, Managing Director.
Cc: Scandinavian Shipbrokers, Nicls Jhonson
Attachements: NoR Arzew; Statements of Fact Arzew & Aliaga

FREIGHT INVOICE

Houston, 20 November 2004

VESSEL:	FRISIAN ENTERPRISE
CHARTERER:	ORIENTAL
C/P DATE:	3 November 2004
LOAD PORT:	Port Hedland
DISCHARGE PORT:	Qingdao
CARGO:	Newman fine iron ore in bulk
B/L QUANTITY:	131,821 metric tones
HOLD QUANTITIES:	
B/L RELEASE DATE:	20 November 2004
FREIGHT RATE:	
ADDRESS COMMISSION:	3,75%
Gross freight	$ 599,785.55
Less 3,75 % address commission	$ 22,491.96
Net due owners	$ 577,293.59
11/27/2004 Received	$ 517,315.04
Balance due Owners	$ 59,978.55

PAYMENT INSTRUCTIONS:
Pleas wire-transfer $ 59,978.55 to:
BACK-HAUL BULK CARRIERS INC.
Account no: XXX XXX XXX XXX
Wells Fargo Bank, Chevron Tower office
Houston, Texas, USA
Routing and Transit number: 121-000-248

Thank you for your business!!!
BACK-HAUL BULK CARRIERS INC.

Managing Director

NOTICE OF READINESS

Messrs _____

m/s _____

Dear Sirs,

This is notify that the above vessel has arrived at the port of _____at _____hours on the _____, and now she is ready in all respect to commence loading her cargo of coal in bulk in accordance with terms and conditions of the Governing Charter Party. Please acknowledge receipt of this Notice of Readiness by signing and return duplicate copies herewith

The Notice of Readiness tendered at _____hours on the_____

The Notice of Readiness accepted at _____hours on the_____

Received by_____ Date_____

GUIDELINES FOR THE MASTER TO TENDER NOTICE OF READINESS

The most important point is to follow Charter Party instructions. Below are some general guidelines with regard to tendering proper Notice of Readiness (NoR).

Proper NoR needs to be given to Cargo Shippers/Consignees via their Agents in accordance with the appropriate Charter Party (C/P) clause(s). Usually the NoR is to be sent to the Agent who represents Charterers. Please enter time of tendering NoR in deck log

Under ASBATANKVOY tendering NoR is one-sided act. It does not require acceptance by the Cargo Shippers/ Consignees; unless an amendment to the C/P specifically says so. However, it is good practice to follow-up the radiographic NOR with a printed copy and have it signed/stamped by authorized staff at the Terminal. For other C/Ps follow the prescribed procedures in the NoR clause.

Please note, under ASBATANKVOY the NoR needs to be tendered before 16.00 hours local time of the canceling date. Under other C/Ps you may have till 23.59 of the canceling date.

The NoR determines beginning of laytime. It is therefore important to tender as soon as allowed under the C/P. If the vessel arrives before commencement of the LAYCAN days, and there is no specific clause in the C/P preventing you from tendering, tender right away to start consuming the possible notice period (six hours in ASBATANKVOY, clause 6).

Please note, even if you tendered before the LAYCAN, Laytime will usually not start till 00.00 hours of the first LAYCAN day.

When cargo operations start before the beginning of LAYCAN, most C/Ps stipulate that Laytime will start to count then.

For the NoR to be valid, the vessel has to be an arrived ship and she has to be ready.

"Arrived ship" means that the vessel has arrived off the port, or in berth, depending on the charter. To tender properly, please follow instructions described in the C/P and see examples below.

In case the vessel needs to be lightened offshore, tender when the vessel arrives at the rendezvous area stipulated in the voyage instructions.

The vessel needs to be "ready" to load or discharge her cargo. This is a rather vague concept. Initially it is up to the master to determine if the vessel is ready to load or discharge. Don't worry too much about advice from "shore" about tendering NoR. Some Charterers use all kind of tactics to delay laytime. In some instances cargo inspectors may require that some cleaning still needs to be done. It usually means that the time for cleaning may be deducted from laytime. Therefore tender as soon as possible to get laytime started.

On the other hand, you cannot deceive Charterers. For instance, a few years ago there was a vessel discharging in Houston and her next cargo was in Houston area also. She tendered NoR for next cargo just before expiration of canceling date, even though she was still discharging her previous cargo. In this instance the NoR was invalid.

There is no penalty for tendering too soon. In some cases you may have to re-tender. However, tendering too late can have grave consequences.

Here are some examples of when to tender:

- If the agent advises that your vessel will berth upon arrival, or orders you to drift while waiting for berthing instructions, time to tender NoR is at the End of Sea Passage (EoSP), or when the vessel first entered the seaside port limits, or when she entered the area where ships normally wait for that particular port; whatever is applicable. Seaside port limits are often marked on the chart, or you can find information in the Sailing Directions. Use your own best judgment. If in doubt, please contact the Agent.
- If you have been instructed to anchor to await a berth, the NoR should be tendered as soon as you have dropped anchor at the normal anchorage for that port.
- If the C/P states that NoR can only be tendered after obtaining "Free Practique", please arrange for this by radio, normally at EoSP. As soon as you have been granted free practique by radio, tender the NoR.
- If C/P states that NoR can only be tendered after obtaining "Custom Clearance", and no berth is available, please have the Agent arrange for Customs and Immigration (and perhaps Cargo Inspectors) to come out by boat to the anchorage. In some cases, where the anchorage is far away from the docks, the vessel should steam closer to the port for clearance procedures and then go back out to anchor.

Means of giving NoR

Under ASBATANKVOY the NoR can be tendered by telex, radio telegram, fax, e-mail, or even by telephone or VHF. When NoR is tendered by telephone or VHF, pleas prepare a written transcript of the message and write the time on it, to whom the message was directed, and the telephone number/VHF channel. Also make an entry in deck log.

To whom NoR must be tendered

Send your radiographic NoR to the Agent, and once in berth, have Terminal staff sign for receipt of the printed NoR. Staple a copy of the radiographic NoR to the printed one. Please FAX copies to the owner or T/C operator and keep a copy for your files. (For Your Information: the person who signs for receipt of the NoR does so without prejudice to the C/P. In other words, they sign for receipt only.)

Tender NoR during office hours

Under many C/Ps the NoR needs to be tendered during "official office hours" only. Please note, "official" is not always clearly defined in the C/P and it should not stop you from tendering. Seek advice from the local agent, not only about official office hours, but also about local holidays. If the initial NoR was tendered outside office hours, please tender again during office hours. There is no penalty for tendering more then once. Pleas keep copies of all the NoRs you have tendered.

Even though the C/P may not specifically says so, it is good practice to tender a second NoR for a Second Load or Discharge Port.

Please remember: as master, you are in charge and your actions should reflect the best interest of the vessel's owners and of the time-charterers. Use your own best judgment and common sense, because every situation is different. Do not hesitate to contact your owners for any questions you may have.

Thank you for your cooperation!!!

Sincerely,

Mr. Smith, Managing Director.

Attachment: Sample Notice of Readiness

LETTER OF PROTEST FORM

Example

Date:_____

Owners: Port:_____

Vessel: Terminal:_____

C/P Date: Voyage no:

To: _____

example: To Terminal Manager ofXYZ Oil Co. To Master of Lightering Vessel

Dear Sir,

I, Captain _____, Master of above named vessel, hereby give formal notice and lodge a protest on behalf of my vessel's Owners, Charterers, Operators, P&I Club and other interested parties. I hold your organisation responsible for any consequences arising from the events checked and described below. I also reserve the right to amend this Letter of Protest at a later date and to take action as may be deemed necessary.

** strike-out what is not appropriate, or circle what is appropriate.*

1) Delays/Incidents* during Berthing/Un-berthing*

Dates, Times, Details:_____

2) Delays at Loading/Discharge* Terminal

(examples: Delays due to waiting for Customs or Immigration Clearance; waiting for Pilot (s)/ Tug(s); waiting for orders to start Loading/Discharging; waiting for another ship to finish; waiting for daylight; other)*

Dates,Times. Reasons for delays:_____

3) Vessel overloaded/short-loaded according to C/P*

C/P quantity, including «more-or-less» allowance:_____

MT/m3/MBll*

Cargo loaded according to ship's figures:

MT/m3/MBll*

Details:

4) Difference between B/L and ship's quantity

B/L quantity: _____MT/m3/MBll*

Ship's figures:_____MT/m3/MBll*

Details:

5) Bill of Lading does not contain C/P date; named Discharge Port; cargo quantity; other*

Details:

6) Slow loading at the request of the Terminal/STBL*

My vessel is capable of receiving cargo at:_____m3/MBl)* per hour

Vessel's number of cargo lines at manifold:_____x____ cm/inch* diameter

Average loading rate by Terminal/STBL*:____ m3/MBll* per hour

Dates, times, rates, reason for slow pumping, etc:

7) Difficulty taking ullages due to rough weather/sea conditions at lightering/SBM* area
Wind: direction: _____force: _____Beaufort
Waves: direction: _____height:_____metres/ft*
Swell: direction: _____height: _____metres/ft*
Details:

8) Free water in ship's tanks
Total free water in ship's tanks prior to loading:_____m3/MBll*;
after loading: _____m3/MBll*
Free water found in ship's tanks upon arrival at discharge port: _____ mVMBll*
Details:

9) Restrictions by discharge terminal
(examples: line displacement; high back pressure; shore tank far away and/or elevated; slow pumping rate requested to raise roof of floating tank; shore tanks full, etc.)
No. of ship's pumps:_____rated at:_____m3/MBll* (water) per hour
No. of ship's connections:_____x_____cm/inch diameter*
No of shore connections:_____x_____cm/inch diameter*
Distance ship-shore tank_____metres/feet*
Elevation of shore tank above seal level:_____m/ft*
Max. discharge rate requested by terminal:_____m3/MBll* per hour from: (date and time) from_____to:_____
for reason of:
Max pressure at the rail requested by terminal:_____psi/bar/kg per cm2 * (date and time) from_____to:_____for reason of:
Further details:

10) Waiting for cargo calculations/documents* after finish loading/ discharge*
Finish loading/discharge*: (date and time)
Finish cargo calculations: (date & time)
Cargo documents on board: (date and time)

11) Crude Oil Washing (COW) at discharge terminal
Max number of tanks allowed by terminal to COW:
Vessel is not responsible for non-pumpable cargo remaining in non-COW-ed tanks

12) Delays during discharge caused by excessive sludge in cargo
Name of cargo: API/s.g.*_____Temp: _____F/C*
Sludge found in following ship's tank(s):
Attach separate sheet with details, with soundings and with stripping pumping log

13) Delays during discharge caused by gaseous cargo Align Reid Vapour Pressure)
Name of cargo: _____API/s.g.* _____RVP:_____psi Temp: _____*F/*C*
Attach separate sheet with details, with soundings and with pumping log.

14) Cargo temperature differences
Temperature of cargo to be loaded according to C/P:_____*F/*C*
Temp. of cargo coming on board at ship's manifold:_____*F/*C*

15) Delays caused by non-delivery of original Bill of Lading at discharge port
Details:

16) Unsafe Port
In my opinion the berth is unsafe for the following reasons: Describe weather, sea condition/swell, under-keel-clearance, availability of pilots/tugs, other*:

17) Unsafe Berth
In my opinion the berth is unsafe and/or damage to my ship was caused because:
Complete attached mooring diagram sheet.

18) Signature(s) un-obtainable
Document(s):
Details:

19) B/L does not agree with C/P, or B/L does not contain proper clause (s)
C/P clause(s) no: _____not incoporated in B/L
B/L clause(s) incomplete:
Details:

20) Other Protest (s)
Details:

Please acknowledge receipt of these Letters of Protest by signing and/or stamping them, and returning two originals to me. You can keep one copy for your files.
Thank you for your cooperation!

Very truly yours, Acknowledged for receipt:

Signature: _____ Signature: _____
Master Representative

Date &Time:

LETTERS OF PROTEST

General advice

In this day and age, when most disputes are no longer settled by a few phone calls and a hand-shake, but instead by legal procedures based on written statements, it is very important for Masters to provide their Owners, Charterers, P&I Clubs and other interested parties with an accurate recollection of the facts.

There are many Masters who – for one reason or another – delay preparation of a Letter of Protest (LoP) till just before departure of the vessel. This often results in a less than precise depiction of the facts. In other instances Masters may be discouraged by their Owners from filing Letters of Protest based on the notion: «Do not bite the hand that feeds you.» The answer to this is: No matter how amicably an owner and a charterer may have socialised on the golf course, when disputes wind up in arbitration or in a court of law, cold hard facts are what counts.

The following LoP format was designed primarily for tankers, but can easily be modified for the dry cargo bulk trade. Masters can utilise this form by checking the relevant box(es) in front of each section and by completing the rest of the required information* before presentation to terminal representatives.

To: Messrs _____ MV/MT _____
Port: _____
Date: _____

DEADFREIGHT STATEMENT

DEAR SIRS,

IN ACCORDANCE WITH INSTRUCTIONS FROM MY CHARTERERS/OWNERS, I MUST INFORM YOU THAT AS PER THE TERMS OF THE CHARTER PARTY MY VESSEL IS SCHEDULED TO LOAD A CARGO OF _____ TONNES AT YOUR TERMINAL. AS A CONSEQUENCE OF YOUR FAILURE TO SUPPLY MY VESSEL WITH THE ABOVE QUANTITY OF CARGO, I MUST SUBMIT THE BELOW CALCULATION SETTING FORTH THE TOTAL CARGO CAPACITY AVAILABLE, AND THE ADDITIONAL QUANTITY WHICH COULD HAVE BEEN LOADED, HAD MY VESSEL BEEN SUPPLIED WITH SUFFICIENT CARGO QUANTITY UNDER THE TERMS OF THE CHARTER PARTY.

TROPICAL/SUMMER/WINTER DEADWEIGHT

ON SAILING: _____ DRAFT: _____ _____ TONNES
LESS:
FUEL OIL BUNKERS _____TONNES
MARINE DIESEL OIL BUNKERS _____TONNES
SLOPS (IF APPLICABLE) _____TONNES
WATER _____TONNES
CONSTANT (STORES, LUBES ETC.) _____TONNES

TONNAGE AVAILABLE FOR CARGO: _____TONNES
LESS:
CARGO ACTUALLY LOADED AT YOUR OPTION: _____TONNES

DEAD FREIGHT: _____TONNES

KINDLY SIGN ATTACHED COPIES IN ACKNOWLEDGEMENT: YOURS TRULY:

_____ _____
CARGO SUPPLIERS MASTER
OR AGENTS ACTING ON BEHALF
OF THE CHARTERERS.

LETTER OF INDEMNITY

Standard form of undertaking to be given to owner in return for delivering cargo without production of the original bill of lading

To: _____

The Owners of the S.S./M.V. _____

Dear Sirs,
S.S./M.V. _____
Goods _____
Quantity: _____
Description: _____

The above goods were shipped on the above vessel by Messrs. _____ (and consigned to us) but the relevant Bills of Lading have not yet arrived.
We hereby request you to deliver such goods to: (us) _____ without production of the original Bill of Lading.

In consideration of your complying with our above request we hereby agree as follows:

1. To indemnify you and hold you harmless in respect of any liability, loss or damage of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the goods to (us) _____ in accordance with our request.
2. To pay you on demand the amount of any loss or damage which the Master and/or Agents of the Vessel or any other of your servants or agents may incur as a result of delivering the goods as aforesaid.
3. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the goods as aforesaid, to provide you or them from time to time on demand with sufficient funds to defend the same.
4. If the vessel or any other vessel or property belonging to you should be arrested or detained, or if the arrest or detention thereof should be threatened, to provide or procure such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention, or to secure the release of such vessel or property and to indemnify you in respect of any loss, damage or expenses caused by such arrest or detention whether or not the same may be justified.
5. If called upon to do so at any time while the goods are in our custody, possession or control to re-deliver the same to you.
6. To produce and deliver to you the Bills of Lading for the above goods duly endorsed, as soon as these documents shall have arrived.
7. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.
8. This indemnity shall be construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.
9. This guarantee is for an amount equal to 125% of the CIF value of the goods and is valid for a period of 15 (fifteen) months after the goods have or should have arrived.

Yours faithfully,
For and on behalf of genuine Bill of Lading holder:

_____
State full company name, address, e-mail, phone, fax no. and print name of signer
Attach company stamp to this document

The following bank's guarantee must be added to the LoI.

"IN CONSIDERATION OF YOUR AGREEING TO THE ABOVE LETTER OF INDEMNITY, WE THE UNDERSIGNED (name of bank) _____ _____ OF (full address, e-mail, phone & fax no.) _____ _____ WHOSE CUSTOMER IS: (name of receiver of LoI) _____ _____ JOINTLY AND SEVERALLY AGREE TO BE BOUND BY THE TERMS OF THIS LETTER OF INDEMNITY".

Printed name of bank: _____ **+ Bank's stamp**
Signed: _____
Printed name and position of signer: _____

Акт о повреждении (груза / судна)

Название судна : _____

Название порта и номер причала : _____

Дата/время, происшествия : _____

КОМУ: _____

С сожалением сообщаю Вам, что в следствии небрежности в Вашей работе, произошел ниже приведенный ущерб, который я полностью возлагаю на Вашу ответственность

(Приложите дополнительные листы если нужно место на этом бланке.)

Описание происшествия:

Сущность ущерба:

(Приведите серию маркировки номеров или грузовых накладных если возможно)

Причина ущерба:

(Укажите имя лица, причинившего ущерб)

Требуемый ремонт:

(Приведите подробности любого независимого осмотра повреждения ущерба, а для судна укажите необходимые требования по КЛАСС)

Таким образом, Вам необходимо устранить эти повреждения за Ваш Счет до отхода судна. Простой судна до выполнения признанного мною удовлетворительного ремонта, будет оплачен за Ваш счет. В случае если Вы не сможете выполнить надлежащий ремонт, и я посчитаю выйти из порта, чтобы уменьшить потери, тогда Вы останетесь ответственными за все текущие расходы и потерянное время на устранение этих повреждений в другом месте.

Вахтенный помощник капитана : _____

Подпись : _____ Дата: _____

Капитан : _____ Дата: _____

НАСТОЯЩИМ Я ПОДТВЕРЖДАЮ ПОЛУЧЕНИЕ ЭТОГО АКТА.
НАСТОЯЩИМ Я ПОДТВЕРЖДАЮ ПРАВИЛЬНОСТЬ ФАКТОВ, ИЗЛОЖЕННЫХ В ЭТОМ АКТЕ.
НАСТОЯЩИМ Я ПОДТВЕРЖДАЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОЗЛОЖЕННУЮ НА МЕНЯ В ЭТОМ АКТЕ.
ВЫЧЕРКНУТЬ ЧТО НЕНУЖНО

Подпись : _____ Дата: _____

Должность : _____

Компания :

Damage Cargo (Ship) Report Form

Ship's name : _____

Port and berth name : _____

Date/time of incident : _____

TO _____

I regret to inform you that due to the negligence of your labour, the damages which are stated Below have occurred, for which I hold you responsible.

(Attach supplementary sheets if there is insufficient space on this form.)

Description of incident:

Nature of damage:

(Give part numbers and/or cargo marks as appropriate)

Cause of damage:

(Give name of person causing damage)

Repairs required:

(Give details of any independent damage survey, and for ship, state any CLASS requirements)

You are hereby requested to repair those damages to your account prior to the vessel's departure. Costs of delays to count until the damages have been repaired to my satisfaction. Should you fail to effect proper repairs and should I decide to depart in order to mitigate losses, then you will remain responsible for the actual costs and times lost repairing these damages elsewhere.

Officer compiling this report : _____

Signed : _____ Date: _____

Countersigned Master : _____ Date: _____

I HEREBY ACKNOWLEDGE RECEIPT OF THIS REPORT.
I HEREBY AGREE THAT THE FACTS STATED IN THIS REPORT ARE CORRECT.
I HEREBY ADMIT LIABILITY FOR THE DAMAGE AS STATED IN THE REPORT.
DELETE AS NECESSARY

Signed : _____ Date: _____

Position : _____

Company :

M/V CELERINA

Arrival Draft: Fore: 4.60
Aft: 6.80

LOADING PLAN

Dock water density: 1.025

PORT: NEWCASTLE

DATE: 21.06.2004

Stowage Factor: 42cuft/lt *No. of Loaders: ONE*

Loading rate: 5000 mt/hrs

SHIP PARTICULARS – all M/T

IFO 756 *MDO* 31 *LO* 47

Ballast : 9871 *F. W.* 140

Light ship: 10627 *Constant :* 400

Discharging Ballast rate:

W. B. Ths 400/300 *cub.m./h*

no	no	no	no	no	cumpch	no
10450.00 mt	10400.00 mt	10470.00 mt	9370.00 mt	10300.00 mt	9900.00 mt	9000.00 mt
ton	ton	ton	ton	ton	ton	ton

CARGO: COAL 69900 mt

								D.F.	DA.	TRIM	S.F.		
Air Draft Arr.	17.51				18.59		19.11						
1st Shift	17.56				19.39		20.30	3.26	7.14	3.95	49%	77%	
2nd Shift					6000			501	8.28	1.27	81%	81%	
3rd Shift			6000					4.14	8.35	4.21	52%	47%	
4th Shift							5000	6.14	7.01	0.87	40%	61%	
5th Shift	5000							5.11	8.02	3.91	63%	66%	
6th Shift				5000				6.60	9.19	2.59	53%	56%	
7th Shift						5000		7.75	7.98	0.23	61%	67%	
8th Shift		5000						7.35	9.77	2.42	17%	31%	
9th Shift			4470					7.51	10.83	3.32	50%	54%	
10th Shift						4900		9.78	10.06	0.28	40%	53%	
11th Shift	5460							8.85	12.72	3.87	40%	39%	
12th Shift							3000	10.61	11.98	1.37	49%	66%	
13th Shift					4300			12.03	11.85	-0.18	48%	38%	
14th Shift		4400						11.96	13.36	1.40	39%	40%	
15th Shift				4370				12.75	13.61	0.89	31%	62%	
16th Shift		DRAFT SURVEY / TRIMMING 2000MT											
17th Shift							1000	13.57	13.56	-0.01	33%	49%	
TOTAL	10477.66	9400	10470	9370	10300	9900	9000						

Signed on behalf of Stevedore and Ship

Chief Officer J. CHUO

CARGO DECLARATION

1. Name and description of ship			X Arrival	Departure	Page No 1 of 1
2. Nationality of ship			3. Port where report made		
4. Mark and Nos.	4. Name of master	5. Port of loading	/ Port of discharging		
6. Number and kind of packages, description of goods		7. Gross weight	8. Measurement		

11. Date and signature by master, authorised agent or officer

Capt.

(signature) (master / owner / agent)

* Transport document No

Also state original ports of shipment in respect of goods shipped on a through bill of lading or consolidated cargo manifest

ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОПАСНЫХ ГРУЗАХ

Компания-фрахтователь отсылает требования правил 5.4 главы VII КОДЕКС-78, пункты 4 Приложения 12 МАРПОЛ 73/78 и раздела 9 Общего Введения МК МПОГ

Грузоотправитель	Исходящий(ие) номер(а)
Грузополучатель	Перевозчик
Свидетельство о загрузке контейнера/декларация о загрузке транспортных средств ДЕКЛАРАЦИЯ Заявляется, что загрузка контейнера/транспортного средства выполнена в соответствии с пунктом 12.3.7 или 17.7.7 Общего введения МК МПОГ ЗАПОЛНЯЕТСЯ ПРИ ОТПРАВКАХ В КОНТЕЙНЕРАХ ИЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ	Имя/должность, компания/организация, уполномоченная декларацию Место и Дата Подпись по поручению указанной компании
Название судна и № рейса Порт погрузки Порт выгрузки	(Зарезервировано для почты, инструкций и пр.)

Упаковка в месте (тип вместимый или дистанционный) или декларация грузовой системы, если используется	Количество и описание грузовых единиц, включая тип. Масса брутто (нетто, если известно или заявлено грузоотправителем) для каждого наименования опасных грузов. Группа упаковки (если присвоена). Квалификация типа и метка большого (в "С" с.т.) контейнера и европейских транспортных, идентификация грузовых ЗАГРЯЗНИТЕЛЬ МОРЯ. Nr. Add. в 20 тонных РТМП	Груз поставляется как ☐ Тара штучный ☐ Укрупненный ☐ Наливной Тип грузовой системы (контейнер, прицеп, трейлер или другое транспортное средство) ☐ Открытое ☐ Закрытое Поставьте знак "X" в соответствующей графе (Эта колонка может не заполняться за исключением случаев, в тех случаях включить соответствующие комментарии)

(1) должно добавляться "ПОРОЖНИЙ НЕОЧИЩЕННЫЙ" или "ОСТАТОК ПРОШЛОГО СОДЕРЖИМОГО".
(2) должно добавляться "ОГРАНИЧЕННОЕ КОЛИЧЕСТВО"
**Если требуется п. 9.3. Общего Введения МК МПОГ
*Если требуется

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
В определенных случаях требуется дополнительная информация / сертификаты, см. пункты 9.3.1, 9.7.2, 9.9.1 и 9.10.1 Общего Введения МК МПОГ

ДЕКЛАРАЦИЯ Я настоящим заявляю, что содержимое данной партии/груза полностью и точно описано выше надлежащим транспортным(ми) наименованием(ями) и что содержимое классифицировано, упаковано, маркировано и снабжено надлежащими предупредительными знаками и во всех отношениях находится в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми нормами/правилами и положениями национальных правительственных органов	Имя/должность, компания/организация, уполномоченная декларацию Место и дата Подпись по поручению грузоотправителя

DANGEROUS GOODS DECLARATION

Shipper (Forwarder) "SHIPPING TRANS SERVICE"	Reference number D N2 000002845 Transport name: NAPHTHALENE, CRUDE or NAPHTHALENE, REFINED This Declarations valid until 25.07.2002
Consignee To order	Number IDENTICAL NO 000002
Container packing certificate / vehicle Declaration DECLARATION It is declared that the packing of this container/vehicle has been carried out in accordance with the General Introduction, IMDG CODE, paragraph 12.3.7 or 17.7.7 TO BE COMPLETED FOR SHIPMENTS IN CONTAINERS OR VEHICLES	Name of unit container/vehicle marks and number SHIPPING TRANS SERVICE Date of packing Signature of Packer (Name)
Ship's name Port of loading Container ship, universal dry cargo ship ODESSA, UKRAINE	Instructions or attachments See Appendix A, B, C, D of this Declaration
Port of discharge	

Marks & Nos. (if applicable, identification or registration number(s) of the unit	Number and kind of packages. Proper shipping name (UN) hazard class(es) UN Number. Packaging group (when assigned). Flash point (in C.c.) Correct and emergency temperature, classification of the goods as MARINE POLLUTANT. EmS No. MFAG table No.	Goods delivered as Package cargo Unitized cargo Bulk packages Type of unit (container, trailer, tank vehicle, etc.) Open Closed Insert "X" in appropriate box
	NAPHTHALENE, CRUDE LOADED INTO 20 CONTAINERS ! Cargo description: Naphthalene crude is volatile substance in crystalline flakes or powder with oil surface and tarnish color like caraplate	
	IMO hazard class/ division Class 4.1 UN Number 1334 packaging group (when assigned) III Identification of the goods as MARINE POLLUTANT MARINE POLLUTANT EmS No. 4.1 -05 MFAG table No. 314	

Additional information
In certain circumstances special information / certificates are required, see IMDG Code, General Introduction, paragraphs 9.3.1, 9.7.2, 9.9.1 and 9.10.1

DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name(s), and are classified, packaged, marked and labeled / placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations	MORSERVICE

PORT WARATAH COAL SERVICES LIMITED
A.B.N. 99 001 363 828
SHIP LOADING CERTIFICATE
MATE'S RECEIPT

VESSEL..... DATE.....
BERTH ..... HIRER..... SHIPS AGENT .....

THE STOWAGE REQUESTED FOR THIS VESSEL IS AS FOLLOWS

HOLD №	1	2	3	4	5
EXPORT COAL TYPE					
BELT WEIGHT TONNES					
HOLD №	6	7	8	9	10
EXPORT COAL TYPE					
BELT WEIGHT TONNES					

Total Tonnes Requested (Nominal) _____

I hereby request you to load the nominated tonnage of the above coal products in accordance with the agreed stowage instructions.

Master/Chief Officer _____ Date_____

CERTIFICATE OF STOWAGE

HOLD №	1	2	3	4	5
EXPORT COAL TYPE					
BELT WEIGHT TONNES					
DRAUGHT WEIGHT					

HOLD №	6	7	8	9	10
EXPORT COAL TYPE					
BELT WEIGHT TONNES					
DRAUGHT WEIGHT					

Total Tonnes Stowed (Belt Weight) _____ Total Tonnes Stowed (Draught Weight)_____
This is to certify that the_____ tonnes of coal loaded into this vessel have been stowed and trimmed to my entire satisfaction.

Master/Chief Officer _____ Date_____

DRAUGHT SURVEY
This is to certify that the results of the draught survey on this date show that _____ tonnes of coal been loaded into this vessel.

Marine Surveyor_____ Date_____

REMARKS_____
_____
_____

VESSEL ARRIVED _____ hrs _____ Date_____
VESSEL ENTERED _____ hrs _____ Date_____
VESSEL BERTHED _____ hrs _____ Date_____
VESSEL CLEARED TO LOAD _____ hrs _____ Date_____
SHIPLOADING COMMENCED _____ hrs _____ Date_____
SHIPLOADING COMPLETED _____ hrs _____ Date_____
VESSEL CLEARED BERTH _____ hrs _____ Date_____
Form No F 6A 04 Approved for circulation ..... Date .....

CARGO MANIFEST

Shipper:
TINTRADE LTD

SCAC CODE: HDRMCSTAR 0401

Consignee:
TO THE ORDER OF:
ING DTLGIUM, DRUSSELS, GENEVA DRANCH

Name of ship:	M/T CHEMTRANS STAR
Name of Master:	Capt. A. Nesterenko
Port of loading:	MALMö
Port of discharge:	USGC FOR ORDERS

Cargo: VACUUM GAS OIL

Quantity:	54.947.836	Metric Tons in Vac
	54.879.151	Metric Tons in Air

SAYBOLT SWEDEN AB

..... Date: 2/1/2004

ПРИЛОЖЕНИЕ 30

CERTIFICATE OF ORIGIN

1 Consignor	2. Date of issue	3. Reference no. (optional)
TINTRADE LTD	2/1/2004	
SCAC CODE: HDRMCSTAR 0401		
4 Consignee TO THE ORDER OF: ING BELGIUM, BRUSSELS. GENEVA BRANCH	**Saybolt Sweden Ab** **Smörjoljegatan** **S – 41834 Göteborg**	
	4 Country of origin	5 Country of destination (optional)
6. Transport details M/T CHEMTRANS STAR		
7. Item number, marks, numbers and kind of packages; description of goods	8. Quantity kg	9. Measurement cbm (optional)
VACUUM GAS OIL M.T. (air) 54.879.151 **COPY**		
Manufacture		
Other information		
certificate mentioned	It is hereby certified that the goods in this Have been duly attested as being of above Origin.	
	Signature & Stamp Inspector	

ПРИЛОЖЕНИЕ 31

QUALITY CERTIFICATE
(СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА)

Seller **(Продавец)** TST SYSTEMS LTD.	**Buyer (Покупатель)** **CONTINENTAL EQUIPMENT** PLC
Consignee, address, country: (Получатель, адрес, страна) CONTINENTAL EQUIPMENT PLC 9 WEST ROAD, BRIGHTON BN1 5JF, ENGLAND	**Contract: (Контракт)** No. 35/TST-CE/04 dated 20/03/04
Vessel and Shipping Document: (Судно и транспортный документ) m/v Perla G B/l No 1 dated 03/05/04 Mate's Receipt No.1 dated 03/05/04	**Quantity: (Количество, мт)** 3500.000

Description of goods: (Наименование товара):

Carbonaceous steel scrap and steel waste of grade A3 in bulk
(Углеродистый стальной лом и отходы класса 3А навалом, без упаковки)

Dimensions: (Размеры): max 600 x 600 x 1500 mm (максимум 600 x 600 x 1500 мм)

Minimum thickness: 4 mm

(Минимальная толщина): 4 мм

Quality characteristics Of goods: (Качественные характеристики товара)

In absentia:
- high alloyed steel scrap and high alloyed steel waste;
- pig iron scrap and pig-iron waste;
- wire and wire products;
- burnt metal, metal attacked by acid and rusted one;
- non-ferrous metal and alloys; -
- pieces weighing less than 1 kg.

Harmless admixtures - not more than 0.5 %.

Отсутствуют:
- высоколегированные стальные лом и отходы;
- проволока и изделия из проволоки;
- горелый, разъеденный кислотами и проржавленный металл;
- цветные металлы и отходы цветных металлов;
- куски весом менее 1 кг.

Безвредные примеси - не более, чем 0,5.

МАГИСТР
Санкт-Петербург, Морской
канал, д. 5 [illegible]
114-95-39,110-81-91,114-94-18
Грузоотправитель
Shipper
POLYPERT AG
Грузополучатель, адрес, страна
Consignee, address, country
TO THE ORDER OF CONAGRA INTERNATIONAL FERTILIZER COMPANY
Извещать по адресу
Notify / address

CONAGRA INTERNATIONAL FERTILIZER COMPANY 5 SKIDAWAY VILLAGE WALK SUITE 201 SAVANNAH, GEORGIA 31411-2905 USA

Экспортное Поручение
на отгрузку груза № 45/1594

Export Cargo Shipping Instruction
№ 45/1594
(loading order)

Российская таможенная служба	
Груз ПАР	насыпью (in bulk, aerosol)
Cargo	груз (piece) вес (weight)
На судно "ELENA"	грузить
On s/s	(to load)

С судна M.V. "ELENA" Порт погрузки ST. PETERSBURG, RUSSIA
From / Port of loading

Пункт назначения MONTEVIDEO AND / OR SAN NICOLAS Кол-во оригиналов н/с THREE
Port of discharge Number of Orig. B/L

Маркировка Marking	Наименование груза Род упаковки Name of cargo Packing	Число Мест Packing	Масса Объём Quantity	Примечания Remarks
	DIAMMONIUM PHOSPHATE IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		**14000MT**	

Указанный погрузочный объем, м³/т

Фрахт и др. расходы Freight, Other expenses	Наименование груза Число мест Name of cargo, Number of pieces	Масса, кг Quantity	П р и м	№№ п/п	Речи ист судна
CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	Диаммонийфосфат Навал	14 000 000	3		

Дополнительные указания:
Subsidiary instruction:

Шесть NN копий н/с подписанных капитаном.
Six NN copies of B/L signed by master.

United Arab Co. For Maritime Transport
AMON SHIPPING AGENCY
R.C.Alex. 60764

Alex Andria .... 200....

Provisional

OUTTURN REPORT

of the s/s _____ which arrived from _____

on the _____ with _____ tons of General Cargo, and sailed on the

_____

The Master lodged a sea Protest with _____ on the _____

AT THE COMPLETION OF DISCHARGE THE FOLLOWING SHORTAGES

AND DAMAGES TO CARGOES WERE ASCERTAINED

B/L	MARKS	DESCRIPTION OF THE GOODS	DAMAGE

SHORTLANDED CARGO

MORE OF LESS IN DISPUTE

OVERLANDED CARGO

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АКТ

_____

«___» _____ 200 г.

Настоящий акт составлен в том, что с т/х _____
_____ плавающим под флагом _____ согласно грузовым документам следовало в _____
_____ грузовых мест.

Выгрузка началась _____ 200 . . г. и закончилась _____ 200 . . г.

С вышеуказанного парохода выгружено и принято _____
_____ грузовых мест.

В процессе выгрузки и приемки вышеуказанного груза составлены акты-извещения на недостачи или излишки, расхождение или повреждение за №: _____.

Всего составлено _____ актов-извещений, являющихся приложением к настоящему акту.

Представитель _____ морского порта _____
подпись

Зав. складом _____
подпись

Капитан _____
подпись

Сюрвейер _____
Инспектор подпись

Consignee

АКТ-ИЗВЕЩЕНИЕ No
STATEMENT-NOTICE No
(КОНОСАМЕНТ No)
(BILL OF LADING No)

Owner	Flag		
Vessel	Port of Loading	Storage	
Port of discharge	Date	Место складирования	
Marks & Nos	Description of goods	Number of packages	Weight by B/L
Марки и номера	Наименование груза	Количество мест	Вес по к/с
Reasons for drawing up Statement-Notice		Number of packages	Weight
Причина составления акта-извещения:		Количество мест	Вес
Surplus or Shortage: according to Bill of Lading			
Излишек или недостача:	по к/с значится		
	actually discharged		
	фактически загружено		
	shortage / surplus		
	недостача/излишек		
	Nos of packages		
	номера мест		

Breakage and damage or goods or packing, care-
Поломка, повреждение или порча груза или
Less or defective packing Loading or separation,
Упаковки, неправильная или небрежная упаковка
leakage etc., with regard to:
погрузка или сепарация, утечка и т. п. касается
Describe in details the tyre, cause, etc., of defected damages or
Подробно указать характер, причины и т. п. обнаруженного повреждения
defects:
или дефекта

Master of the ship
Капитан судна
Representative of the port
Представитель порта
Representative of the customs
Представитель таможни
Place & date of issue
Место и дата составления

Государственная инспекция по карантину растений

State Plant Quarantine Inspection

ФИТОСАНИТАРНЫЙ СЕРТИФИКАТ
PHYTOSANITARY CERTIFICATE
№ _____

Организация по защите к карантину растений (страна)

To Plant Protection Organization of (country)

ОПИСАНИЕ ГРУЗА
DESCRIPTION OF CONSIGNEMENT

Экспортер и его адрес .....
Name and address of exporter

Получатель и его адрес .....
Declared name and address of consignee

Количество мест и описание упаковки .....
Number and description of packages

Маркировка (отличительные знаки) .....
Distinguishing marks

Место происхождения .....
Place of origin

Способ транспортировки .....
Declared means of conveyance

Пункт ввоза .....
Declared point of entry

Наименование продукции и ее количество .....
Name of produce and quantity declared

Ботаническое название растения .....
Botanical name of plants

Настоящим удостоверяется, что растения или растительная продукция, указанная выше, были обследованы в соответствии с существующими инструкциями и признаны свободными от карантинных и других, причиняющих ущерб вредителей и что они отвечают фитосанитарным правилам страны-импортера.

This is to certify that the plants or plant products described above have been inspected according to appropriate procedures and are considered to be free from quarantine pests, and practically free from other injurious pests; and that they are considered to conform with the current phytosanitary regulations of the importing country.

ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЕ

disinfestation and (or disinfection treatment)

МІНІСТЕРСТВО ЕКОЛОГІЇ ТА ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ УКРАЇНИ
MINISTRY OF THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES OF UKRAINE

СУДНОВА ЕКОЛОГІЧНА ДЕКЛАРАЦІЯ №
SHIP ECOLOGICAL DECLARATION

1 Дата заповнення декларації / *The date of filling in* 16/09/01
Порт перевантаження / *The port of loading/discharging* ODESSA
2 Назва судна / *The name of the ship* WANDA A
Найменування судновласника / *Shipowner* MEZAR UMUT LUK A. S
3 Агент судна / *Agent of the ship* ODEMARA

4 Відомості про природоохоронне обладнання судна / *Certificate of pollution control equipment*

-тип фекальної системи (об'єм) / *-type of vessel's sewage system (capacity)*	наявність / *Availability*	11,53 м3	відсутність / *none* ☐
-чи є установки для очищення стічних вод / *-sewage treatment plant available*	так/ні / *yes/no*	тип очистки / *kind of treatment applied*	безшлюзна / *biological* ☐
			хімічна / *chemical* ☐
-чи є сертифікат на установку / *-sewage plant to supplied with a certificate*	так/ні / *yes/no*	дата видачі / *issued on: date*	строк дії / *valid until: date*
-чи є сепаратор льяльних вод, його тип / *-bilge water separator and type*	так/ні / *yes/no*	15 PPM-OCDI	
-чи є інсинератор / *-incinerator*	так/ні / *yes/no*		
-об'єм льяльного танку / *-capacity of the bilge water tank*	13.9 м3		
-об'єм танку для збору нафтових залишків / *-capacity of slop tank*	10,1 м3		
-загальна кількість баласту на борту судна / *-quantity of ballast on board*	2236 м3	взято в / *taken from*	
-баласт, який необхідно видалити / *-quantity of ballast supposed to be discharged*	NIL м3	вказується останній дозвіл / *for which you are kindly asked to grant / give permission*	☐

Зауваження / *Comments*

5 Наявність (перелік) на відсутність (відмітити) у особистих речах, багажі пасажирів, що прибувають екіпажу небезпечних та заборонених для ввозу вантажів через кордон / *Presence or absence among personal effects and luggage objects that may be of any ecological danger or prohibited for importation. Enumerate objects, if any:*

NIL

6 Інформація про особу, яка заповнила декларацію та її повноваження / *Information of person who is filled the declaration and your representative*
MASTER

Підпис особи, яка заповнила декларацію / *Signature of the person who is filled in the declaration*

Підпис та печатка Держтехнагляду / *Signature and stamp of the State engineer*

ПРИЛОЖЕНИЕ 38

IMO GENERAL DECLARATION

IMO Number:		X Arrival ☐ Departure	
1. Name and description of ship		2. Port of arrival/destination	3. Date-time of arrival/departure
4. Nationality of ship	5. Name of master	6. Port arrived from / Port of destination	
7. Certificate of Registry (Port; Date; Number)		8. Name and address of ship's agent	
9. Gross register tons	10. Net register tons		
11. Position of the ship in port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; state where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached Documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew List	20. Passenger List	21. Date and signature by master, authorized agent or officer	
22. Crew's Effects Declaration	23. Maritime Declaration of Health		

_____ Capt. _____
(signature) (master's name)

ПРИЛОЖЕНИЕ 39

CREW LIST

(Name of shipping line, agent, etc.)		☐ Arrival	☐ Departure	Page No. 1 of 1
1. Name of ship	2. Port of arrival/departure	3. Date of arrival/departure		
4. Nationality of ship	5. Port arrived from	6. Nature and No. of identity document (seaman's passport)		

7. No.	8. Family name; given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	
1.		Master			
2.		Ch.Off.			
3.		Ex.Ch.Off.			
4.		2nd Off.			
5.		2nd Off.			
6.		3rd Off.			
7.		3rd Off.			
8.		Ch.Eng.			
9.		2nd Eng.			
10.		3rd Eng.			
11.		3rd Eng.			
12.		4th Eng.			
13.		El. Eng.			
14.		Bosun			
15.		AB			
16.		AB			
17.		AB			
18.		AB			
19.		OS			
20.		OS			
21.		Fitter			
22.		Fitter			
23.		Fitter			
24.		Fitter			
25.		M/Man			
26.		M/Man			
27.		M/Man			
28.		Cook/St.			
29.		2nd Stew.			

_____ Capt. _____
(signature) (master's name)

PASSENGER LIST

Arrival [X] Departure [ ]

1. Name of vessel	2. Port of arrival / departure	3. Date of arrival/depart
4. Nationality	5. Port arrived from	

№	Name of Passenger	Cabin	Nationality	Place/date of birth

Master's signature and ship's stamp _____

IMO CREWS EFFECTS DECLARATION

IMO Convension on Facilitation of International Traffic

Page 1

1. Name of ship		Effect wich areduviable or subject to prohibitions or restrictions				
2. Nationality of ship						
4. No. 5 Family name, given names	6. Rank or rating	Cigarol	Spirit	Tobacco		7. Signatures
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						
11.						
12.						
13.						
14.						
15.						
16						
17.						
18.						

Date: _____

Master signature : _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 42

(Name of shipping line, agent, etc.)

SHIP'S STORES LIST

1.Name of ship		2. Port of arrival/departure	3. Date of arrival/departure
4. Nationality of ship		5. Port arrived from/ port destination	
6. Number of persons on board	7. Period of stay		
8. Name of article	9) Quantity	10. Place of storage	
Video recorders	3	1-Master ; 1-ECR/up ; 1-Sec/Eng. ; 1 -Saloon... ; 1- ECR/up/recreation's	
TV sets	3	1-Mast. ; 1-ch. ; 1-Recrift. ; 1-accomp. ; 1-sit. ; 1-mess ; 1- D. Eng. mess	
Video tapes	171	Library and Ch.Off. cabin (30 training cassettes including)	
Mobile Phone	1	Master	
Binoculars	1	Messroom	
20 ft systems	3	1 -Master ; 1 -s/eng. ; 1 -s/off. ; 1 -mech/E. ; 1 -accomp. ; 1 -sit. ; 1 -mess room	
Printers	12	1-bridge, 2-ch. ; 1- Master ; 1-ch. ; 1-ch.Off. ; 1 -Recreation room ; 1-s/ch.off ; 1-office	
Computers	30	1 -bridge, 2-ch/E Master ; 1-ch. ; 1-s/Mast. ; 1-ch./engineroff... ; 1-ch. 2-s/ch.off	
Refrigerators	21	1-bridge 2-Mast./ch/ch/ch/s/ch/ROL 1-ch/ch, 1 -ch/s 2-mech/E 1-s/ch/eng. 2-Sl/eng. 1 -hardening 1 - Rf/Eng 1-Messr, 4-mess, 2-acc. room, 3-galley	
TV + Cabinet	1	Master	
Video player	1	Messroom	
Video camera	1	Master	
Camera	1	Master - 1 -Ch.Off.)	
Radio transceiver	1	Bridge	
Spare Radio Unit	1	Spare room / Gyro room	
EPIRB	1	Radio Spare Room / Bridge	
Walkie talkie	10	International Fuel Oil	
Washing machine	1	Maritime Diesel Oil	
Drying machine	1	Lubricating OIL	
Safes	1	Gasoil for loading equipment	
Radio	1 - Rf/Eng. cabin	Sludge Oil (Tank 13)	
Multi meter	4	Waste Oil (Tank 16)	
Sewage maker	1	Oily Bilge Water (Tank 4 s/bd.)	
Deck Electrical Tools	10	Fresh Water	
Engine Electrical Tools	9		
Irons	4		
Bicycle frames	1		
Vacuum cleaners	1		
Coffee makers and blenders	12		
Typewriters	4		
Calculators	11		
Copy machines	2		
Cartridges	10		
Spare belongings	Available		
Floor scrubber	1		
Air conditioner	1		
Scissors	1		
Ship supplies	1		
Chronometric meters	2		
Security machine	2		
Binoculars	1		
Fax Machine	2		

(signature) (master's name)

ПРИЛОЖЕНИЕ 43

NIL LIST

		X Arrival	Departure	Page No: 1
1. Name and description of ship		2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival / departure
3. Nationality of ship		5. Port arrived from:		
Description of Item	Size	Quantity	Remarks	
This is to declare, that there are:				
NIL ANIMALS ON BOARD				
NIL ARMS AND AMMUNITIONS ON BOARD				
NIL PASSENGERS ON BOARD				
STOWAWAYS ON BOARD - NIL				

Master's

signature and ship's stamp: _____

m/v "_____"

NARCOTICS LIST

No.	Description	Unit	Expire date	Q'ty
1.	Adrenaline Injection	Ampoules.	07.2000	10x1 ml.
2.	Amitryptiline 50 mg.	Tablets.	11.2000	100 pcs.
3.	Lidocaine Vaseline 3%	Cream	11.2001	150 g.
4.	Lidocaine 1 %	Solut.	01.2001	50 ml.
5.	Codeine phosphate 30 mg.	Tabl.	08.2000	198 pcs.
6.	Chlorpheniramine 10mg/amp	Ampoules.	07.2001	10 pcs.
7.	Chlorpheniramine 4 mg.	Tabl.	06.2001	60 pcs.
8.	Promethazine 25 mg	Tabl.	07.2002	24 pcs.
9.	Glyceryl trinitrate 0.5 mg.	Tabl.	02.2001	40 pcs.
10.	Ephedrine HCL 25 mg.	Caps.	03.2002	60 pcs.
11.	Promethazine comp. 300ml	solut.	01.2001	150 ml.
12.	Diazepam Pax - 5	Tablets.	11.2000	85 pcs.
13.	Diazepam 10 mg	Ampoules	05.2003	20 pcs.
14.	Nitrazepam 5 mg.	Tablets.	10.2001	192 pcs.
15.	Furosemide Injection	Ampoules	11.2000	10x2 ml.
16.	Furosemide Tabl.,40 mg.	Tablets.	11.2000	89 pcs.
17.	Naloxone 0.4 MG/amp	Ampoules	11.2000	6 pcs.
18.	Phenobarbitone 30 mg	Tablets	04.2002	300 pcs.

_____ Capt. _____
(signature) (master's name)

MARITIME DECLARATION OF HEALTH

(To be rendered by the masters of ships arriving from ports outside the Territory)

Port of:	Date:
Name of ship:	
Nationality:	Master's name:
Net Registered Tonnage:	
Deratting or Deratting Exemption Certificate	Date Issued at:
Number of passengers. Cabin **NIL**	Number of crew:
Number of passengers. Deck **NIL**	

Health questions	Answer Yes or No
1. Has there been on board during the voyage any case or suspected case of plague, cholera or yellow fever? Give particulars in the Schedule (on reverse of form).	**NO**
2. Has plague occurred or been suspected among the rats or mice on board during the voyage, or has there been an abnormal among them?	**NO**
3. Has any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident? Give particulars in Schedule.	**NO**
4. Is there on board or has there been during the voyage any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? Give particulars in Schedule.	**NO**
5. Is there any sick person on board now? Give particulars in Schedule.	**NO**
NOTE – In the absence of a surgeon, the Master should regard the following symptoms as ground for suspecting the presence of disease of an infectious nature: fever accompanied by prostration or persisting for several days, or attended with glandular swelling; or any acute skin rash or eruption with or without fever; severe diarrhea with symptoms of collapse; jaundice accompanied by fever.	
6. Are you aware of any other condition on board which may lead to infection or the spread of disease?	**NO**
I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the Schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.	

Signed:

.....
THE MASTER

Ministerio de Fomento
Secretaria de Estado de Infraestructuras y Transportes
Direccion General de la Marina Mercante

CTRA. CIRCUNVALACION (TRAMO
M. 30840 BARCELONA
Tel.: 2235154
Fax: 2214612

CAPITANIA MARITIMA DE BARCELONA
BARCELONA

SHIP'S CLEARANCE

(The harbor master office of)

(cleared the vessel of flag)

(named)

(destination country)

(destination port)

(with a cargo of)

EL CAPITAN MARITIMO DE BARCELONA

BARCELONA 07 de JUNIO de 2.004

СТАНДАРТНЫЙ ДИСБУРСМЕНСКИЙ СЧЕТ

РЕКОМЕНДОВАН
Балтийский и международной морской конференцией
(БИМКО)
и Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов
(FONASBA)

Агент судна:	Судовладельцы / диспонентные владельцы/ чартерные владельцы

Порт	Дата:	Судно	Рейс №
Прибыло	Дата / часы	НРТ	БРТ
Вышло в:	Дата / часы	Дедвейт	Наибольшая длина
Погружено груза:	Выгружено груза:	Ремонт Другие цели	Бункеровка

№№ п/п			
	ПОРТОВЫЕ СБОРЫ Маячный сбор Лоцманская проводка Буксиры Швартовка/отшвартовка Перешвартовка Таможенные сборы Услуги катера / автотранспорта Агентское вознаграждение Почтово-телеграфные расходы	ИТОГО	
	Грузовые сборы Стивидорные расходы Лебедчики / Работа кранов Тальманы Сверхурочные	ИТОГО	
	СУДОВЫЕ РАСХОДЫ Наличные капитану Пресная вода Запасы / провизия Расходы экипажа Ремонт	ИТОГО	
	БАЛАНС В кредит счета судовладельцев Остаток в нашу / вашу пользу	ВСЕГО	

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бурмистров М.М. Организация фрахтовых и внешнеторговых транспортных операций. Учебник для морских вузов.– М.: Транспорт, 1982. – 288 с.
2. Васьков Ю.Ю., Цымбал Н.Н. Портовые формальности в Украине: оформление прихода, отхода и стоянки морских судов. – Одесса: Латстар, 2002. – 99 с.
3. Гуревич Г.Е., Лимонов Э.Л. Коммерческая эксплуатация морского судна. – М.: Транспорт, 1983. – 264 с.
4. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика. Учеб. – М.: РосКонсульт, 2001. – 488 с.
5. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 256 с.
6. Калнин А.Г. Основные условия договора фрахтования судна и практика их применения. – М.: Транспорт, 1984. – 246 с.
7. Кендалл Л.К. Морской бизнес. – М.: Транспорт, 1978. – 272 с.
8. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торгівельного мореплавання в Україні. – Одесса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 453 с.
9. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде. – Одесса: ИПРЭЭН НАН Украины, 2005. – 204 с.
10. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2000. – 411 с.
11. Луговцов А.Ф., Маслов Г.А. Агентирование морских судов. – М.: Транспорт, 1988. – 207 с.
12. Малуренко Г.С. Методы системного анализа в управлении морским транспортом. – М.: ЦРИА «Морфлот», 1982. – 52 с.
13. Мюксов М.В., Примачев Н.Т., Вишняков В.В., Вишняков С.В., Примачева Н.Н. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном транспортном рынке. – Одесса: Автограф, 2006. – 234 с.
14. Мороэова Н.В. Моделирование принятия решений в управлении техническим развитием судоходного предприятия. – Одесса: ОКФА, 1997, ОДМУ. – 148 с.
15. Николаева Л.Л., Петров И.М. Контроль и обслуживание судов в портах Украины. Учебное пособие. – Одесса: ОНМА, 2006. – 76 с.
16. Николаева Л.Л., Петров И.М. Чартер и коносамент. Основные формы договора морской перевозки. Учебное пособие. – Одесса: ОНМА, 2005. – 144 с.
17. Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н. Морские перевозки. Учебник // Одесская национальная морская академия. – Одесса: Феникс, 2005. – 425 с.
18. Оберг Р.Р., Фафурин Н.А. Коммерческая практика заграничного плавания. – М.: Транспорт, 1973. – 280 с.
19. Оберг Р.Р., Фафурин Н.А., Левашкий А.Г. Внешняя торговля и фрахтование тоннажа. Учебник. – М.: Транспорт, 1977. – 288 с.
20. Падорин Л.В., Токарев Ф.Ф. Коммерческая эксплуатация морского судна. Учебник. М.: Транспорт, 1975. – 192 с.
21. Панибратец М.А., Суходский В.И. Организация коммерческой работы на морском транспорте: Учебник. – М.: Транспорт, 1981. – 248 с.
22. Панибратец М.А. Управление качеством продукции морского транспорта. – М.: Транспорт, 1984. – 135 с.
23. Петров И.М., Виговский В.А. Агентирование морских судов: теория и практика Учебное пособие. – Черновцы: Книги – XXI, 2005. – 496 с.
24. Плужников К.И. Транспортное экспедирование: Учебник. – СПб.: РосКонсульт, 1999. – 576 с.
25. Плянин Н.И. Коммерческая эксплуатация танкера. – М.: Транспорт, 1972. – 216 с.
26. Примачев Н.Т., Примачев А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве: Монография. – О. : Феникс; М.: ТрансЛит, 2006. – 360 с.
27. Проформы чартеров. Кн. 1-9. – СПб.: ЦНИИМФ, 1994 – 2000.
28. Разовецкий А.Н. Оперативная фрахтовая деятельность на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1986. – 160 с.
29. Рылов С.И., Горшков Я.А. Фрахтование морских судов. – Одесса: ОГМУ, 1999. – 174 с.
30. Ст. Милз. Коносаменты. Руководство к хорошей практике. – Одесса: ЗАО ПЛАСКЕ, 2000. – 126 с.
31. Стивенс Э.Ф., Баттерфилд К.С. Практика судоходства. – М.: Транспорт, 1984. – 143 с.
32. Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. – М.: Транспорт, 1983. – 430 с.
33. Чекаловец В.И., Печкуров Е.М., Жизарева В.В. Мировые фрахтовые рынки. Учебное пособие. – Одесса: ОГМУ, 1999. – 30 с.
34. Шутенко В.В. Коносамент. Ответственность морского перевозчика. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Вып.1. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2001. – 96 с.
35. Шутенко В.В. Договорная работа. Агентирование судов. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Вып.2. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2002. – 112 с.
36. Шутенко В.В. Аренда судов. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Вып. 3. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2003. – 136 с.
37. Шутенко В.В. Морское страхование. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Вып. 4. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2002. – 112 с.
38. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под редакцией А.С. Кокина. – М.: Спарк, 1998. – 560 с.
39. Dykstra L. Commercial Management in Shipping. London: Nautical Institute, 2005. – 496 p.
40. St. Mills, Ben Roberts. Letters of Indemnity. London: North of England P&I Association Limited, 2005. – 54 p.
41. Ph. Anderson. The Mariner's Guide to Marine Insurance. London: Nautical Institute, 1999. – 94 p.
42. Tallack R.B. Commercial Management for Shipmasters. A practical Guide. London: Nautical Institute, 1996.– 287 p.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 3

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ О ВНЕШНЕТОРГОВЫХ КОНТРАКТАХ, ИХ ВЛИЯНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЮ И КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ, ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ОПЕРАЦИИ И СДЕЛКИ 6

1.1.1. Торговые и транспортные посредники 12

1.1.2. Регулирование внешнеторговых товарных и транспортных операций 15

1.2. ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ КОНТРАКТ И ЕГО ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДОГОВОРОМ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ 18

1.2.1. Торговые условия контракта купли-продажи 22

1.2.2. Транспортные условия контракта купли-продажи 33

1.2.3. Правила Инкотермс. Базисные условия поставки товара и их влияние на организацию и коммерческие условия транспортировки 35

1.3. СИСТЕМА И ПОРЯДОК МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЕТОВ ПО ВНЕШНЕТОРГОВЫМ И МОРСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ ОПЕРАЦИЯМ 48

1.3.1. Валюты, валютные курсы, валютные системы 48

1.3.2. Формы расчетов во внешнеторговых и транспортных операциях 53

ГЛАВА 2. ФОРМЫ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ И СФЕРА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

2.1. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА 64

2.2. СИСТЕМА КОММЕРЧЕСКИХ УСЛОВИЙ И ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ УЧАСТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА В МЕЖДУНАРОДНОМ ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ 66

2.2.1. Трамповое судоходство 67

2.2.2. Линейное судоходство 72

2.2.3. Торгово-промышленное судоходство 78

2.2.4. Новые формы организации международных перевозок грузов 81

2.3. КРАТКИЕ ФОРМЫ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ 85

ГЛАВА 3. РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР

3.1. ТИПОВЫЕ ПРОФОРМЫ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА 91

3.2. ОСНОВНЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА 97

3.2.1. Условия чартера, относящиеся к судну 98

3.2.2. Условия чартера, относящиеся к грузу 105

3.2.3. Порты погрузки и выгрузки 113

3.2.4. Местоположение, позиция судна и готовность его к грузовым операциям 119

3.2.5. Сталийное время 123

3.2.6. Демередж и диспач 137

3.2.7. Оплата грузовых работ 141

3.2.8. Фрахт 145

3.3. ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН 150

3.4. РЕЙСОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ ФРАХТОВАТЕЛЯ 164

ГЛАВА 4. ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ НА ВРЕМЯ

4.1. ВИДЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ 167

4.2. ТАЙМ-ЧАРТЕР 172

4.2.1. Сущность договора и типовые проформы тайм-чартера 172

4.2.2. Условия о судне 176

4.2.3. Условия о грузе 181

4.2.4. Сдача судна в тайм-чартер и его возврат. Оплата аренды 183

4.2.5. Права и обязанности судовладельца 191

4.2.6. Обязанности и ответственность капитана 192

4.2.7. Права и обязанности фрахтователя 194

4.2.8. Ответственность фрахтователя и судовладельца по договорам морской перевозки 197

4.3. ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОВ 199

4.3.1. Особенности фрахтования контейнеровозов 199

4.3.2. Особенности фрахтования пассажирских судов 201

4.4. БЕРБОУТ-ЧАРТЕР 207

4.4.1. Сущность и основные интересы сторон 207

4.4.2. Типовые проформы и коммерческие условия бербоут-чартера 209

4.5. СЛОТ-ЧАРТЕР 216

4.5.1. Сущность договора и основные группы фрахтователей 216

4.5.2. Коммерческие условия 219

4.6. СОГЛАШЕНИЕ О СУДОВОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ 223

ГЛАВА 5. КОНОСАМЕНТ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В КОММЕРЧЕСКОЙ ПРАКТИКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

5.1. РОЛЬ И ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ КОНОСАМЕНТА 230

5.2. ВИДЫ И СТАНДАРТНЫЕ ФОРМЫ КОНОСАМЕНТОВ 245

5.3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОНВЕНЦИИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ МОРСКУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО КОНОСАМЕНТАМ 252

5.4. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ РЕКВИЗИТЫ И СОДЕРЖАНИЕ УСЛОВИЙ КОНОСАМЕНТА 258

5.5. РЕКОМЕНДАЦИИ БИМКО ПО КОНОСАМЕНТАМ 273

5.6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ПО КОНОСАМЕНТУ 277

ГЛАВА 6. ОСОБЕННОСТИ КОММЕРЧЕСКИХ УСЛОВИЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ЧАРТЕРОВ

6.1. УГОЛЬНЫЕ И РУДНЫЕ ЧАРТЕРЫ 288

6.2. ЗЕРНОВЫЕ ЧАРТЕРЫ 291

6.3. ТАНКЕРНЫЕ ЧАРТЕРЫ 295

6.3.1. Проформы чартеров, применяемые для перевозки нефтегрузов 295

6.3.2. Проформы чартеров для перевозки химических наливных грузов 301

6.4. УНИВЕРСАЛЬНЫЕ ПРОФОРМЫ ЧАРТЕРОВ 304

ГЛАВА 7. ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНИКА ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ

7.1. БРОКЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФРАХТОВАНИЯ 312

7.2. ТЕХНИКА ЗАКЛЮЧЕНИЯ ФРАХТОВЫХ СДЕЛОК 319

ГЛАВА 8. ФРАХТОВЫЙ РЫНОК И ЕГО КОНЪЮНКТУРА

8.1. СТРУКТУРА И ХАРАКТЕРИСТИКИ МИРОВОГО ФРАХТОВОГО РЫНКА 330

8.2. КОНЪЮНКТУРА ФРАХТОВОГО РЫНКА КАК ОСНОВНОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ЕГО СОСТОЯНИЯ ... 338
8.3. АНАЛИЗ КОНЪЮНКТУРЫ ФРАХТОВОГО РЫНКА ... 346

ГЛАВА 9. УСЛОВИЯ ОБРАБОТКИ И ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ В ПОРТАХ
9.1. КОММЕРЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ ... 353
9.2. ПОРТОВЫЕ ФОРМАЛЬНОСТИ. ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА И ОТХОДА СУДНА ... 361
9.3. КОНТРОЛЬ СУДНА ВО ВРЕМЯ СТОЯНКИ В ПОРТУ ... 368
9.4. НАЗНАЧЕНИЕ И ФОРМЫ ОРГАНИЗАЦИИ АГЕНТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ... 384
9.4.1. Классификация морских агентов ... 384
9.4.2. Основные права и обязанности агента и судовладельца по агентскому соглашению ... 387
9.4.3. Основные этапы агентирования судна в порту ... 392
9.4.4. Оформление дисбурсментских расходов ... 396
9.4.5. Обязанности капитана по контролю и руководству работой агента ... 400
9.5. СТИВИДОРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДНА В ПОРТУ ... 403
9.5.1. Стивидорные операции ... 403
9.5.2. Обязанности судовладельца и стивидора по стивидорному соглашению ... 408
9.5.3. Роль агента и администрации судна в снижении стивидорных расходов ... 411

ГЛАВА 10. ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
10.1. ПОРЯДОК ПРИЕМА И СДАЧИ ГРУЗА СУДНОМ ПО ДОГОВОРУ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ... 415
10.2. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПРИЕМА И СДАЧИ ГРУЗА СУДНОМ В ПОРТАХ ... 425
10.3. РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ И ОФОРМЛЕНИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ... 434
10.4. ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ В ПРАКТИКЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ... 443

ГЛАВА 11. КАЧЕСТВО ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. СТРАХОВАНИЕ РИСКОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА
11.1. СУЩНОСТЬ И ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ КАЧЕСТВА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ... 450
11.2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ МОРЕМ ... 460
11.3. ПРИЧИНЫ СЛУЧАЕВ НЕСОХРАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ИХ ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ... 466
11.4. МОРСКОЙ ПРОТЕСТ КАК ИНСТРУМЕНТ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ СУДОВЛАДЕЛЬЦА. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ МОРСКОГО ПРОТЕСТА ... 482
11.5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ ПРИ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ... 487
11.6. ПОНЯТИЕ ОБ УПРАВЛЕНИИ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ... 502
11.7. СТРАХОВАНИЕ РИСКОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ... 509
11.7.1. Основные понятия ... 509
11.7.2. Договорное страхование ... 518
11.7.3. Взаимное страхование ... 534
11.7.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая ... 537

ПРИЛОЖЕНИЯ ... 545
Приложение 1. Сокращения и обозначения, применяемые в коммерческой практике международного торгового судоходства
Приложение 2. Международные морские организации и нормативные документы, регулирующие торговое судоходство и перевозку грузов
Приложение 3. Рекомендованный всеобщий универсальный чартер БИМКО «Джензиа» (Recommended the Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter «Gencon»)
Приложение 4. Генеральный тайм-чартер «Джентайм» (General Time-Charter Party «Gentime»)
Приложение 5. Стандартный слот-чартер «Слотхир» (Standard Slot Charter Party «Slothire»)
Приложение 6. Линейный букинг-нот «Конлайнбукинг» (Liner Booking Note «Conlinebooking»)
Приложение 7. Стандартное соглашение БИМКО о судовом менеджменте «Шипман 98» (Standard Shipment Management Agreement BIMKO «Shipman 98»)
Приложение 8. Линейный коносамент (Liner Bill of Lading)
Приложение 9. Оборотный коносамент ФИАТА для смешанных перевозок (Negotiable Multimodal Transport Bill Lading)
Приложение 10. Условия рейсового чартера, знание которых необходимо судовой администрации
Приложение 11. Позиция сторон по согласованию условий при заключении рейсового чартера
Приложение 12. Оговорки, включаемые сторонами в Addendum к рейсовому чартеру
Приложение 13. Гаагско-Висбейские правила (The Hague-Visby Rules)
Приложение 14. (Statement of Facts)
Приложение 15. Стандартный таймшит (данная форма) (Standard Time Sheet (long form))
Приложение 16. Рейсовая инструкция (Voyage Instructions)
Приложение 17. Демередж счет (Demurrage Invoice)
Приложение 18. Фрахтовый счет (Freight Invoice)
Приложение 19. Нотис о готовности (Notice of readiness)
Приложение 20. Руководство для капитана по подаче нотиса о готовности (Guidelines for the Master to Tender Notice of Readiness)
Приложение 21. Письмо протеста (Letter of Protest Form)
Приложение 22. Письмо протеста (Dead Freight Statement)
Приложение 23. Гарантийное письмо (Letter of Indemnity)
Приложение 24. Акт о повреждении (груза / судна) (Damage Report Form (Cargo / Ship))
Приложение 25. Грузовой план (Cargo Plan)
Приложение 26. Декларация о грузе (Cargo Declaration)
Приложение 27. Декларация об опасных грузах (Dangerous Goods Declaration)
Приложение 28. Штурманская расписка (Mates Receipt)
Приложение 29. Грузовой манифест (Cargo Manifest)
Приложение 30. Сертификат происхождения (Certificate of Origin)
Приложение 31. Сертификат качества (Quality Certificate)
Приложение 32. Экспортное поручение на отгрузку грузов (Export Cargo Shipping Instruction)
Приложение 33. Акт о сдаче груза (Outturn Cargo Report)
Приложение 34. Генеральный акт (General Act)
Приложение 35. Акт-извещение (Statement Notice)
Приложение 36. Фитосанитарный сертификат (Phytosanitary Certificate)
Приложение 37. Судовая экологическая декларация (Ship Ecological Declaration)
Приложение 38. Общая декларация (General Declaration)
Приложение 39. Судовая роль (Crew List)
Приложение 40. Список пассажиров (Passenger List)
Приложение 41. (Crew's Effects Declaration)
Приложение 42. Декларация о судовых запасах (Ship Store List)
Приложение 43. Список об отсутствии пассажиров, животных и вредителей на борту судна. (NIL List)
Приложение 44. Список наркосодержащих препаратов (Narcotic List)
Приложение 45. Морская санитарная декларация (Maritime Declaration of Health)
Приложение 46. Документ о предоставлении свободной практики судну (Ship's Retainer)
Приложение 47. Стандартный Дисбурсментский счет (Standard Disbursement Account)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ ... 746

Навчальне видання

Ніколаєва Людмила Леонідівна

КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ СУДНА

Підручник

Видано за авторською редакцією

Верстка *Вітащака В.Г.*

Здано до набору 20.05.2006. Підписано до друку 19.11.2006. Формат 60x84/16.
Обл.-вид.арк. 45.7. Ум.-друк. арк. 43.89. Папір офсетний. Друк офсетний.
Гарнітура Literaturnaja. Зам. № 1106-06. Ціна договірна. Тираж 1000 прим.

Видавник ПП «Фенікс»
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02)
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоотарикова, 25. Тел. 8(048) 7777-591.

Віддруковано у друкарні вид-ва "Астропринт"
(Свідоцтво ДК № 1373 від 28.05.03)
Україна, м. Одеса, 65091, вул. Разумовська, 21. Тел. 8 (0482) 37-07-95, 37-14-25, 33-07-17.