

Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова,
Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Модуль 2 Морские перевозки



Финансирование настоящего
проекта осуществляется
Европейским Союзом



Реализация проекта осуществляется
институтом исследований и
обучения на транспорте NEA и его
партнерами STC, TRADEMCO и
Wagener & Herbst Management
Consultants

СОДЕРЖАНИЕСтраница

2	МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	2
2.1	Морской порт	2
2.1.1	Основные морские порты мира	3
2.1.2	Доступность порта	9
2.1.3	Фидерные перевозки между портами	15
2.1.4	Оборудование в портах	17
2.2	Типы судов	21
2.2.1	Обычные суда	23
2.2.2	Контейнеровозы	26
2.2.3	Суда типа Ро-Ро	34
2.2.4	Балкеры (сухогрузы)	36
2.2.5	Танкеры (суда для перевозки наливных грузов)	39
2.2.6	Суда для перевозки тяжеловесных грузов (оборудованные кранами и грузовыми стрелами)	42
2.2.7	Развитие и специализация судоходства	44
2.3	Международные организации и правила морских перевозок	50
2.3.1	ИМО	50
2.3.2	Международный морской кодекс по перевозке опасных грузов (Кодекс IMDG)	52
2.3.3	Упаковывание и маркировка опасных грузов при морских перевозках	55
2.3.4	Гаагские правила / Гаагско-Висбийские правила / Гамбургские правила	57
2.3.5	Балтийский и Международный морской совет (BIMCO)	63
2.4	Услуги судоходства	65
2.4.1	Линейные перевозки	66
2.4.2	Чартерные перевозки	72
2.5	Документация при морских перевозках	86
2.5.1	Коносамент	86
2.5.2	Чартер-партия	95
2.5.3	Сопроводительные документы	108
2.6	Ценообразование в морских перевозках	110
2.6.1	Ценообразование в линейных перевозках	111
2.6.2	Ценообразование в чартерных перевозках	118

2 МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

2.1 Морской порт

Цель изучения:

Слушатель должен быть осведомлен об основных мировых морских портах. Слушатель должен иметь общее представление о возможностях перевозки в и из порта, и основные типы погрузочного, разгрузочного и другого оборудования в порту. Слушатель должен также понимать, что такое фидерные перевозки.

Морские порты, которые когда-то являлись простым связующим звеном море/суша, успешно превратились в коммерческие и промышленные центры, затем в логистические и распределительные платформы, а теперь становятся интермодальными узлами в международных сетях цепи поставок, от эффективности которых теперь зависит конкурентоспособность.

Порт – это защищенная бухта или место, где суда могут безопасно стать на якорь или пришвартоваться. Когда речь идет о торговых портах, описание изменяется следующим образом:

“место, где соединяются земля и вода, в котором есть оборудование и инструменты, обеспечивающие погрузку, выгрузку и хранение грузов, предназначенных для морских судов, а также получение и отправку этих грузов наземными транспортными средствами, где может осуществляться другая деятельность, связанная с морскими перевозками”.

В вышеуказанном определении описано соединение земли и воды. Это означает, что порт необязательно должен находиться прямо возле моря. И Роттердам и Амстердам в Нидерландах, например, не граничат с морем.

Порт предлагает безопасную стоянку для судов. Однако все еще необходимо сделать эти порты более привлекательными для судов в экономическом плане.

2.1.1 Основные морские порты мира

Цель изучения

Слушатель должен знать основные морские порты, и уметь назвать несколько наиболее популярных морских портов.

Во всем мире существует более 2,000 портов, начиная от одного причала с объемом перевалки несколько тонн в год, до универсального оборудования, способного обрабатывать более 300 миллионов тонн в год. В развивающихся странах, по статистике Международного Банка, более 80 процентов тоннажа международных грузов перевозятся по морю.

На протяжении последних двух десятков лет, контейнеризация генеральных грузов постоянно развивается. Но объемы контейнерных перевозок распределяются неравномерно: Дальний Восток (45%), Европа (23%), Северная Америка (16%), Ближний и Средний Восток (6%), Центральная и Южная Америка (4%), and Africa (3%). (данные Международного Банка)

Всемирный объем грузов в портах состоит из 45% наливных грузов (в основном, нефть, нефтепродукты, и химикаты), 23% насыпных грузов (уголь, железная руда, зерно, и фосфаты), и 32% генеральных грузов.

Основные морские порты

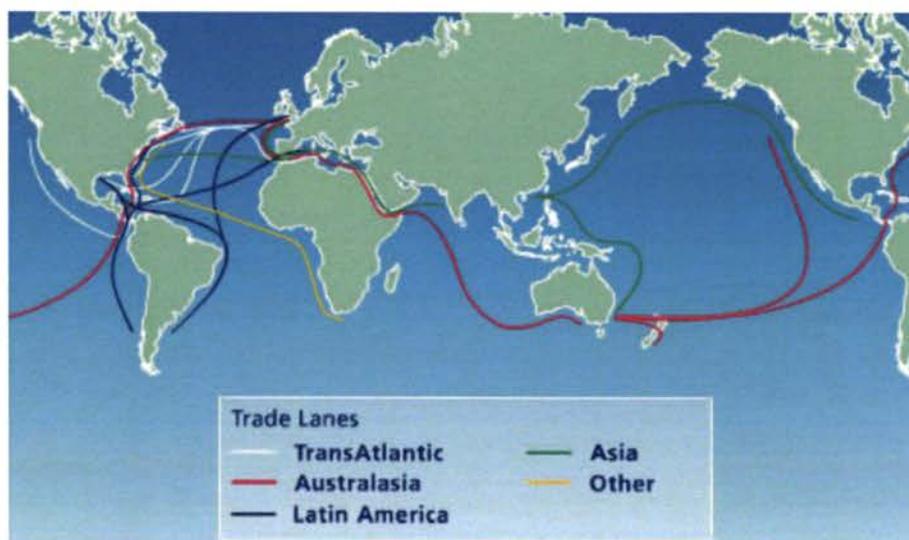
Порты можно сравнивать по многим различным показателям – например, по объему или стоимости обрабатываемых грузов, количеству обслуживаемых судов, прибыльности, вместимости, продуктивности или эффективности. Чаще всего, сравнение производится по общему тоннажу обработанных грузов, и общему количеству TEU, обработанных в порту. Поскольку контейнеризированные грузы являются наиболее дорогими и в развитие контейнерных перевозок в портах вкладываются большие средства, часто используется единица измерения TEU.

Основные морские порты специализируются на контейнерных перевозках, на перевозках наливных грузов или и того и другого. Вообще, объемы перевозок в значительной степени формируются в

зависимости от возможностей порта и его структуры, т.е. устанавливаются определенные категории грузов, на которых порт будет специализироваться, например, контейнерные перевозки, генеральные или наливные грузы.

На следующей карте нанесены основные торговые пути мира.

Морские торговые пути мира



Ранжирование портов в тоннах

Самые крупные порты мира по тоннажу обрабатываемых грузов:

Всемирное ранжирование портов по общему тоннажу грузов (1000 тонн)

Место	Порт		Страна (в 2005)	Тонн (1,000) (в 2005)
	2004	2005		
1	Сингапур	Шанхай	Китай	443,000
2	Шанхай	Сингапур	Сингапур	423,268
3	Роттердам	Роттердам	Нидерланды	370,231
4	Гонконг	Гонконг	Китай	230,139
5	Наго	Наго	Япония	185,000
6	Антверпен	Антверпен	Бельгия	160,054
7	Кланг	Демпьер	Австралия	104,366
8	Демпьер			

Ранжирование портов в TEU

Самые крупные порты мира по обработке контейнеров:

**Всемирное ранжирование портов
по объему контейнерных грузов (1000 TEU)**

Место	Порт		Страна (в 2005)	TEU (1,000) (в 2005)
	2004	2005		
1	Гонконг	Сингапур	Сингапур	23,200
2	Сингапур	Гонконг	Китай	22,430
3	Шанхай	Шанхай	Китай	18,090
4	Шенжень	Шенжень	Китай	16,200
5	Бушан	Бушан	Корея	11,840
6	Каохсинг	Каохсинг	Тайвань	9,471
7	Роттердам	Роттердам	Нидерланды	9,300
8	Лос-Анджелес		США	

До 2005 года, 14 из 20 наиболее крупных контейнерных терминалов находились в Азии, из которых 7 портов – в Китае. В 2004 году, около 64% от мирового объема контейнерных перевозок были связаны с Азиатскими портами, в связи с чем 8 крупнейших китайских портов составляли 26.1%. Европа имела долю 20.6%, а Америка 15%. Быстрое экономическое развитие в Азии и особенно в Китае стало результатом поразительного роста грузовой пропускной способности Китайских портов также как и портов в регионах, которые участвуют в торговле с Китаем. Это развитие внесло коррективы в перечень крупнейших портов в последние несколько лет.

Подробное описание ранжирование портов мира в последние годы можно найти по следующему адресу:

http://en.wikipedia.org/wiki/World%27s_busiest_port#By_container_traffic
<http://www.aapa-ports.org/industryinfo/statistics.htm>.

Морские порты в регионах

Ниже перечислены основные морские порты в различных регионах.

Северная Америка

Западное побережье: в основном грузы из/в Азии (тихоокеанское побережье).

- Лос-Анджелес / Лонг бич, Сан-Франциско (США): контейнеры
- Сиэтл, Окленд (США)
- Ванкувер (Канада)

Восточное побережье: грузы из Европы, Средиземноморья, или Африки через Атлантику, и грузы из Южной Америки

- Нью-Йорк, Бостон, Чарлстон (США)
- Монреаль (Канада)

Юг:

- Хьюстон (США): контейнеры
- Луизиана (США): наливные грузы

Южная Америка

- Тубарао, Сепетиба (Бразилия): навалочные грузы

Европа

- Роттердам (Нидерланды): контейнеры и наливные грузы
- Антверпен (Бельгия): контейнеры и наливные грузы
- Гамбург, Бремен (Германия)
- Ле Хавр (Франция)
- Санкт-Петербург (Россия): навалочные грузы

Средиземноморский регион

- Джийоа Туаро, Генуя (Италия): контейнеры
- Алджекирас, Валенсия, Барселона (Испания): контейнеры

Красное море и Персидский залив (Ближний Восток)

- Дубай (ОАЭ): наливные грузы, контейнеры
- Хор Факкан (ОАЭ): контейнеры
- Сала (Оман)
- Джедда (Саудовская Аравия)

Азия (тихоокеанский регион)

- Шанхай (Китай): контейнеры, наливные грузы
- Сингапур (Сингапур): контейнеры, наливные грузы
- Гонконг (Китай): контейнеры, наливные грузы
- Шенжень, Циндао, Далянь, Нингбо, Тяньцзинь, Сиамен, Гуанчжоу (Китай)
- Наго (Япония): контейнеры, наливные грузы
- Бушан (Корея), Каошинг (Тайвань)
- Дампир, Хидленд (Австралия): навалочные грузы

Ссылки о портах

На следующих сайтах можно найти полный перечень морских торговых портов мира: <http://www.transportationsource.com/>, или http://transport.intele.net/sea_ports_directory.cfm

Более подробную информацию об определенных морских портах мира можно найти по следующим адресам:

<http://www.hal-pc.org/~nugent/port.html>

http://www.plazamarinefuel.com/world_wide_port_links.htm

Роттердам – основной порт Европы

Благодаря экономической деятельности в последние годы, Роттердам становится крупным, преуспевающим городом-портом. Среди благоприятных факторов можно выделить развитие технологий, прогресс производства, и муниципальную политику Роттердама.

Роттердам является одним из основных портов мира. Во многом, благодаря своей доступности. Нет никаких ограничений фарватера, и суда с самой большой осадкой могут легко и быстро заходить в Роттердам. Фактически, Роттердам предлагает превосходное соединение с районами, удаленными от порта. Это означает, что грузы можно быстро доставить в любую точку Европы поездом, по внутренним водным путям, автотранспортом или каботажными судами. Кроме того, в Роттердаме находится большое количество различных организаций, таких как банки, страховые компании и торговые дома.

В 2002 году более 322 миллионов тонн грузов было перевезено через Роттердам. По показателям общего объема грузов, Роттердам в то время был крупнейшим портом в мире. Начиная с 2003 года, Роттердам опередили Азиатские порты, такие как Шанхай и Сингапур. В 2004 и 2005 годах Роттердам занимал 3-е место по общему грузовому тоннажу и 7-е по контейнерам TEU.

Вопросы:

1. Ранжирование морских портов можно осуществлять по следующим показателям:

- a. Общему тоннажу грузов, обработанных портом
 - b. Общему количеству TEU контейнерных перевозок, обработанных портом
 - c. Общему объему судов, обработанных в порту
 - d. По всему вышеуказанному
- (d)

2. Какие из нижеуказанных портов не являются основными морскими портами мира:

- a. Роттердам, Антверпен
 - b. Шанхай, Сингапур
 - c. Флоренция, Дуйсбург
 - d. Лос-Анджелес, Дубай
- (c)

2.1.2 Доступность порта

Цель изучения

Слушатель должен знать основные факторы, влияющие на доступность порта, т.е. возможности перевозки в порт и из порта.

Возможности перевозки в порт и из порта, в основном, зависят от двух факторов:

- Ограничения по глубинам
- Соединение с районами, расположенными внутри страны.

Эти два фактора определяют возможности порта быть конкурентоспособным в качестве узла при интермодальных перевозках.

Глубины

Глубина наиболее важный фактор для морского порта, поскольку она определяет его возможности принимать постоянно увеличивающиеся суда.

Все, без исключения, основные морские порты, помимо использования своих природных глубин, регулярно ведут углубительные работы в каналах путем дноуглубительных работ или путем постройки шлюзов. Очевидно, что среди морских портов, именно глубина становится решающим фактором конкурентоспособности порта.

Например, Роттердам является природным глубоководным морским портом. Глубина 15 метров позволяет ему в настоящее время принимать самые большие контейнеровозы Порт Шанхай, имеющий ограничения по глубинам в городской черте, инвестировал миллиарды долларов постройку глубоководного порта за 33 километра от города, связь с которым осуществляется только через океанский мост.

Соединения с районами, расположенными вдали от порта

Такие соединения являются другим немаловажным элементом, который определяет конкурентоспособность порта. Соединения с районами, расположенными вдали от порта означает возможность для морских грузов прибыть в порт на морском судне и быть оттуда

доставленными в пункт назначения другим видом транспорта, т.е. автомобильным или по внутренним водным путям или наоборот.

В то время как скорость и надежность являются основными факторами конкурентоспособности среди морских портов, конкурентоспособность порта также часто возрастает, если он располагает доступными и эффективными соединениями с районами, расположенными вдали от порта.

Европейские примеры

Данный рисунок отображает суть сети вышеописанных соединений в Европейских портах при помощи автотранспорта, железной дороги, барж и фидерных судов.



(Источник: Порт Роттердам)

В Европе, Европейский Союз взял на себя инициативу по улучшению соединений с районами, расположенными вдали от порта в Восточной Европе и Азиатских регионах. В этой связи было осуществлено много проектов, по упорядочиванию и развитию транспортной инфраструктуры. Основные коридоры, на которых сфокусирован Европейский Союз – это так называемые ДЕСЯТЬ Коридоров и ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа Кавказ Азия). Более подробную информацию можно найти на <http://www.tracesca-org.org>.

Страны ТРАСЕКА



Десять
Европейских
коридоров

**Анализ выбора вида транспорта для соединений с районами,
расположенными вдали от порта в Европе**

При выборе подходящего вида транспорта, особое внимание необходимо уделить стоимости и скорости перевозки. С Европейской точки зрения, главной целью является снижение загруженности дорог, снижение уровня выбросов, загрязняющих окружающую среду и снижение уровня потребляемого топлива. Таким образом, примерами современных видов транспорта являются:

- крупномасштабные перевозки контейнеров по железной дороге и по внутренним водным путям; комбинация Рейнских судов, пригодных для контейнерных перевозок – автомобилей – железной дороги
- перевалка контейнеров через *внутриконтинентальные терминалы*, для комбинированных перевозок
- перевозки Ро-Ро по внутренним водным путям: автомобилей, сельскохозяйственной техники и тяжеловесных грузов; а также их комбинирование с паромными морскими перевозками
- перевозку прицепов и так называемых «съемных кузовов» (грузовая единица, нет необходимости накопления) по железной дороге и комбинированные перевозки
- применение каботажных судов для осуществления доставки от двери до двери по морским и внутренним водным путям.

Железнодорожные перевозки приобретают новый смысл при внутриконтинентальных перевозках. В результате

- большого количества железнодорожных узлов, построенных на предприятиях
- постройки *внутриконтинентальных терминалов для железных дорог и водных соединений* для облегчения комбинированных перевозок
- работы поездов-челноков, регулярно осуществляющих перевозки между определенными станциями; или маршрутных поездов, перевозящих большие объемы грузов из пункта А в пункт В.

Фидерные маршруты внутри Европы базируются на вековом опыте морских перевозок. В настоящее время, сохранение водных маршрутов, контроль перевозок по этим маршрутам и доступность портов требуют постоянного внимания.

Перевозки по внутренним водным путям в настоящее время применяются не только при перевозке наливных грузов, но и при перевозке контейнеров.

Также они развиваются в следующих направлениях:

- перевозки баржами способствуют экстенсивным перевозкам большого количества сырья; баржевозы способны перевозить до 4 барж общей грузоподъемностью около 10,000 тонн

- перевозка контейнеров водными видами транспорта – это специализированный вид перевозок, обязательным условием которого является регулярности и частота
- специальные Рейнские суда (Ro/Ro) используемые при перевозках автомобилей
- танкерные перевозки, связанные с перевозками жидкого сырья в больших количествах.

Порт в интермодальных перевозках

Морские порты играют важную роль в интермодальных перевозках, связанных с морем. При хороших соединениях с районами, находящимися вдали от порта, становится возможным дальнейшая перевозка из порта или в порт.

Интермодальные перевозки

К интермодальным перевозкам прибегают, когда необходимо использовать несколько видов транспорта. Перевозка выполняется из пункта отправления в пункт назначения через несколько перевалочных пунктов. В этих пунктах и меняется транспортное средство.

Интермодальная перевозка



Грузовики и прицепы, перевозимые по железной дороге



Мультимодальные перевозки

Мультимодальные перевозки – это такой вид перевозок, когда перевозчик, организовывающий перевозку, принимает ответственность за всю перевозку и выпускает для этого соответствующий документ, т.е. Мультимодальный Перевозочный документ.

Для лучшего понимания различий между интермодальной и мультимодальной перевозками, приводится соответствующий документ ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию).

**Определения Конференции ООН по торговле и развитию – ЮНКТАД
"Унимодальной", "Интермодальной", "Комбинированной" и
"Мультимодальной перевозки"**

- из нескольких источников и резолюции к "Правилам UNCTAD/ICC 1991 года по Мультимодальным перевозочным документам"

Унимодальная перевозка: перевозка грузов одним ВИДОМ ТРАНСПОРТА одним или несколькими перевозчиками.

Если перевозка выполняется только одним перевозчиком, он выпускает свой собственный перевозочный документ, например коносамент, авиагрузовую накладную, транспортную накладную и т.п. Если же перевозчиков несколько, например, при перевозке из одного порта через другой в третий порт с перевалкой в промежуточном порту, может выпускаться «сквозной коносамент» на всю перевозку. В зависимости от оговорок, указанных на оборотной стороне этого сквозного коносамента, выпускающий перевозчик может нести ответственность за перевозку из порта в порт, или только за часть перевозки, выполняемой на борту его судна.

Интермодальная перевозка: Перевозка грузов несколькими ВИДАМИ ТРАНСПОРТА из пункта или порта отправления через одну или несколько согласованных пунктов в порт или пункт назначения, организованная одним перевозчиком.

В зависимости от ОТВЕТСТВЕННОСТИ за перевозку, используются различные типы перевозочных документов:

- Сегментированная перевозка – Если перевозчик, который организовывает перевозку, принимает на себя ответственность только за свою часть перевозки, он может использовать Интермодальную накладную комбинированной перевозки.
- Комбинированная/Мультимодальная перевозка – Если перевозчик, организовывающий перевозку, принимает на себя ответственность за всю перевозку, он выпускает комбинированный или мультимодальный документ.

В связи с этим, необходимо делать акцент на то, что это "комбинированная перевозка", которая основывается на уже не действующих "Правилах МТП для комбинированных перевозок" 1975 года.

Сегодня они заменены новыми Правилами UNCTAD/ICC 1991 года по Мультимодальным перевозочным документам, и поэтому мы должны использовать термин "мультимодальный".

Вопросы:

1. Верно или Неверно?

Доступность порта означает возможности перевозки из и в порт. На сегодняшний день доступность порта зависит от следующих условий:

- a. Глубин фарватеров в порту (В)
- b. Соединений с районами, расположенными вдали от порта (В)
- c. Доступность порта определяет роль, которую порт может играть при интермодальных перевозках (В)

2.1.3 Фидерные перевозки между портами

Цель изучения

Слушатель должен понимать, что такое фидерные перевозки, и их роль для морских перевозок

Объемы экспортных и импортных перевозок по всему миру увеличиваются, суда становятся все больше и больше. Ежедневные расходы на содержание судна также увеличиваются. В связи с увеличением ежедневных затрат на содержание судна, необходимо снижать время, которое большие суда, например, контейнеровоз грузоподъемностью 80,000 метрических тонн, проводят в порту. Увеличение размеров судов также ограничивает их возможность заходить в морские порты всех размеров, поскольку не везде есть подходящие глубины и подходящее оборудование для обработки.

Параллельно с тенденцией увеличения судов и уменьшения количество подходящих портов, меньшие суда чаще курсируют между большими морскими портами, куда могут заходить большие суда, и маленькими портами (внутриконтинентальные порты или небольшие прибрежные порты), из которых или в которые направляются грузы.

Фидерные перевозки обслуживают глубоководные суда.

В фидерных перевозках, размер судна не имеет особого значения. Большие суда, обслуживающие, например, Средиземноморские порты

в Европе, а также используются при перевозках на короткие маршруты.

В Европе перевозки по морю на небольшие расстояния занимают значительную часть рынка перевозок. Операторы этих перевозок выполняют почти 40% от всех перевозок Европы.

При фидерных перевозках используются следующие типы судов:

- Контейнеровозы
- Суда типа Ро-Ро
- Обычные суда
- Суда для перевозки навалочных грузов

Часто, можно увидеть, что многие операторы морских перевозок на небольшие расстояния специализируются на перевозках от двери до двери. Обычно это происходит с помощью автомобильных перевозок. Очевидно, что многие мелководные суда могут проходить глубины внутри материков благодаря своей низкой конструкции.

Типы судов, которые выполняют океано-речные перевозки в Европе, также известны как каботажные лайнеры.

Вопросы:

1. Какое из описаний каботажных перевозок, представленных ниже, является неправильным?

- a. Фидерные перевозки – это перевозки по внутренним водным путям
- b. Фидерные перевозки обслуживают большие суда, которые могут заходить только в крупные порты
- c. Фидерные услуги помогают более эффективно использовать большие суда, путем уменьшения времени, затрачиваемого им в порту
- d. Фидерные перевозки могут представлять собой рейс между двумя прибрежными портами, или между крупным портом и внутриматериковым речным портом

(a)

2. Существуют различные типы судов, которые могут осуществлять фидерные перевозки. Такими судами могут быть:

- a. Контейнеровозы, и Обычные суда
- b. Суды типа Ро-Ро
- c. Суда для перевозки навалочных грузов
- d. Все вышеперечисленное

(d)

2.1.4 Оборудование в портах

Цель изучения

Слушатель должен знать основные типы устройств и оборудования, используемых в порту при обработке грузов, т.е. при погрузке/выгрузке и горизонтального перемещения, и понимать принципы их применения и взаимодействия для обеспечения надлежащей и эффективной работы порта.

Погрузо-разгрузочное оборудование

Погрузка и выгрузка – это основные виды деятельности, выполняемые портом. Для более удобной работы с портом и увеличения эффективности работы с портом, погрузо-разгрузочное оборудование является основополагающим фактором для порта и его клиентов.

Генеральный груз

Генеральные грузы, как правило, загружаются и выгружаются при помощи крана, расположенного на берегу или на причале самого судна. Перевозки со склада и на склад осуществляются автопогрузчиками или другим оборудованием для горизонтальных перевозок.



Обыкновенная обработка генеральных грузов

Контейнеры

Значительное улучшение в этой отрасли – это применение стандартизированных контейнеров, которые были разработаны в качестве специального оборудования для быстрой и эффективной



обработки контейнеров в портах. Примерами являются контейнерные краны на железнодорожных платформах для погрузки и выгрузки. Увеличение грузоподъемности и захвата этих кранов в течение

последних лет позволяет им обрабатывать все большие и большие суда.

Наливные и другие типы грузов

Что касается сухих и жидких наливных грузов, им зачастую необходимо специальное оборудование для погрузки / выгрузки, которое позволяет обрабатывать большие объемы грузов при минимальных трудовых затратах. Для опасных грузов строятся специальные причалы, которые находятся на некотором расстоянии от берега, применение которых повышает уровень безопасности.



Причал для наливных судов

Горизонтальное перевозочное оборудование

Горизонтальным перевозочным оборудованием называется оборудование, которое используется для перевозки и обработки груза внутри порта, например, на контейнерной площадке.

Оборудование, наиболее часто используемое для обработки контейнеров:

- контейнеровозы-погрузчики
- портальные погрузчики
- штабелеры



Портальный погрузчик



Контейнеровоз-погрузчик



Штабелер

Прочее оборудование в порту

Помимо оборудования для погрузки/разгрузки, и оборудования для горизонтального перемещения грузов на терминале, в порту также имеется и другое оборудование, используемое для соответствующих функций. Такое оборудование используется для административных целей, например, административные здания, средства связи, склады и контейнерные площадки. При обработке контейнеров, это также контрольно-диспетчерский пункт, где осуществляется координация и коммуникация перемещения контейнеров и их хранения.

Вопросы

1. Какой это тип оборудования для погрузки (разгрузки)?



Причал для наливных грузов



Кран для обычных грузов



Портальный кран



Контейнеровоз-погрузчик

2.2 Типы судов

Цель изучения

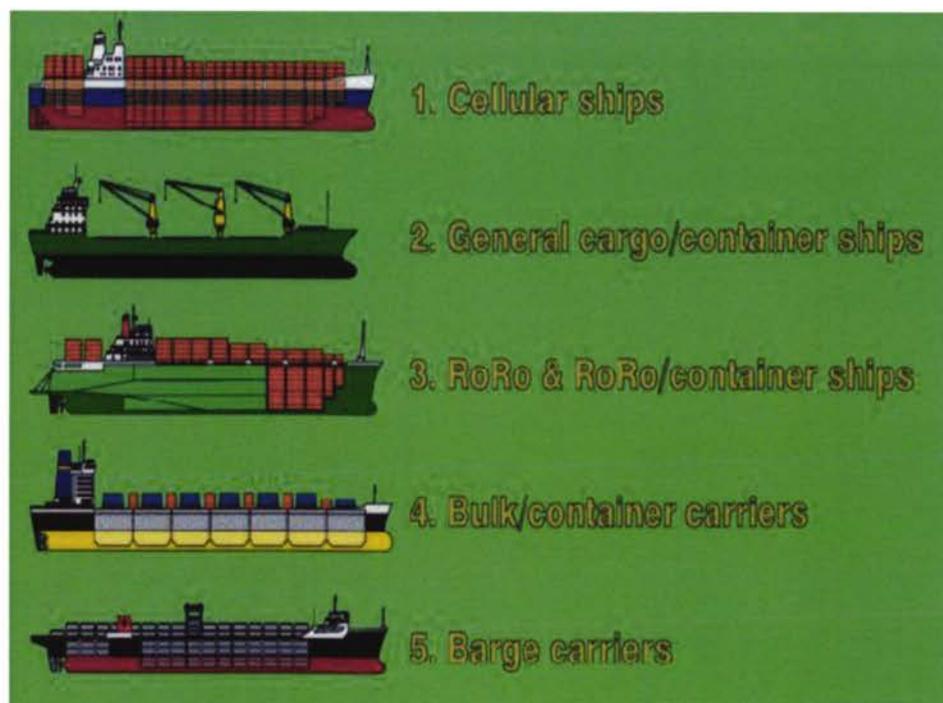
Слушатель должен быть осведомлен о различных типах судов и их соответствующем применении в зависимости от вида груза.

Период после Второй мировой войны характеризуется продолжительным ростом мировой торговли и морских перевозок. Этот рост в мировой торговле, который продолжается по сей день, очень сильно влияет на развитие новых типов судов.

С началом мировой торговли, стало появляться все больше и больше судов. Затем суда стали быстрее и больше, и множество небольших судов были выведены из эксплуатации. После 1970 года, все больше и больше универсальных судов заменяется специализированными, которые могут перевозить только один вид грузов. В дополнение к традиционным грузовым судам, разрабатываются новые типы, такие как танкеры для перевозки химических грузов, контейнеровозы, суда для перевозки тяжеловесных грузов, суда типа Ро-Ро и другие.

Ниже представлен схематический план, который даст Вам общее представление о различных типах судов.

Схематический план судов различных типов



Вопрос:

1. Какой это тип судна?



Контейнеровоз



Танкер для перевозки наливных грузов



Судно для перевозки генеральных грузов



Судно типа Ро-Ро

2.2.1 Обычные суда

Цель изучения

Слушатель должен иметь представление об обычных судах и знать какие типы грузов обычно ими перевозятся.

Обычные суда используются для перевозки генеральных грузов или комбинации обычных грузов и грузов других видов, таких как контейнера или наливные грузы. Используется три понятия для их обозначения: “обычные суда”, “суда для перевозки генеральных грузов” и “универсальные суда”.

Обычные суда подразделяются на:

- Судно для перевозки генеральных грузов: это судно осуществляет перевозку генеральных и частично наливных грузов
- “Универсальное” судно: одна часть этого судна используется для перевозки генеральных грузов, в то время как другая часть – для перевозки контейнеров.

Судно для перевозки генеральных грузов

Судно для перевозки генеральных грузов имеет один или более твиндеков, которые дают возможность размещать грузы отдельными партиями.

Разделяя трюмы для хранения различных грузов, следует учитывать следующие моменты:

- типы грузов, которые могут быть погружены вместе или должны быть отделены друг от друга;
- пункт назначения груза, для того чтобы обеспечить удобную выгрузку в порту назначения;
- равномерное распределение груза на борту, для обеспечения равновесия судна (устойчивости).

Генеральный груз на борту обычного грузового судна



Оборудование

Судно для перевозки генеральных грузов часто оборудовано трюмами с кондиционированием воздуха, для перевозок скоропортящихся грузов, а также иногда танками для перевозки небольших партий наливных грузов.

Для того чтобы не зависеть от причальных возможностей погрузки и выгрузки, суда для перевозки генеральных грузов часто оборудованы собственными устройствами для погрузки и выгрузки, расположенными в каждом трюме.

На современных судах это оборудование состоит из бортовых кранов. Количество бортовых кранов на судне и их грузоподъемность зависит от того, какие грузы перевозятся на судне.

На борту современного судна для перевозки генеральных грузов также можно увидеть быстро открывающиеся большие крышки люков, краны на палубе, и различные опции, позволяющие понижать или повышать температуру в трюмах.

Погрузка/Разгрузка

Руководство судна напрямую вовлечено в загрузку и разгрузку судна для перевозки генеральных грузов. Капитан отвечает за укладку и размещение грузов на судне, а также за разделение партий различных грузов. Он также контролирует процессы погрузки и разгрузки.

На загрузку, выгрузку и размещение генеральных грузов (ящики, коробки, пакеты, свертки, бочки и т.д.) на борту судна затрачивается большое количество труда. Поэтому, эти операции осуществляются стивидорами, занимающимися генеральными грузами.

Характеристика стивидорных компаний, работающих с генеральными грузами, заключается в том, что им необходимо большое количество людей для погрузки, выгрузки и размещения грузов на борту судна. С другой стороны, количество административного персонала обычно невелико.

Универсальное (многоцелевое) судно

Универсальные суда обычно используются в таких регионах, где использование контейнеровозов экономически невыгодно. Это также касается инфраструктура некоторых стран отправления и назначения. Некоторые страны могут иметь ограниченные возможности по обработке и перевозке контейнеров.

Универсальное судно



Тестовый вопрос

1. Характеристики обычных судов следующие:

- a. Обычные суда используются для перевозки генеральных грузов
 - b. Обычные суда подразделяются на суда для перевозки генеральных грузов и универсальные суда
 - c. Они часто оборудованы погрузо-разгрузочными бортовыми кранами
 - d. Все вышеперечисленное
- (d)

2.2.2 Контейнеровозы**Цель изучения**

Слушатель должен понимать различия между контейнеровозами и другими типами судов, и знать тенденции развития и ограничений контейнеровозов.

Генеральные грузы всегда перевозятся на обычных судах. Однако, с внедрением контейнеров, все больше и больше генеральных грузов стали перевозить в контейнерах. С началом контейнеризации обыкновенные суда для перевозки генеральных грузов сменяются более специализированными судами для перевозки контейнеров - контейнеровозами. Перевозка контейнеров стала особым видом перевозки грузов. Грузы могут также перевозиться навалом в специальных контейнерах. Сегодня контейнеровозы являются основным типом судов в линейном судоходстве.

Контейнеровозы ячеистого типа имеют такой же внешний вид, как и контейнеры, которые они перевозят. Эти суда имеют прямоугольную форму, для перевозки как можно большего количества контейнеров на основной и нижней палубах.

Развитие контейнеров

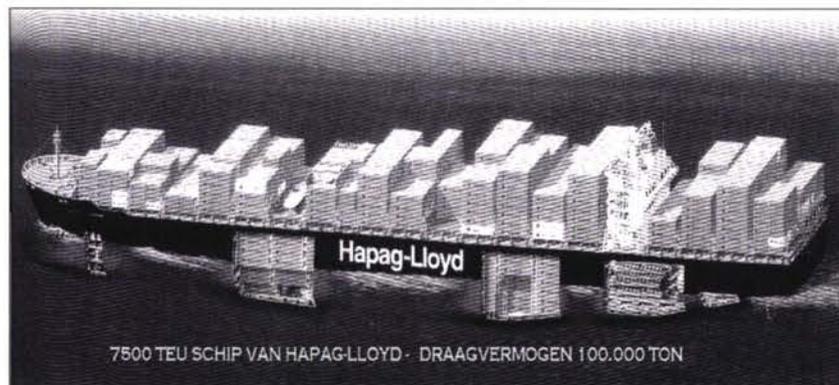
Резкий рост стоимости на запасные части на протяжении шестидесятих годов оказал большое влияние на рейсовое судоходство обычных судов. Перевалка генеральных грузов требовала/требует много времени и является очень трудоемкой. Это способствовало не только росту цен, но и стало результатом низкого возврата средств, инвестированных в суда. Прибыль приносят только те суда, которые выполняют рейсы, и чем меньше время, затраченное судном в порту, тем это лучше для инвесторов. Для снижения затрат времени судном на портовые операции, стали использовать грузовые единицы больших размеров.

Первым шагом по направлению к развитию более крупных грузовых единиц, стала ликвидация паллетов и других подобных устройств, используемых для перевозки грузов. Настоящий революционный прорыв произошел с внедрением контейнеров.

Внедрение контейнера положило конец ностальгии и романтике, ассоциирующихся с ароматом пряностей и свежих фруктов. Уже невозможно увидеть суда с многочисленными кранами и докерами, перемещающие при погрузке или выгрузке контейнеры, деревянные сундуки и ящики. В наши дни ряды аккуратно поставленных контейнеров ждут погрузки. А суда стоят у причала только один, иногда два дня. У судовой команды едва ли есть время спуститься на берег. Все сводится к времени, а время - деньги.

Контейнеризация

Контейнеризация в конечном итоге является транспортной системой, в которой объем и пределы являются основным элементом, определяемым объемами торговли между странами и/или частями света.



Последствия и результаты контейнеризации

- Механизация обработки грузов и развитие технологий конструирования и постройки судов в более крупных масштабах в период с конца 1950-х годов. Это способствовало последующему впечатляющему росту мировой торговли.
- “Индустриализация” транспорта: это принесло серьезную экономию средств на перевалку, а также средств, затрачиваемых на персонал.
- *Например: 1 контейнеровоз заменил приблизительно 5 обычных судов.*
- Стандартная единица, которой, в конце концов, стал контейнер, предоставляет возможности для осуществления

интермодальной перевозки: Грузам в процессе перевозки от производителя к покупателю необходим меньший уровень обработки, и переход от одного вида перевозки к другому был также очень сильно упрощен.

Более подробную информацию об истории контейнеризации можно найти по ссылкам, перечисленным в конце этого раздела.

Поколение контейнеровозов

С развитием технологий, контейнеровозы становятся все больше и больше. В результате этого, люди стали использовать такое понятие как поколение контейнеровозов.

Размер контейнеровоза выражается в общем количестве TEU (Единица эквивалентная двадцати футам), которые могут быть на нем перевезены. TEU – это стандартная единица измерения для контейнеров. Один 40 футовый контейнер равняется 2 TEU.

	всего TEU
1 ^е поколение	Приблизительно до 1100
2 ^е поколение	Приблизительно до 1800
3 ^е поколение	Приблизительно до 3000
4 ^е поколение	Приблизительно до 4800
Панамакс	Приблизительно до 6000
Суэцмакс	Приблизительно до 7500 ✓

17 контейнеров в ширину

На конец 2004 года, существовали суда, способные перевозить более 8000 TEU. Сегодня существуют планы по увеличению грузоместимости судов до 10.000 TEU. Такие суда будут перевозить контейнера на основной и нижней палубах. Каждый трюм судна будет закрываться крышкой, сверху которой также можно размещать контейнера, что позволяет увеличить объем.

Ограничения

Однако, существуют определенные ограничения при использовании больших контейнеровозов. Например, Панамский канал, пока физически не может пропускать большие контейнеровозы.

Контейнеровоз в Панамском канале



Конструкция судов ячеистого типа с открытым трюмом и вертикальными направляющими, которая подводится за верхнюю палубу (9 уровней), “Последний Контейнеровоз”, не пользуется большим спросом. Только несколько таких судов используются в настоящее время.

“Последний Контейнеровоз”



Погрузка и разгрузка

Контейнеровозы загружаются и разгружаются на контейнерных терминалах. Эти терминалы сконцентрированы на загрузке и разгрузке контейнеровозов.

Такая погрузка и выгрузка контейнеров становится практически автоматизированным процессом, который требует больших инвестиций в различные устройства, такие как краны и внутренний транспорт на терминале. Тем не менее, количество людей, участвующих в этом процессе небольшое.

По сравнению с вышеописанными стивидорными компаниями, работающими с генеральными грузами, в стивидорных компаниях, занимающихся контейнерами, количество задействованных людей меньше, а количество административного персонала больше.

Вопросы:

1. Что означает TEU в контейнерных перевозках?

- a. Единица эквивалентная двадцати футам
 - b. TEU – это стандартная единица измерения для контейнеров
 - c. Общее количество TEU, которое можно перевозить на судне, часто используется для характеристики размеров судна
 - d. Все вышеперечисленное верно
- (d)

2. Какое описание контейнеровоза неправильное?

- a. Наибольшее современное судно может перевозить около 8,000 TEU
 - b. Контейнеровозы могут становиться все больше и больше, т.к. для этого нет никаких препятствий
 - c. При загрузке и выгрузке контейнеровоза необходимо меньше людей, чем для обыкновенных судов
 - d. Для эффективного функционирования контейнеровозов, часто требуются большие инвестиции в контейнерные терминалы и их оборудование
- (b)

Чтение:***История контейнеризации***

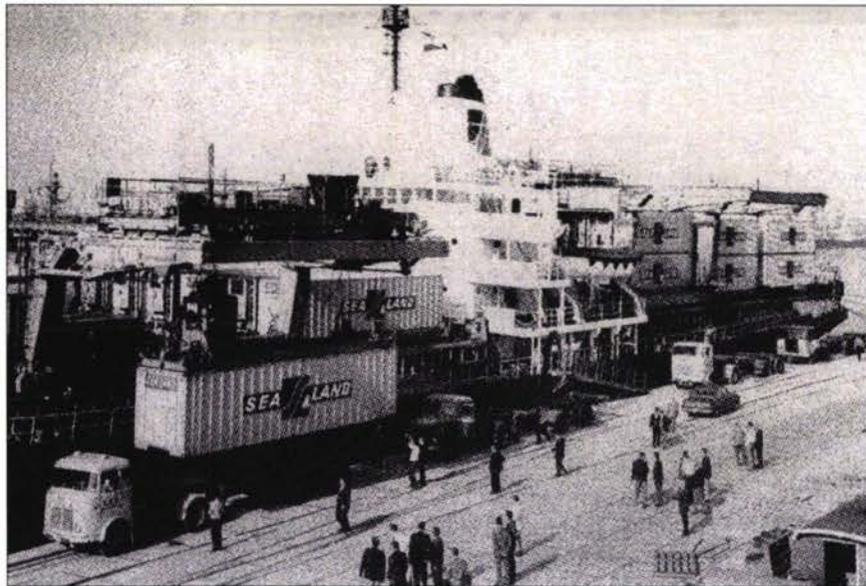
Первая форма контейнеризации возникла в Америке в 1932 году. В этом году Тобурн С. Браун, сын жестянщика, разработал и построил первый алюминиевый контейнер, который можно было перевозить на полуприцепе. Во время Второй мировой войны, Браун сотрудничал с американской армией. Армия использовала 8-и футовые контейнера для перевозки военного оборудования и материалов на фронт в Европе. Позднее, коммерческое использование контейнеров также осуществлялось в Америке.

Кейт Тантлингер долгое время изобретал *спредер*. Это специальное приспособление, которое кран мог использовать для того, чтобы погрузить контейнер на судно или выгрузить его с судна. До использования спредеров, контейнера поднимались кранами при помощи специальных цепей и было необходимо большое количество силы для установки его на нужное место.

После Второй мировой войны, Малкольм Мак Лиан основал "Pan Atlantic Steamship Company", транспортную компанию, которая позднее преобразовалась в MaerskSealand. Он был убежден, что можно достигнуть большой экономии средств, если свести обработку грузов к минимуму. Использование контейнеров было хорошее решение этой проблемы. Он заказал контейнера, которые перевозились на борту танкеров, осуществляющих рейсы между портом Ньюарк и Хьюстоном. Несмотря на трудности, он доказал Американской береговой охране, что контейнера не создают риска для судов или других грузов. Эта инициатива стала гениальной.

После 1956 года, Малкольм Мак Лиан разработал специальные контейнеровозы, контейнерные терминалы и поворачивающиеся замки, при помощи которых закреплялись контейнера. В этот момент Браун все еще оставался лидером контейнеростроения, но он не соответствовал требованиям McLean Industries. Это открывало новые возможности для других компаний, которые также специализировались на постройке контейнеров, например, такой как Fruehauf в Массачусетс.

В 1966 году, Sealand имела 23 судна, которые были разработаны специально для перевозки контейнеров. В том же году, первый контейнеровоз т/х Fairland, зашел в порт Роттердам.



Роттердам, 1966

2.2.3 Суда типа Ро-Ро

Цель изучения

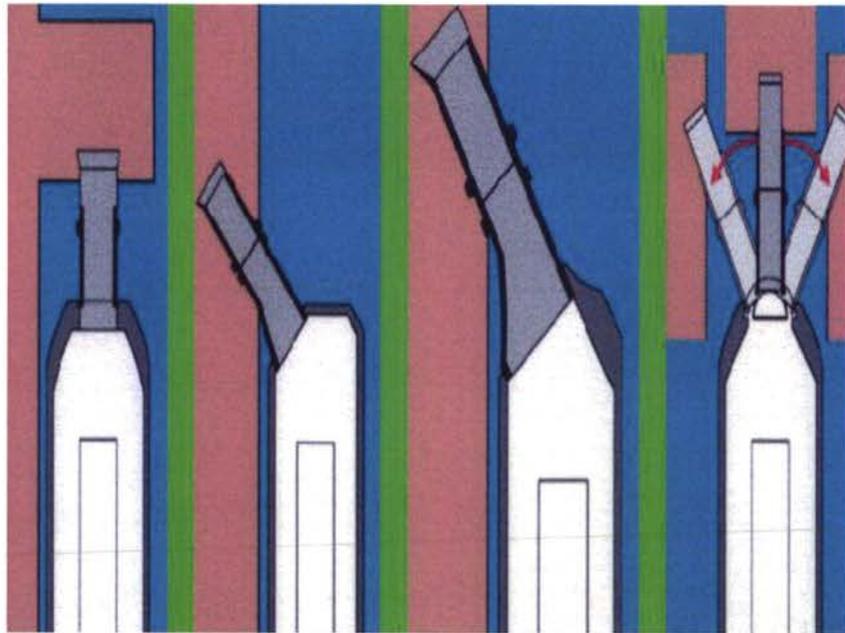
Слушатель должен иметь общее представление о судах типа Ро-Ро, и понимать какие типы грузов обычно перевозятся этими судами.

Суда типа Ро-Ро специально разработаны для перевозки на борту колесных транспортных средств, которые в большинстве случаев заезжают на борт судна самостоятельно

Соответственно, необходимо специальное оборудование для того, чтобы такие типы грузов могли обрабатываться в портах.

Например, должно быть соответствующее соединение между причалом и судном. Одно из возможных решений – это использование платформы, которая может регулироваться по высоте – *рампы*.

Примеры рамп



Различные типы рамп

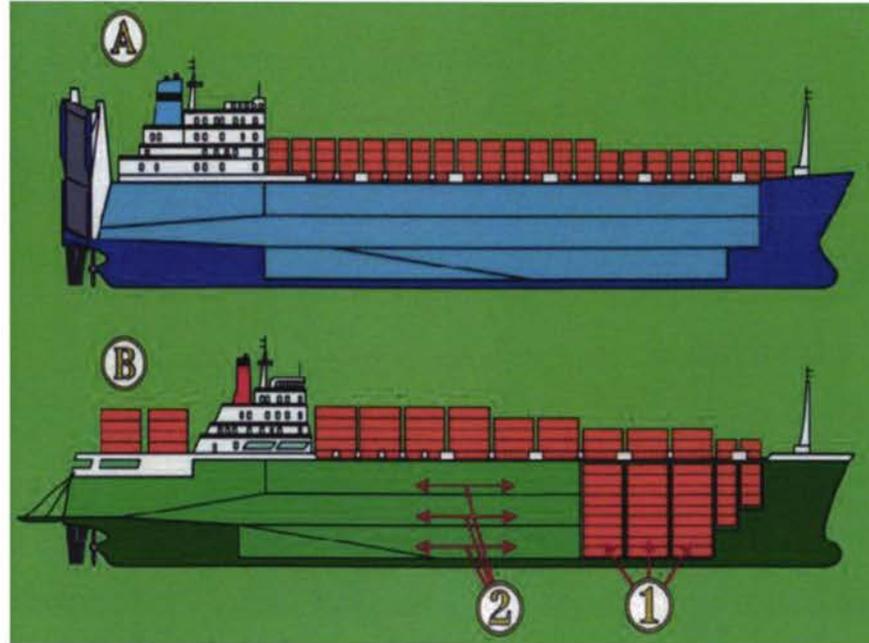
Рампа ниже, чем причал, поэтому необходимо, определенное устройство причала на берегу.

Характеристики Ро-Ро

Суда типа Ро-Ро имеют несколько палуб, которые оборудованы для размещения транспортных средств или прицепов. По сравнению с обыкновенными судами и контейнеровозами, на судах типа Ро-Ро

происходит потеря пространства из-за размещения на них транспортных средств и прицепов. Эта потеря пространства (и таким образом более низкий доход) компенсируется быстрой “оборачиваемостью”. Другими словами, суда типа Ро-Ро разработаны для быстрых рейсов, а также минимальных задержек в порту.

Схематическое размещение палуб на борту судна типа Ро-Ро



Количество людей, работающих на Ро-Ро терминалах и стивидорных компаниях небольшое. Работа в основном состоит из закрепления прицепов и грузовиков.

Вопрос:

1. Определите верны или неверны нижеприведенные утверждения:

- a. Ро-Ро означает Roll on / Roll off. (В)
- b. Суда типа Ро-Ро перевозят на борту колесные транспортные средства, такие как автомобили. (В)
- c. Отличие Ро-Ро от других типов судов в том, что суда типа Ро-Ро должны иметь соответствующее соединение между причалом и судном, одним из примеров которых является рампа. (В)
- d. Суда типа Ро-Ро спроектированы для перевозки большого количества контейнеров. (Н)

2.2.4 Балкеры (сухогрузы)

Цель изучения

Слушатель должен иметь общее представление о сухогрузах, знать три класса этого типа судов, и типы грузов, которые обычно ими перевозятся.

Балкеры – это суда, специально разработанные для перевозки грузов насыпью. Их отличие от танкеров заключается в том, что танкера предназначены для перевозки жидких грузов, а балкеры для сухих грузов, например, угля, железной руды, зерна и их производных.

Типы балкеров

Существует три типа балкеров:

- e. Handy size, 30,000 тонн дедвейт (tdw), часто с собственными погрузочно-разгрузочными устройствами (дорогая руда, песок, металлолом, глинозем, зерно и лесоматериалы)
- f. Panamax, 80,000 tdw, без погрузочно-разгрузочных устройств (зерно и руда)
- g. Capsize, 160,000 tdw, без погрузочно-разгрузочных устройств (уголь, руда)

Развитие

Раньше, обычные суда, кроме судов для перевозки генеральных грузов, использовались также для перевозки навалочных грузов. Для этого нужно было сделать множество приспособлений, например, удаление промежуточных палуб. Экономическое развитие сделало необходимым отправку большого количества навалочных грузов одной партией. В результате, для этого было необходимо построить больше специализированных судов.

Пока контейнерные перевозки во всем мире быстро развивались, контейнеровозы увеличивались, появилась необходимость специализации по типу груза при перевозке сухих насыпных грузов.

Балкер



Характеристики

Балкеры могут называть “суда с ровной палубой” без погрузочно-разгрузочных кранов. Машинное отделение расположено сзади и рубка тоже сзади, или впереди. Погрузочные и разгрузочные операции почти полностью механизированы: разгрузка грейферами или всасывающим трубопроводом, а погрузка через конвейерную ленту.

В результате механизации и автоматизации погрузочного и разгрузочного процесса обработки навалочных грузов для разгрузки и загрузки судна необходимо небольшое количество людей.

Балкеры, также как и танкеры, почти всегда используются в трамповом судоходстве.

T/X Svealand 282450 тонн дедвейт, Танкер-рудовоз



Вопросы:

1. Существует три типа балкеров. Какой из нижеперечисленных неправильный?

- a. Handy size, 30,000 tdw
 - b. Panamax, 80,000 tdw
 - c. Panamax, 70,000 tdw
 - d. Capsize, 160,000 tdw
- (c)

2. Верно или неверно?

- a. Балкеры и танкеры почти всегда используются в трамповом судоходстве (B)
- b. Загрузка и разгрузка балкеров часто автоматизирована, таким образом в ней задействовано немного людей (B)

2.2.5 Танкеры (суда для перевозки наливных грузов)

Цель изучения

Слушатель должен иметь общее представление о судах для перевозки наливных грузов, и о классах, на которые делятся танкера в соответствии с перевозимыми грузами.

Танкеры, которые также называют судами для перевозки наливных грузов, перевозят жидкие грузы, такие как нефть и нефтепродукты, жидкие химикаты и газ, а также жидкие пищевые продукты.

Типы танкеров

В зависимости от видов перевозимых грузов, различают следующие виды танкеров:

- Танкеры для перевозки газа
- Танкеры для перевозки нефти
- Танкеры для перевозки продуктов
- Танкеры для перевозки химикатов
- Другие типы танкеров

(Источник: Ship Knowledge, современная энциклопедия, Klaas van Dokkum, Dokmar, 2003)

Танкеры для перевозки газа

Танкеры для перевозки газа – это суда, которые используются для перевозки сжиженного газа. Вообще существует два типа сжиженных газов: Сжиженный нефтяной газ (LPG) и Сжиженный природный газ (LNG). Танкера для перевозки газа оборудованы изолированными и зачастую паровыми турбинами, и испарения груза могут использоваться в качестве топлива для этих турбин.

Танкеры для перевозки нефти

Танкеры для перевозки нефти используются для перевозки нефти из порта погрузки, расположенного вблизи нефтяного месторождения или окончания трубопровода на нефтеперегонный завод. Вообще эти суда очень большие. Грузовместимость достигает более 500,000 тонн, что очень много на сегодняшний день. Танкеры для перевозки нефти имеют ограниченное количество танков, обычно около 15 танков плюс два слоповых танка. Танкеры для перевозки нефти принимают груз на борт через трубопровод, находящийся на берегу или через один

причальный буй, через шланг или через гибкий рукав трубопровода, установленный на причале. В связи с большой осадкой судна, маршруты передвижения и количества портов для таких танкеров зачастую ограничено.

Пять классов танкеров для перевозки нефти:

Пять классов танкеров для перевозки нефти:

- Ультра большой нефтевоз (ULCC) > 300,000 dwt
- Очень большой нефтевоз (VLCC), 200,000-300,000 dwt
- Суэц макс (старая максимальная осадка для Суэцкого канала), объемом 120,000-160,000 dwt
- АФРА макс, объемом 70,000 – 100,000 dwt
- Костальный танкер



Танкеры для перевозки продуктов

Танкеры для перевозки продуктов используются для перевозки “продуктов”, которые являются продуктами нефтеперегонных заводов и нефтехимической промышленности. Такие танкеры имеют большое количество танков и грузопместимость около 50,000 тонн. Обычно каждый танк имеет возможность отдельного подключения линии для погрузки и выгрузки к трубопроводу и свой собственный насос. Трубопроводная система на танкере для перевозки продуктов отличается от системы танкеров для перевозки нефти.

Танкеры для перевозки химикатов

Танкеры для перевозки химикатов предназначены для перевозки химических грузов. Из-за токсичности и воспламеняемости химических грузов существуют очень строгие требования и правила для этих танкеров, обеспечивающие что в случае разлива из одного танка, команда и окружающая среда не пострадают. Разделение танков крайне важно. Размеры танкеров для перевозки химикатов варьируются между 2500 и 23,000 тонн брутто.

Палуба танкера с отдельными танками



Тестовые вопросы

1. В соответствии с типом перевозимых грузов, для которых спроектированы танкера, можно их разделить следующим образом:

- a. Танкеры для перевозки газа
 - b. Танкеры для перевозки нефти
 - c. Танкеры для перевозки продуктов
 - d. Все вышеперечисленное
- (d)

2.2.6 Суда для перевозки тяжеловесных грузов (оборудованные кранами и грузовыми стрелами)

Цель изучения

Слушатель должен знать основные виды судов для перевозки тяжеловесных грузов.

В эту категорию попадают понтоны, которые являются самоходными или несамоходными, а также суда, перевозящие тяжеловесное погрузочное оборудование, необходимое для морских работ.

Морская буксировка и спасение судна или груза

Это касается перевозки плавучего оборудования (например, сухих доков, материалов для дноуглубительных работ), груженных понтонов и лихтеров. Помощь предоставляется при морских работах, при спасении на море и ликвидации крушений.

Морская буксировка тяжеловесных грузов для нефтепромышленности



Помощь в открытом море

Эти суда используются для обслуживания морских буровых установок и т.п. Они также включают в себя суда, осуществляющие ремонт в открытом море.

Судно, осуществляющее работы в открытом море



Вопрос:

1. Суда для перевозки тяжеловесных грузов используются для:

- a. перевозку плавучего оборудования, такого как сухие доки, материалы для дноуглубительных работ
 - b. обслуживания морских буровых установок и т.п.
 - c. и то и другое из вышеперечисленного
 - d. ничего из вышеперечисленного
- (c)

2.2.7 Развитие и специализация судоходства

Цель изучения

Слушатель должен знать тенденции развития основных типов судов, и знать другие типы судов, используемые для различных целей.

Последнее десятилетие явно показало существование некоей системы в отношении судового развития. В танкерном судоходстве рост грузоместимости выпускаемых танкеров (до 500.000 английских тонн) стабилизировался. Специализация по типу грузов необходима при перевозке навалочных грузов, пока быстро увеличивающиеся по всему миру контейнерные перевозки обуславливают увеличение вместимости контейнеровозов. Также появляются новые поколения контейнеровозов.

Суда типа кенгуру и швартовочные суда

В определенных областях используются суда, которые оборудованы и предназначены для перевозки барж или идентичных судов, подходящие для перевозки по внутренним водным путям.

Заводка найтовых барж в морское судно

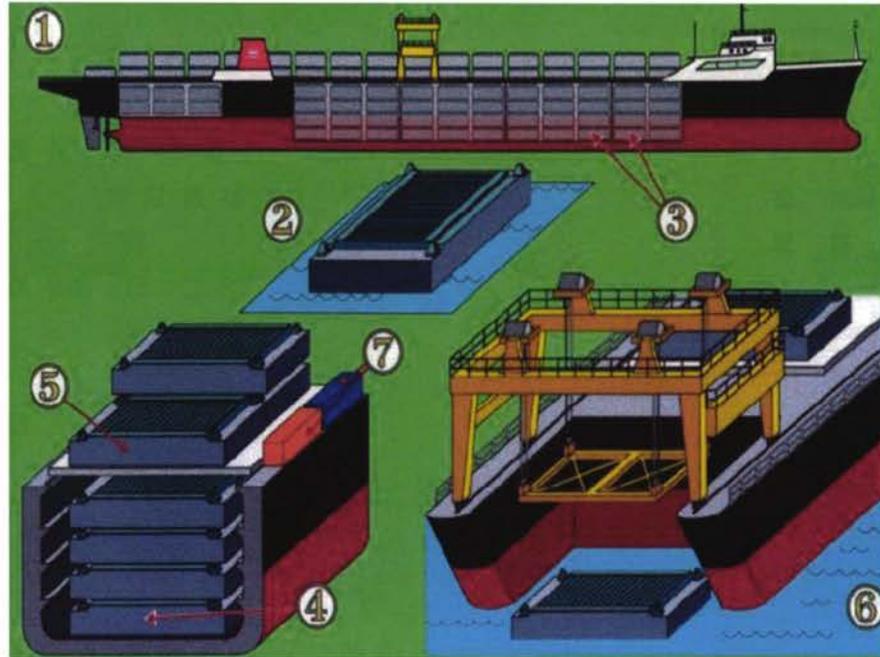


Найтовые баржи используются для перевозки различного сырья по реке из пункта внутри материка в морской порт. После того как баржи перемещены в судно, предназначенное для перевозки груженых барж, в порт, рейс начинается. В порту назначения, найтовые баржи

отправляются по нужному маршруту, и после разгрузки с морского судна, следуют по реке в конечный пункт назначения.

Самая известная зона, где осуществляется перевозка наливных барж – это США – Мексиканский залив.

Судно для перевозки грузевых барж на борту



Оффшорные суда

Оффшорные суда – это общее название для большого количества различных судов, которые используются для поиска и разработки месторождений нефти и газа под водой.



Суда снабжения относятся к этой категории. Они часто обслуживают порты вдоль береговой линии Северного моря и Атлантического океана.

Судно снабжения



Наименьшие мореходные суда

Эти суда осуществляют большой объем перевозок навалочных грузов и контейнеров между Европейскими портами.

Эти суда характеризуются своими небольшими размерами. Таким образом, они имеют преимущество при работе со многими (небольшими) портами. Не считая того, что они также имеют доступ к самым маленьким (и соответственно большему количеству) маршрутам.

Интересная форма судоходства представлена судами, известными как каботажные лайнеры. Эти суда могут перевозить грузы без промежуточной перевалки внутри материка, из-за своей небольшой осадки и небольшой высоты.

Каботажное судно



Контейнеры перевозятся небольшими контейнеровозами, которые соединяют *основные контейнерные порты* и небольшие порты в этом же регионе – *фидерные порты*.

Этот тип перевозок известен как *фидерное судоходство*, а суда называются *фидерами*.

Фидер**Охлаждаемые суда и суда-рефрижераторы**

Охлаждаемые суда и суда-рефрижераторы перевозят бананы и другие фрукты, рыбу и мясо.



Вопрос:

1. Какое из нижеприведенных утверждений касательно развития судоходства неверно?

- a. В танкерном судоходстве рост грузовместимости выпускаемых танкеров (до 500.000 английских тонн) стабилизировался
- b. Скорость нового поколений контейнеровозов осталась такой же
- c. Быстро увеличивающиеся по всему миру контейнерные перевозки обуславливают увеличение вместимости контейнеровозов
- d. При перевозке навалочных грузов необходима специализация по типу грузов

(b)

2.3 Международные организации и правила морских перевозок

Цель изучения

Слушатель должен знать цели, структуру и основные виды деятельности международных организаций, таких как ИМО и BIMCO.

Слушатель должен знать значение и границы международных правил Кодекса IMDG, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил.

Слушатель должен знать основные издания об упаковке и маркировке опасных грузов при обработке опасных грузов, перевозимых по морю.

Вопрос:

1. Какая главная цель этих организаций / правил? Пожалуйста, напишите пояснение.

ИМО

Ответ: Стандарты морской безопасности, навигации и защиты окружающей среды

BIMCO

Ответ: Стандартизация документации и единообразное применение судовых правил и положений

IMDG

Ответ: Положения по классификации и обращению с опасными грузами и вредными веществами

2.3.1 ИМО

Цель изучения

Слушатель должен знать для чего существует ИМО, основную цель ее существования, деятельность, структуру и основные конвенции разработанные ИМО.

ИМО – это аббревиатура названия Международная Морская Организация (International Maritime Organisation), www.imo.org.

Цели:

- Обеспечение механизма для сотрудничества между властями на уровне государственного регулирования и инструкций по техническим вопросам всех типов судоходства, связанных с мировой торговлей
- Поддержка и облегчение внедрения полезных стандартов высокого уровня по вопросам безопасности мореплавания,

эффективной навигации, предотвращения и контроля загрязнений морской среды.

Структура:

Генеральная Ассамблея всех государств-участников, проводимая раз в 2 года.

Совет из 32 государств-членов назначается на 2 года.

Пять принятых комитетов: Безопасность мореплавания, Морская окружающая среда, Содействия, Правовой, и Технического сотрудничества.

Ассамблея утверждает бюджет и рабочие программы, и выбирает членов Совета. В обязанности членов Совета входит назначение Генерального секретаря, организация работы и консультации с другими организациями.

Факты:

- 1948: Морская Конференция ООН приняла Конвенцию по Межправительственной Консультативной Организации (ИМСО), вступившей в силу в 1958
- 1982 Название изменено на ИМО; 160 государств-членов
- Бюджет ИМО составляет 34 миллиона английских фунтов на 2 года, 22 миллиона на финансирование персонала; взнос государства-члена зависит от объема тоннажа
- Инструменты: Конвенции, Протоколы, Кодексы, Рекомендации, Техническая помощь
- Действующие важные конвенции:
 - SOLAS – Безопасность жизни на море 1974
 - MARPOL – Предотвращение загрязнений морской среды 1973/78
 - STCW – Стандарты обучения, Сертификации и Надзора 1978
 - LOADLINE – Предотвращение перегрузки судов 1966
 - TONNAGE – Единая система измерения тоннажа 1969
- Ратифицированные правила ИМО должны быть включены в национальное законодательство государств-членов
- Ответственность возлагается на национальные власти.

Вопрос:

1. ИМО – это:

- a. Международная морская организация
- b. Основной целью является поддержка и облегчение внедрения полезных стандартов высокого уровня по вопросам безопасности

мореплавания, эффективной навигации, предотвращения и контроля загрязнений морской среды

c. Важные конвенции, такие как SOLAS 1974, MARPOL 1973/78, STCW 1978

d. Все вышеперечисленное
(d)

2.3.2 Международный морской кодекс по перевозке опасных грузов (Кодекс IMDG)

Цель изучения

Слушатель должен знать что такое кодекс IMDG в морских перевозках опасных грузов, понимать как применяется IMDG, а также основные вопросы, регулируемые кодексом.

Более подробную информацию по опасным грузам и Кодексу IMDG можно найти в Модуле 11 – Безопасность, Сохранность и Опасные грузы.

Происхождение

В качестве следующего шага по направлению к удовлетворению необходимости в международных правилах, регулирующих перевозку опасных грузов на судах, на Международной конференции по безопасности жизни на море, которая состоялась в 1960 году, в главе VII Конвенции были установлены общие принципы положений, а Международной морской организации (ИМО) было предложено провести исследование с целью создания единого международного кодекса по перевозке опасных грузов морем. В данном исследовании Международной морской организации (ИМО), продолженном совместно с комитетом экспертов ООН, были учтены существующие морские правила и процедуры.

В 1965 году рабочей группой было выпущено первое издание кодекса, которое было одобрено Комитетом по морской безопасности (MSC) и утверждено Ассамблеей ИМО. Эксперты рабочей группы были приглашены из тех стран, в которых имелся значительный опыт по перевозке опасных грузов по морю, и которые были определены MSC. MSC также уполномочен Ассамблеей Организации на утверждение изменений к кодексу, что дает возможность ИМО быстро реагировать на развития в отрасли перевозок.

Содержание

Среди вопросов, которые покрывает кодекс, следующие:

- классификация
- идентификация (описание)
- перечень опасных грузов
- маркировка
- сопроводительные документы
- упаковка;
- перевозка контейнеров; и
- размещение, с указанием соответствующей информации о сегрегации несовместимых веществ.

Применение

Страны, соблюдающие конвенции SOLAS и MARPOL, должны соблюдать положения кодекса IMDG, путем утверждения его в рамках национального законодательства согласно следующих положений:

- Глава VII, правило 1.4 Конвенции 1974 года SOLAS, с изменениями и дополнениями; и
- Приложение III, правило 1 (3) of MARPOL 73/78, с изменениями и дополнениями.

Соблюдение кодекса IMDG обеспечивает выполнение обязательных положений конвенции SOLAS и Приложения III MARPOL 73/78.

Поправки

Кодекс IMDG претерпел множество изменений по схеме и по содержанию, для того чтобы не отставать от расширения и развития отрасли и достижения и соответствия уровню гармонизации между кодексом IMDG, Рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов, и правилами для других видов перевозок в соответствии с ADN, ADR, ICAO-TI и RID.

Начиная с 1^{го} июля 1992 года, кодекс IMDG включает в себя положения по перевозке вредных веществ, так называемых referred МОРСКИХ ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ.

Они основаны на положениях Приложения III Международной конвенции по предотвращению разливов с судов, 1973, которая была изменена Протоколом 1978 года (MARPOL 73/78), регулирующим предотвращение утечки вредных веществ, перевозимых по морю в упакованной форме. Приложение III ссылается на кодекс IMDG.

В 1996 году MSC согласился, что кодекс IMDG должен быть пересмотрен для соответствия формату правилам ООН UN. MSC 23 мая 2000 года принял поправку 30-00 к кодексу IMDG, которая содержит первую полную редакцию в переформатированном стиле. Эти поправки вступили в силу 1^{го} января 2002 года. В мае 2004 года MSC одобрил Поправку 32-04, которая вступила в силу 1^{го} января 2006 года.

Тестовый вопрос

1. Верно или Неверно?

- a. IMDG – это международные правила, регламентирующие перевозку опасных грузов по морю. (В)
- b. IMDG содержит положения касательно классификации, маркировки и упаковки опасных грузов. (В)

2.3.3 Упаковывание и маркировка опасных грузов при морских перевозках

Цель изучения

Слушатель должен понимать основные моменты условий упаковки опасных грузов и классификации опасных грузов по кодексу IMDG. Слушатель также должен уметь разбираться в различных ярлыках в соответствии с классами опасных грузов.

Упаковывание

Положения по упаковке в кодексе IMDG

Международный кодекс по морской перевозке опасных грузов (кодекс IMDG) содержит несколько положений, регламентирующих требования к упаковке. Например:

- упаковка должна выдерживать нормальные условия перевозки
- не вступать в химические реакции с содержимым
- хорошо закрыта: предотвращение утечек
- не проливать содержимое.

Также содержатся требования к

- разделению различных веществ
- маркировке
- информации в документах
- требованиям к перевозочному оборудованию
- процедурам перевозки и обработки.

Маркировка

9 Классов опасных грузов

Кодекс IMDG определяет 9 классов опасных грузов:

- 1 Взрывчатые вещества
- 2 Сжатые (Сжиженные) газы
- 3 Легковоспламеняющиеся жидкости
- 4 Легковоспламеняющиеся твердые вещества
- 5 Окисляющие вещества и органические перекиси
- 6 Ядовитые и инфекционные вещества
- 7 Радиоактивные материалы
- 8 Коррозионные материалы
- 9 Прочие опасные грузы

Классы 1, 2, 6 и 7 называются Закрытыми классами: разрешена перевозка только веществ, указанных в специальном списке.

Другие классы являются Открытыми: указаны только соответствующие физические характеристики.

Все классы имеют специальные ярлыки. На дополнительных ярлыках указывается температура, фумигация и т.д. Следующие картинки иллюстрируют ярлыки для каждого класса, регулирующегося кодексом IMDG.

<p>Labels of class 1</p>		<p>MARINE POLLUTANT Mark</p>
	<p><small>** Place for division - to be left blank if explosive is the subsidiary risk. ** Place for compatibility group - to be left blank if explosive is the subsidiary risk</small></p>	
<p>Labels of class 2</p>		<p>ELEVATED TEMPERATURE Mark</p>
<p>Labels of class 3</p>		<p>FUMIGATION WARNING Sign</p>
<p>Labels of class 4</p>		
<p>Labels of class 5</p>		
<p>Labels of class 6</p>		
<p>Labels of class 7</p>		
<p>Labels of class 8</p>		
<p>Labels of class 9</p>		

Тестовые вопросы:

1. Какие из следующих утверждений неверны?

- a. IMDG классифицирует опасные грузы на 9 классов
 - b. Разрешены утечки из упаковки в небольших количествах некоторых опасных грузов
 - c. Необходимо убедиться, что упаковка опасных грузов не вступает в химические реакции с содержимым
 - d. Все классы опасных грузов имеют специальные ярлыки
- (b)

▪ **Гаагские правила / Гаагско-Висбийские правила / Гамбургские правила**

Цель изучения

Слушатель должен знать три важных конвенции, регулирующих перевозку грузов по морю и их применимость.

Слушатель также должен знать какие основные отличия между этими тремя конвенциями.

Наиболее известные международные конвенции, которые регулируют коммерческую деятельность по морским перевозкам грузов – это Гаагские правила (1924), Гаагско-Висбийские правила (1968) и Гамбургские правила (1978). Они имеют огромное значение в понимании режимов различных прав и обязанностей, которые применяются к сторонам, участвующим в морской перевозке.

Гаагские правила

Во времена развития международного судоходства в девятнадцатом столетии, главным правовым режимом для морских перевозок оставалось соблюдение положений договора. В результате, океанские перевозчики часто вставляли в коносамент положения, исключаящие их ответственность, хотя было много положений об ответственности, применяемых общим правом. Многие страны-импортеры считали несправедливым со стороны перевозчиков вносить это в коносамент, и определили минимальные обязательства перевозчика и ограничили их возможность снимать с себя ответственность. В этом отношении, Хартский Закон США 1893 года является хорошим примером, который также очень сильно повлиял на национальное законодательство.

Перевозчики, через Комитет морского права Международной юридической ассоциации (СМІ), создали макет правил в Гааге в 1921 году для защиты своих интересов и соответствия уровню международного единообразия. В 1924 году этот макет правил стал Международной конвенцией для унификации некоторых правил по применению коносамента (Гаагские правила 1924 года).

По Гаагским правилам перевозчик принимает на себя обязательства обеспечить сохранность груза во время перевозки и не имеет право исключать ответственность. В свою очередь, перевозчику предоставляется определенный уровень защиты. В дополнение, Гаагские правила устанавливают лимит ответственности перевозчиков до £100 золотых франков за одно место высокой стоимости. Судебный процесс должен закончиться за один год. Гаагские правила также обязательны и в них предусматривается, что любой пункт договора, стремящийся к снижению пошлины или ответственности, предусмотренные Правилами, будет являться недействительным и не имеющим юридической силы.

Гаагские правила строго поддерживаются и соблюдаются многими странами, представляющими интересы перевозчиков, в том числе и большинством Западно-Европейских стран и других крупных судоходных держав. В 2005 году около 87 государств примкнули в Гаагским правилам (<http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html>).

Гаагско-Висбийские правила

В 1968 году протокол, предназначенный для внесения поправок в положения, которые в целом признавались как создающие особые проблемы в Гаагских правилах 1924 года, был согласован в Брюсселе. Гаагские правила, исправленные данным Протоколом, с того времени стали называться Гаагско-Висбийскими правилами.

Гаагско-Висбийские правила и Гаагские правила

Основное изменение в Гаагско-Висбийских правилах заключалось в лимите ответственности. Гаагско-Висбийские правила увеличили ответственность за одно место до примерно £500, вместе с тем, предложив альтернативу использовать для базы для лимита ответственности вес и специальное положение о лимите при перевозке

контейнеров. Специальное право заимствования (SDR), введенное Международным валютным фондом (IMF) заменило золотые франки как средство расчета лимитов.

В общем, Гаагско-Висбийские правила сохранили форму и структуру Гаагских правил. Следовательно, они также стали шире представлять интересы судовладельцев. В 2005 году 27 сторон (включая регионы) примкнули к протоколу 1968 года. (<http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru06.html>) От государств-членов ЕС наблюдается важность и существенная сила Гаагско-Висбийских правил.

Применение Гаагско-Висбийских правил

Гаагско-Висбийские правила являются обязательными к применению при перевозке грузов по коносаменту или подобному товарораспорядительному документу, если

- коносамент выпущен договаривающимся государством или
- перевозка осуществляется из порта договаривающего государства или
- контракт или коносамент содержит утверждение, что перевозка регулируется этими правилами, или законодательством любой страны.

Последний пункт известен как выбор закона, который в коносаменте часто включен в специальный пункт, известный как Оговорка «Парамаунт».

Как и в Гаагских правилах, обязательное применение Гаагско-Висбийских правил означает, что от Правил нельзя отклоняться. Различные соглашения сторон, которые согласно Гаагско-Висбийским правилам должны сократить или исключить обязательства перевозчика, являются недействительными и не имеющими юридической силы. На такие пункты договора можно не обращать внимание.

Для применения Гаагско-Висбийских правил, **не имеет значения:**

- страна приписки судна
- страна перевозчика
- страна отправителя
- страна получателя
- или кого-либо еще, причастного к договору перевозки

Что регулируется Гаагско-Висбийскими правилами?

Вкратце, это могут быть положения по следующим вопросам:

- обязанности перевозчика
- ситуации, в которых перевозчик может ходатайствовать о снижении уровня ответственности и размере лимита своей ответственности
- период, на протяжении которого перевозчик несет прямую ответственность за груз, который должен быть перевезен.

Обязанности перевозчика

Согласно Гаагско-Висбийским правилам, основной обязанностью перевозчика является:

доставить грузы в том же состоянии, в котором они были получены перевозчиком.

Более того, перевозчик несет ответственность за предоставление судна, пригодного для морской перевозки в хорошем состоянии. Подробнее, речь идет о следующих аспектах:

- мореходные качества
- экипаж, оборудование и снабжение
- хорошее состояние трюмов, камер заморозки и охлаждения.
- В общем, перевозчик должен добросовестно и надлежащим образом предпринять все возможные меры для обеспечения: ‘...аккуратной и правильной погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения и выгрузке доставленных грузов.

Период ответственности

Период ответственности зависит от периода в который перевозчик взял на себя ответственность доставить грузы в том же состоянии, в котором они были получены. Согласно Гаагско-Висбийским правилам, этим периодом считается

“... с момента когда грузы были загружены, до момента, пока грузы не были выгружены с судна”.

Стороны по договору перевозки (отправитель и перевозчик) могут не оговаривать в соглашении, что погрузка и/или разгрузка будет осуществляться за счет и за риск стороны, заинтересованной в страховании груза.

Распространенным пунктом договора, например, является F.I.O. (Погрузка и разгрузка оплачивается фрахтователем).

Гамбургские правила

Введение Гамбургских правил в 1978 году в значительной степени стало результатом изменения политической схемы на арене

международной торговли и транспорта. Многие развивающиеся страны считали Гагские и Гагско-Висбийские правила продуктом развитых индустриальных стран и, следовательно, интересы развивающихся стран были предусмотрены меньше. Полная схема Гагских и Гагско-Висбийских правил также считалась устаревшей и неполной с юридической точки зрения. Под политическим давлением за изменение, через ООН и особенно, Конференцию ООН по торговле и развитию (UNCITRAL), был составлен список правил для замены Гагских Гагско-Висбийских правил и согласован на Дипломатической Конференции в Гамбурге в 1978 году. Этот список правил известен под названием Гамбургские правила.

Гамбургские правила и Гагско-Висбийские / Гагские правила

Гамбургские правила в дальнейшем увеличивают ответственность перевозчиков как таковую по отношению к судовладельцам. Период ответственности перевозчика выходит за пределы леера судна, для того чтобы охватить период, когда он несет ответственность за груз в порту. Была введена единообразная система ответственности, основанная на предполагаемой вине перевозчика, вместе с совместной ответственностью фактического перевозчика и перевозчика по договору. Ограничения ответственности перевозчика увеличились. Временные рамки расширились от одного до двух лет. Гамбургские правила также предоставляют широкий выбор судебной власти заявителю претензии по грузу.

Например, в Гамбургских правилах другие подходы к:

- палубному грузу
- периоду ответственности за груз до и после морской перевозки
- более высокая компенсация за утерю и повреждение
- более длительный период ограничения.

Вкратце, различия между Гагскими / Гагско-Висбийскими правилами и Гамбургскими правилами заключаются в том, что Гамбургские правила применяют более строгий режим ответственности к перевозчику.

☞ Гамбургские правила более благоприятны для грузо-заинтересованных сторон и менее благоприятны для перевозчиков.

Обеспечили ли Гамбургские правила лучшее юридическое и коммерческое решение для международных морских перевозок, все еще остается вопросом. Возможно, это скорее политический, чем

юридический вопрос, относительно того, будут ли, в конечном счете, Гамбургские правила более широко приниматься.

В 2005 году к Гамбургским правилам примкнули 26 стран-участниц, большинство из которых расположены в Африке и имеют небольшой интерес в отрасли морских перевозок.

(<http://www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html>)

Тестовые вопросы

1. Среди Гаагско-Висбийских правил и Гамбургских правил, какие наиболее благоприятны для интересов отправителя, в связи с тем, что они устанавливают более строгий режим ответственности для перевозчика?

- c. Гамбургские правила
- b. Гаагско-Висбийские правила
- a. Гаагские правила
- d. Все одинаковы

(a)

2. Гаагские правила или Гаагско-Висбийские правила будут применяться, пока соблюдаются следующие условия:

- a. Коносамент выпущен в договариваемом государстве
- b. Перевозка осуществляется из порта в договариваемом государстве
- c. Оговорка «Парамаунт» в коносамента определяет правила, которые применяются
- d. Или же a, b, или c

(d)

3. Верно или Неверно?

Что регулируется Гаагскими правилами / Гаагско-Висбийскими правилами?

- a. Ответственность перевозчика (В)
- b. Ситуации, в которых перевозчик может исключать или ограничивать свою ответственность (В)
- c. Правила упаковки и маркировки опасных грузов, перевозимых по морю (Н)
- d. Правила по безопасности и сохранности при морских перевозках (Н)
- e. Период, на протяжении которого перевозчик несет ответственность за груз, который должен быть перевезен (В)

2.3.4 Балтийский и Международный морской совет (BIMCO)

Цель изучения

Слушатель должен понимать для чего существует BIMCO, основную цель, структуру BIMCO и его деятельность.

BIMCO – это аббревиатура названия Балтийский и международный морской совет, www.bimco.org. BIMCO – это главная международная организация занимающаяся вопросами чартерного судоходства на рынке перевозок и различными вопросами международного судоходства.

Цель:

Изучать вопросы, влияющие на лиц, ищущих сотрудничество и предоставление вклада практического характера для обеспечения того, чтобы экономическое влияние новых постановлений на судовладельцев было оценено.

Цели BIMCO направлены на снижение споров путем разработки стандартизированной документации и единообразного применения правил и норм перевозки грузов.

Структура:

Руководящий орган – это Общее собрание.

Правление состоит из членов из 20 стран.

BIMCO осуществляет свою деятельность через Постоянный секретариат, который занимается текущими вопросами. Исполнительный комитет несет ответственность за руководство. Документарный комитет несет ответственность за документарные вопросы.

Факты:

- Основан в 1905 году для судоходной промышленности, штаб-квартира в Копенгагене, Дания
- Представляет судовладельцев, судовых брокеров, агентов, и Клубы P&I, покрывающих 61% мирового океанского флота сухогрузного и танкерного флота
- Члены в 121 стране, покрывающие всю мировую океанскую торговлю
- Члены, представляющие межправительственные организации, местные и национальные власти по нормам и законодательству в отрасли судоходства

-
- Развитие стандартизированной документации, основанной на согласованных правилах и нормах (Чартер-партия, коносамент и т.д.)

Документарный комитет в ВІМСО создает и развивает судовые документы. Многие общеизвестные формы чартер-партий были разработаны ВІМСО. ВІМСО также в любой момент может запросить предоставить информацию, например, о накоплении грузов в определенном порту, портовых сборах и платежах, правилах и инструкциях порта и т.д. Если кто-нибудь в отрасли судоходства неоднократно и сознательно по ошибке нарушает правила торговли или что-нибудь иное, он/она может официально уведомить об этом ВІМСО.

Вопрос:

1. ВІМСО – это:

- a. Балтийский и международный морской совет, штаб-квартира в Дании
 - b. ВІМСО занимается вопросами чартерного судоходства на рынке грузовых перевозок
 - c. ВІМСО составил много стандартных чартер-партий
 - d. Все вышеперечисленное
- (d)

2.4 Услуги судоходства

Цель изучения

Слушатель должен знать два типа океанских перевозок (линейные и чартерные), и понимать различия между ними.

Слушатель должен знать различные типы функционирования и операторов линейных перевозок.

Слушатель должен знать различные типы чартеров в чартерных перевозках, основные термины, используемые в чартерах, и основные положения чартерного договора.

Вы можете сравнить различия между линейными и трамповыми перевозками на примере трамвая и такси. Водитель трамвая четко знает время, когда у него предстоит остановка. Он может почти минута в минуту рассчитать, где он будет находиться в указанное время. Он придерживается определенного расписания, а трамвай, как вид транспорта, определяет маршрут и время. С другой стороны, водитель такси не имеет представления, что будет дальше. Он везет пассажира (груз) туда, куда нужно самому пассажиру. Другими словами: маршрут и время определяются пассажиром/грузом.

Вопросы:

1. Верно или неверно?

Морские суда могут эксплуатироваться в нескольких режимах.

Какими они могут быть?

- Линейные перевозки (В)
- Чартерные перевозки (В)
- Трамповые перевозки (В)

2. Какие характеристики присущи линейным и чартерным перевозкам?

Пожалуйста, объясните вкратце.

Вопрос	Ответ
Больше перевозится навалочных грузов	Чартерные перевозки
Больше перевозится контейнеров	Линейные перевозки
Фиксированные маршруты	Линейные перевозки
Перевозки осуществляются по всему миру, в зависимости от того, где есть грузы	Чартерные перевозки
Фиксированное расписание рейсов	Линейные перевозки
Как правило, после разгрузки судно идет порожним до следующего порта	Чартерные перевозки
Суда фрахтуются на ограниченный период	Чартерные перевозки
Суда фрахтуются на определенный рейс	Чартерные перевозки
Фиксированные тарифы	Линейные перевозки

2.4.1 Линейные перевозки

Цель изучения

Слушатель должен знать основные возможности линейных перевозок и грузы, которые перевозятся линейными перевозками.

Слушатель должен иметь представление о различных участниках, а также об организациях, которые могут быть вовлечены в линейные перевозки, например линейные конференции, консорциумы, аутсайдеры, понимать их цели и различия между ними.

Линейные перевозки

При линейных перевозках, судовладелец, перевозчик или оператор осуществляет регулярное сообщение между определенными портами и обычно по определенному расписанию. Линейный оператор действует, как обычный перевозчик, принимая к перевозке все генеральные грузы между портами, которые он обслуживает.

При линейных перевозках, суда отправляются в и из определенных портов по постоянному расписанию. Суда отклоняются от этого расписания только в случае каких-либо непредвиденных обстоятельств.

Линейные перевозки – это четко контролируемая деятельность, при которой оплата зависит от продолжительного сотрудничества. Ставки тарифов на грузовые перевозки не подвержены влиянию различных изменений, которыми характеризуется рынок трампового судоходства. Тем не менее, линейные перевозки зависят от рыночных изменений, в зависимости от наличия грузов и погрузочных факторов по каждому рейсу.

Линейные суда получают большую часть своих грузов через контрактных линейных агентов. Экспедиторы и линейные агенты играют важную роль в заключении договора перевозки между судовладельцем и грузовладельцем.

Линейные грузы

Генеральные грузы всегда перевозились линейными судами. После внедрения контейнеров, все больше и больше грузов стали перевозить в контейнерах. На раннем этапе контейнеризации, на рынке наблюдалось резкое снижение обычных отправок, а взамен, продолжительный рост контейнерных отправок.

Следовательно, обычные суда, предназначенные для перевозок обычных грузов, все больше и больше вытеснялись специально оборудованными контейнеровозами.

Несмотря на то, что контейнерные перевозки преобладают над линейными, контейнеризация не полностью вытеснила линейные суда. Конвенциональные линейные перевозки продолжали развиваться параллельно с развитием контейнерных перевозок.

Контейнерные перевозки нуждаются в больших инвестициях в специально оборудованные суда, в оборудование в портах и на терминалах. Также можно сказать, что контейнерные линейные перевозки часто выполняются международными компаниями, для многонациональных целей, для того, чтобы соответствовать требованиям больших клиентов.

Когда в порт, оборудование или суда вкладываются меньшие инвестиции, и объемы грузов небольшие, а также преобладают перевозки на небольшие расстояния, мы легко можем сделать вывод, что в объеме перевозок преобладают конвенциональные отправки.

Линейные конференции / Консорциумы

Линейные конференции

Линейная конференция – это добровольное объединение двух или более перевозчиков-операторов, осуществляющих свою деятельность в определенном регионе на общих договорных условиях, по одинаковым ценам и расписанию, основной функцией которых является предоставление приемлемых тарифов для судов и грузоотправителей.

Цель конференции – это поддержка стабильных рыночных условий и рыночной конкуренции среди перевозчиков, а также снижение конкуренции среди судовладельцев, обслуживающих одни и те же порты. Другим важным элементом является управление правилами эксплуатации, который гарантируют судам унифицированный уровень услуг, предоставляемых линиями.

Вкратце, линейная конференция может быть охарактеризована как разновидность картеля, при котором линейные перевозчики предлагают свои услуги и установленные тарифы. Конференции устанавливают грузовые тарифы и координируют судовые загрузки и расписание рейсов. Примером конференции является FEFC (Far East Freight Conference – Дальневосточная грузовая конференция) и ТАСА (Trans Atlantic Conference Agreement – Трансатлантическая конференция).

В связи с антитрестовским законодательством в Европейском Союзе, в настоящее время внедрение конференций обсуждается.

Преимуществом линейной конференции является предоставление достоверного расписания рейсов и услуг. Неудобством является возможность повышения цен.

Как правило, линейные конференции являются закрытыми, но могут быть и открытыми, в том случае, если это является требованием национального законодательства, как в Соединенных Штатах Америки. В открытую линейную конференцию может вступить любой желающий.

Линейные операторы обычно больше, чем другие судовладельцы занимаются улучшением технологий обработки грузов; также они чаще принимают участие в развитии портов, которые регулярно ими обслуживаются.

Грузоотправителям предоставляются различные скидки, если они постоянно сотрудничают с линией.

Консорциумы

Некоторые линии, входящие в конференцию, или все линии конференции могут объединиться в форму под названием грузовой фонд или консорциум.

Целью создания консорциума является, по существу, объединение для совместной работы нескольких флотов различных компаний в один флот для осуществления перевозок. Главным образом, консорциумы создаются внутри конференций, путем комбинирования деятельности двух или более конференциальных линий.

Консорциум может иметь различные уровни интеграции, от свободных сделок исключительно практического характера до тесно связанных коммерческих союзов. Суда в консорциумах могут быть в собственности индивидуальных линий. Линии в рамках консорциума остаются отдельными юридическими лицами, но сотрудничество между ними может быть расширено – помимо коммерческой деятельности, они могут заниматься совместным маркетингом, выпуском общих коносаментов и т.п. Также консорциум имеет дело с линейными операторами в области торговли.

Сегодня трудно определить количество консорциумов в мире. Ориентировочное количество – около 40.

Неконференциальные линии (аутсайдеры)

Во многих случаях деятельность линейного судоходства осуществляется в рамках линейных конференций. Линейный оператор, который еще не был принят в закрытую линейную конференцию, однако, также может конкурировать с членами конференции как «аутсайдер».

Деятельность линейного судоходства, не осуществляемая в рамках линейных конференций, часто называется полулинейной.

Поскольку аутсайдеры в большинстве случаев не могут предоставить достаточный уровень частоты отправок или уровень обслуживания, которые может предоставить конференция, они стремятся предлагать более низкие цены. В сущности, аутсайдеры дороже, но вследствие факторов дохода и спроса, аутсайдеры часто могут изменять графики рейсов, и по этой причине, аутсайдеры не заслуживают такого доверия, как конференция или объединения перевозчиков.

В определенных районах плавания, например, в Северной Америке, существует некоторое взаимодействие между конференциями и независимыми линиями в области пропускной способности и тарифов.

Чартерные грузы

Линейный оператор не всегда получает достаточное количество груза от линейных конференций. Дисбаланс в объемах груза между внешним и внутренним отрезками пути кругового рейса часто вынуждает линии конкурировать на свободном рынке. Поэтому, когда рынок на низком уровне или объемы грузов в линейных перевозках уменьшаются, для того чтобы заполнить пространство на борту, операторы могут фрахтовать судно по принципу времени или рейса, т.е. тайм-чартер или рейсовый чартер.

В случае тайм-чартера, это будет дорого или дешево в зависимости от поставки судов и сроков найма, главным образом пункта обратной доставки.

В случае рейсового чартера, наличие груза для запланированного рейса, который должен быть осуществлен в любом случае, может стать проблемой. Судно может быть сдано в аренду по низкой суточной ставке.

Часто, при такой низкой конъюнктуре рынка конкуренция аутсайдеров усиливается. Аутсайдеры могут осуществлять линейные перевозки только для некоторого количества рейсов, принимая фрахтовые ставки,

которые являются ниже тарифных ставок рейсовых судов, только для того чтобы поддержать осуществление рейсов, пока условия свободного рынка опять не улучшатся.

Перевозки Ро-Ро

Другим типом перевозок в линейном судоходстве, из-за особого вида груза, который часто перевозится, являются перевозки Ро-Ро. Перевозки Ро-Ро часто используются для перевозки такого вида грузов, как автомобили, грузовики и тяжеловесные грузы (неупакованные).

Рынок Ро-Ро, как собственный сектор, был основан довольно поздно, в 1970-х годах. Изначально он представлял собой просто типичную торговлю в короткие сроки между хорошо развитыми странами. Но растущий спрос на морские перевозки промышленной продукции, машинного оборудования, автомобилей и строительные материалы в 1970-х годах, а также перегруженность дорог в большинстве импортирующих стран вынудило линейных операторов искать новый тип судна, который мог бы действовать быстро и сократить время, проведенное в портах.

Океанские суда типа Ро-Ро требуют минимум портовых сооружений с очень быстрой и гибкой системой обработки груза. Суда Ро-Ро могут также разместить смешанные сырьевые товары; не ограниченные только роликовыми установками, они также допускают погрузку всех товаров, перемещаемых с помощью автопогрузчиков и, безусловно, контейнеров.

Вопросы:

1. *Грузы в линейных перевозках могут быть:*

- a. Контейнеры
 - b. Перевозки Ро-Ро
 - c. Обыкновенные грузы
 - d. Любые из вышеперечисленных
- (d)

2. *Верно или Неверно?*

Линейная конференция – это:

- a. Сотрудничество Чартер-Партий (Н)
- b. Ежегодное собрание линейных судовых компаний (Н)
- c. Сотрудничество линейных судовых компаний (В)
- d. Группа линейных судовых компаний, работающих в одном регионе (В)

3. *Какие из нижеперечисленных характеристик не применимы к этим конференциям?*

- a. Фиксированное время прибытия / отправления
 - b. В основном фиксированные тарифы
 - c. Более низкие тарифы
 - d. Стандартизированные условия перевозок
- (c)

4. *Верно или Неверно?*

- a. В открытых линейных конференциях в качестве членов также входят отправители (Н)
- b. Аутсайдеры часто сотрудничают с линейными конференциями, но также сотрудничают с ними по вопросам вместимости и тарифов (В)
- c. Суда, занятые в линейных перевозках, никогда не фрахтуются на определенное время или рейс, независимо от рыночной ситуации или наличия грузов(Н)
- d. Линейные перевозчики внутри одной конференции могут сотрудничать в форме консорциума для решения рабочих вопросов (В)

2.4.2 Чартерные перевозки

Цель изучения

Слушатель должен знать основные характеристики чартерных перевозок, различия между чартерными и линейными перевозками, и виды грузов, которые обычно перевозятся чартерными перевозками.

Слушатель должен иметь представление о процессе фрахтования, стороны, вовлеченных в фрахтование, и их функции.

Слушатель должен знать четыре типа чартеров, различия между ними, основные термины, используемые в чартере, и основные условия чартеров, а также тайм-чартеров.

Чартерное судоходство

Чартерными перевозками, которые также называются трамповыми перевозками, перевозится большинство грузов во всем мире. В чартерных перевозках судовладельцы не имеют собственных судов, осуществляющих рейсы по расписанию. В зависимости от ресурсов и необходимости, они сдают свои суда в наем по всему миру.

Чартерные перевозки обычно имеют дело с навалочными грузами. В общем, при трамповых перевозках, суда в основном загружены одним типом грузов. Например:

- Зерно
- Уголь
- Руда
- Минеральные масла
- Химикалии
- Соки
- Пищевые масла.

В отличие от линейных перевозок, где суда отправляются в и из определенных портов по установленному расписанию, в трамповых перевозках суда идут за грузом, где бы он не находился. Груз определяет, куда пойдет судно.

Фрахтовые центры мира

Лондон – это самый большой фрахтовый центр в мире, в котором расположена Балтийская биржа – важное место встреч. Нью-Йорк – второй.

Балтийская биржа



...история создания

Несмотря на радикальные изменения в торговой практике за последние несколько десятилетий, Лондон сохранил свой статус главного морского и финансового центра. Важную роль в этом сыграла Балтийская Биржа. Основанная около 250 лет назад, она быстро адаптировалась к промышленному и технологическому прогрессу, сохраняя при этом свою главную цель – содействие деятельности международного судоходства.

Другие фрахтовые центры Европы находятся в Гамбурге и Генуе.

Благодаря, современным коммуникационным технологиям, нет необходимости в личном присутствии в любом из этих центров. Поэтому в фрахтовой деятельности необходимо всегда учитывать, что различия во времени между различными городами могут сыграть важную роль.

Участники фрахтового судоходства

Судовладелец

Судовладелец – это собственник судна. Когда собственник принимает решение использовать судно для трамповых перевозок, он начинает заниматься постоянными поисками груза. Это занимает много времени и требует наличия специальных знаний и навыков, которых у него, как правило, нет. Таким образом, он является субподрядчиком для поиска груза для одного или более брокеров.

Фрахтователь

Фрахтователь – это лицо, которое нанимает (фрахтует) судно по заранее оговоренному маршруту или периоду. В принципе, любой, кому необходимо перевезти какой-либо груз, может нанять/зафрахтовать судно. Не смотря на это, на практике, это обычно торговые дома или производители, которые чаще всего перевозят навалочные грузы большими партиями – зерно, нефть, масла, руда, удобрения и т.д. Однако фабрика или завод, также может самостоятельно зафрахтовать судно

Судовой брокер

Также как экспедитор или линейный агент в линейных перевозках, эти брокеры сводят вместе судовладельца и фрахтователя при фрахтовых перевозках.

Функции судовых брокеров

В общих чертах, различие между судовыми агентами специализирующихся на линейных перевозках и этих, работающих в тралповых перевозках, можно описать следующим образом:

- Судовые агенты специализирующиеся на линейных перевозках ищут клиентов от имени линии, которую они представляют и следовательно имеют договор с «оператором линии» и различными лицами, связанными с грузом (линейный агент или экспедиторский агент).
- Судовой агент, специализирующийся на тралповых перевозках имеет больше договоров, и ищет клиентов для себя, не как представитель судовой линии (судовой брокер).

Область деятельности судового брокера международная и достаточно обширная. Для судового брокера, поиск заказов означает установление и поддержку контактов с максимальным количеством сторон. Поэтому он скорее напряженно трудится не в поиске груза, а в поиске клиентов. Кроме того, регулярное посещение всех этих сторон (его клиентов) является совершенно необходимым. Клиенты могут установить, когда агенту следует прибыть в порт.

Судовой брокер связан со следующими участниками рынка:

- судовладельцы
- торговые дома
- производители
- другие фрахтовые брокеры.

Для того чтобы в этом бизнесе было все хорошо, судовому брокеру необходимо постоянно быть хорошо проинформированным обо всех изменениях на рынке. В зависимости от развития, его/ее услуги сейчас могут понадобиться судовладельцу, а затем и грузовладельцу. Для всех заинтересованных сторон, это вопрос спроса и предложения

Виды судовых брокеров

Не смотря на то что, брокер сводит вместе две стороны и действует от их имени, на практике судовых перевозок, мы можем увидеть, что брокер всегда будет действовать для и от имени только принципала, а не собственника или фрахтователя. Брокер, который действует от имени судовладельца, называется брокер собственника. Брокер, который действует от имени фрахтователя, называется брокер фрахтователя. В зависимости от развития и специализации, брокеры выступать во многих других видах.

Конфиденциальный или эксклюзивный брокер – это единственный брокер, которого выбирает собственник для сотрудничества только с ним. Или же собственник может также работать с большим количеством брокеров, предоставив им одинаковые возможности для осуществления их деятельности.

На рынке с широким диапазоном деятельности, таким как рынок навалочных грузов, один брокер не имеет возможности охватить всё своими прямыми связями. Таким образом, брокер заинтересован в том, чтобы свести конфиденциального брокера собственника с брокером, который подходит фрахтователю, такой брокер называется **конкурентоспособный брокер**.

Кабельные брокеры – это брокеры, которые преимущественно составляют список предписаний, распространенный в одном транспортном центре, таком как Нью-Йорк, и затем распространяют списки брокерам в других транспортных центрах, таких как Лондон, Токио, Осло или Гамбург.

В зависимости от деятельности, которую осуществляют брокеры, мы также можем выделить судовых брокеров и тех, которые занимаются куплей-продажей, портовые агентства и линейные или погрузочные агентства.

Брокеры купли-продажи – в основном занимаются покупкой и продажей судов.

Портовый агент представляет собственника и помогает судну за счет собственника найти наилучшие загрузки. Портовый агент контактирует с местными властями.

Линейный агент – функции такие же, как у генерального агента линии, но внутри определенного географического региона. Линейные агенты во многих случаях представляют собственников. Линейные агенты могут контактировать с грузоотправителями и экспедиторами в своем регионе, а также выполнять работу для линии или же портового агента.

(Источник: Shipbroking and Chartering Practice, Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandevam, 5th edition, LLP, 1999)

Иногда в чартер-партии собственник и фрахтователь соглашаются, фрахтователь имеет право назначать того портового агента, который ему выгоден. В этом случае, собственник может определенным образом защитить свои интересы, путем назначения **хозяйствующего агента** или **защитающего агента**.

Защищающий агент – это доверенный агент, специально назначенный судовладельцем для защиты его интересов, например при одобрении агента фрахтователя, оговоренного в чартер-партии. Защищающий агент обычно назначается, когда агент фрахтователя назначает кого-то, кого не знает судовладелец или когда возможны споры. Тем не менее, назначение защищающего агента означает, что судовладелец заплатит дополнительный агентский сбор.

Хозяйствующий агент – это доверенный агент, представляющий судовую компанию при фрахтовании судна. Хозяйствующий агент занимается только вопросами судна и судоходной компании, например пригодностью судна и экипажа. Лицо, выполняющее эту функцию, обычно не привлекается к вопросам загрузки и выгрузки. Его агентский сбор оплачивается судовладельцем.

Если все участники трамповой перевозки, определили своих агентов, все эти агенты будут работать на одном судне. В данном примере мы предполагаем, что владельцы сдают в аренду судно тайм-чартерному фрахтователю, который в свою очередь заключил договор фрахтования судна на рейс.

первый агент	→	агент фрахтователя для фрахтователя по рейсового чартера
второй агент		защищающий агент для фрахтователя по тайм-чартеру
третий агент	→	хозяйствующий агент для судовладельца

В этом случае, второй агент подтверждает, что первый агент не действует против интересов фрахтователя по тайм-чартеру. Третий агент следит только за интересами интересов судовладельца.

Фактически, агент может одновременно выступать в нескольких вышеуказанных ролях.

Договора чартера

В трамповых перевозках, существуют несколько различных возможностей найма судна, например, на определенный рейс или на определенное время. Соответственно существует несколько типов чартеров, которые называются рейсовый чартер, тайм-чартер и чартер на судно. Зачастую, договор фрахтования похож на чартер на последовательные рейсы, что является особым видом чартерного рейса, описан как другой вид фрахтования.

1) Рейсовый чартер

Когда фрахтователь и собственник договариваются, что судно перевезет определенный груз из пункта А в пункт В, или выполнит ряд последовательных рейсов между этими пунктами – это рейсовый чартер.

Следовательно, рейсовый чартер – это один или несколько рейсов, например «три последовательных рейса». Лицо, которое фрахтует судно называется фрахтователь рейса, оплата за него называется фрахт, а договор – рейсовый чартер.

Рейсовый чартер является типичным для чартерных перевозок. Фрахтователь может быть собственником груза, а также фрахтовать судно за счет кого-то другого. У «владельца» судна, с которым заключается рейсовый чартер, судно в тоже время может находиться в тайм-чартере или также в рейсовом чартере, то есть он может являться субфрахтователем судна. В случае, когда владелец не является зарегистрированным собственником судна, его обычно называют «владелец тайм-чартера» или «владелец-распорядитель». Таким образом, может существовать цепочка отдельных чартер-партий, связанных между собой.

В рейсовом чартере фрахт рассчитывается за выполняемый рейс. Это может быть фиксированная сумма за тонну перевозимого груза или общая сумма. Уровень фрахтования зависит от рынка, т.е. спроса и предложения.

Включается точное количество дней на погрузку и выгрузку груза. Если фрахтователю необходимо затратить больше дней на погрузочно-

разгрузочные операции, необходимо будет дополнительно заплатить за время, проведенное судном в порту. Это называется *демередж*. Если на погрузку и выгрузку затрачивается меньше времени, чем запланировано, обычно судовладелец возвращает часть оплаты фрахтователю. Это называется *диспач*. В Европе, в наше время диспач является очень редким явлением. Количество дней на погрузку и выгрузку указывается в чартер-партии.

Обычно стоимость операций, портовые сборы и топливные сборы являются заботой собственника.

2) Тайм-чартер

Если владелец дает фрахтователю возможность распоряжаться судном на определенный период времени, в течение которого фрахтователь, в рамках договора фрахтования, контролирует коммерческие операции судна – этой тайм-чартер.

При тайм-чартере, судно сдается на определенный период. В чартер-партии указывается какое судно было передано фрахтователю и когда оно должно быть возвращено владельцу. Фрахтователь временно выступает в роли собственника и становится заменой собственника, или так называемым “заместителем собственника”. Следует отметить, что часто фрахтователь принимает на себя ответственность за коммерческие операции, а владелец несет ответственность за морские операции. По тайм-чартеру экипаж нанимается владельцем, который несет ответственность за содержание и техническое обслуживание судна, а также за контроль над грузом. Тем не менее, фрахтователь в рамках контракта, имеет право определять какие рейсы должны выполняться, и какие грузы будут перевозиться.

При тайм-чартере фрахт определяется за единицу времени (например за месяц из 30 дней) и регулярно заблаговременно оплачивается. Величина фрахта больше всего зависит от рынка.

Как и в рейсовых чартерах, оплата операций, связанных с работой судна является обязанностью владельца. В отличие от рейсового чартера, топливные и портовые сборы включены в тайм-чартер и их оплата является обязанностью фрахтователя.

3) Чартер на судно

Чартер на судно, который также называют димайз-чартер, означает, что судно передается фрахтователю на определенный период времени, но фрахтователь принимает на себя практически все обязанности, связанные с эксплуатацией судна, за исключением капитальных затрат. По такому чартеру, пустое судно – без экипажа, оборудования, топлива

и т.д., передается фрахтователю собственником. Это делается по специальной ставке за тонну суммарной грузовместимости судна, рассчитанной на период найма.

С этого момента, фрахтователь выполняет почти все функции собственника, за исключением оплаты капитальных затрат, и несет ответственность за коммерческую работу и техническое состояние судна, а также будет оплачивать содержание судна, затраты на экипаж и страхование и т.д. В принципе, капитан и экипаж назначается фрахтователем. Тем не менее, так не всегда происходит на практике.

В практических условиях чартер на судно используется как способ финансирования новых построенных судов. Чартер на судно является нормой, например для банков или группы инвесторов приобретающих судно, путем инвестирования. Они не знают, как судно будет эксплуатироваться в дальнейшем. В таком случае они могут передать судно имеющейся судовой компании через брокера в чартер на судно. Таким образом, владелец судна не покупает судно по высокой цене, а просто берет его в наем.

Чартер на судно обычно является долгосрочным, например на 10 лет, и часто зависит от управленческого соглашения. Кроме того, фрахтователю часто предлагают купить судно в долгосрочную рассрочку или в течение периода фрахтования.

Чартер на судно достаточно необычный тип чартера, но с изменением направлений капиталовложений, он становится все более популярным. Чаще его называют видом финансирования постройки судна, чем соглашением чартера.

Управленческое соглашение

Управленческое соглашение не является соглашением фрахтования в его традиционном понимании, а скорее соглашением о ноу-хау и услугах, в котором управляющему могут быть предоставлены полномочия управлять судном и наблюдать за ним, или значительно более широкое обязательство руководить и находить работу для судна, как если бы он был владельцем, за счет действующего владельца. Точная ответственность управляющего меняется, но преимущественно руководитель заключает соглашения, ссылаясь на судно, от имени и за счет владельца.

Соответственно, за последние годы также произошло учреждение так называемых «судовых управляющих компаний». Деятельность таких компаний может быть ограничена до коммерческого управления,

технического управления или управления экипажем судна. Необходимо осознать, что управляющая компания осуществляют деятельность только от лица судовладельцев.



4) Договор фрахтования / договор на объем

Договор фрахтования, обозначаемый аббревиатурой CoA – это специальный тип чартера, при котором судовладелец заключает соглашение с фрахтователем на перевозку для фрахтователя в течение определенного периода времени большого количества грузов между определенными портами. Судовладелец выбирает судно. В зависимости от обстоятельств, он может называться договором на количество или на объем.

CoA может основываться различных базах. Обычно CoA – это также договор

- на перевозку определенного вида и количества грузов
- на две или несколько отправок
- заключенный на длительный период.

При CoA, сам судовладелец обычно устанавливает прямые отношения с производителем для перевозки оговоренного количества груза из пункта А в пункт В в согласованный период времени. Судоводная компания сама определяет какое судно (подходящего типа) будет использоваться и когда. Судовладелец может использовать несколько своих судов почти на постоянной основе. Договора фрахтования также дают возможность судовым компаниям взять груз в обратный рейс, например, который может повлечь за собой эффективную, перспективную транспортную систему с регулярным грузопотоком.

В рамках договора о фрахтовании (CoA) или договора об объеме груза, отдельное судно имеет меньшее значение для фрахтователя, но важный момент заключается в том, что владелец исполняет свои обязанности по перевозке согласованного типа тоннажа.

Формы для составления договора о фрахтовании (CoA)

Ниже представлены примеры различных форм для составления договора о фрахтовании (CoA).

- Судовладелец осуществляет перевозку между X и Y тонн зерна из пункта А в пункт В в течение xxxx года.
- Судовладелец осуществляет перевозку всего груза, отгруженного фрахтователем из порта погрузки А в пункт назначения В в течение периода xxxx-xxxx (годов).
- Судовладелец имеет право перевезти всю нефть, импортированную фрахтователем в течение xxxx и xxxx (годов).
- Судовладелец имеет право и обязательство по перевозке всех транспортных средств, экспортированных фрахтователем в течение периода xxxx-xxxx (годов), а фрахтователь гарантирует, что он/она осуществит не менее пяти отправок за год, каждая из которых будет состоять из X-Y транспортных средств.

(Источник: Shipbroking and Chartering Practice, Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandevam, 5th edition, LLP, 1999)

Условия чартера

Условия чартера часть используются в рейсовом чартере для объяснения деталей соглашения на перевозку. В рейсовом чартере существует три основных условия чартера:

- **гросс-чартер**
- **нетто-чартер**
- **FIО-чартер**

Ставка чартера – это тариф договора чартера в USD / тонна или USD / куб.м. Все ставки чартера включают амортизацию судна, стоимость экипажа, бункера и администрации. В зависимости от условий чартера, портовые сборы и сборы за погрузку / выгрузку могут быть включены или не включены.

Гросс-чартер

Гросс-чартер включает все фрахты рейса, в т.ч. портовые сборы и сборы за погрузку/выгрузку. Это наиболее часто используемая форма.

Нетто-чартер

Нетто-чартер – это чартер, который не включает сборы за погрузку и выгрузку или портовые сборы, которые взимаются в период с момента подачи Нотиса о готовности до момента окончания погрузки.

Нетто-чартер наиболее удобен для судовладельцев в том случае, если условия порта неизвестны (неизвестен тариф за обработку в день, накопление партии и т.д.).

FIО-чартер

FIО означает Free In and Out (погрузка и разгрузка за счет фрахтователя)

FIО – это ставка чартера, которая не включает сбор за погрузку / выгрузку. Фрахтователь оплачивает стоимость погрузки грузов на судно и стоимость выгрузки грузов с судна.

Возможны различные формы:

- FIO = free in / free out; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки и выгрузки
- FD = free discharge; судовладелец не оплачивает стоимость выгрузки
- FI = free in; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки
- FIOT = free in and out / trimmed; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки, выгрузки и зачистки
- FIOS = free in and out stowed; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки, выгрузки и укладки

Процесс фрахтования

Процедуру фрахтования можно разделить на три этапа – этап анализа, этап переговоров и этап выполнения.

1) Этап анализа

Этап анализа начинается с момента, когда фрахтователь напрямую или через брокера вышел на рынок с заказом. До того как фрахтователь выйдет на рынок со своим заказом, он/она должен решить, хочет ли она/она незамедлительно начать переговоры с экспедиторской компанией, или изначально намерен собрать все возможные предложения и начинать переговоры исключительно после того, как все материалы будут собраны, отсортированы и изучены.

В зависимости от статуса планируемой сделки, заказ можно начать с формулировки «Компания заказывает ...» или «Ожидаемый заказ/

ORDER EXPECTED TO BECOME DEFINITE», или аналогичные формулировки.

В зависимости от различных типов заказов, судовладелец может направить предложение или направить предложение по формулировке плана возможных экспедиторских решений. В случае направления плана, фрахтователь может инициировать проведение переговоров с неопределенным количеством судовладельцев до того момента, пока он/она сможет выбрать наиболее подходящие условия и сможет направить оферту. Как только оферта была направлена, стороны могут приступить ко второму этапу переговоров.

Второй этап переговоров

Этот этап переговорного процесса может быть разделен на две части. Первая представляет собой обсуждение обязательных условий, а вторая – обсуждение деталей сделки и формулировки основных условий.

Основные условия представляют собой обязательные условия для каждой из сторон, нарушение или отсутствие соглашения по любому из которых приведет к невозможности заключения сделки. Как фрахтователь, так и судовладелец, или их полномочные представители, направляют друг другу предложения и встречные предложения до тех пор, пока не придут к соглашению. На практике, часто стороны отталкиваются от типового договора чартера. На этом этапе фрахтователь или его представитель окончательно резюмируют все условия и оговоренные детали сделки. Судовладелец или его представитель безотлагательно проверяют подготовленные фрахтователем выводы.

Переговоры по основным условиям обычно проводятся в достаточно краткие сроки. Соглашение по «основным условиям» всегда определяется как предмет особого внимания.

На следующей стадии переговоров обсуждаются все дополнительные условия и условия, которые не были отнесены к основным, но которые должны быть оговорены до заключения сделки. Этот процесс может быть достаточно трудоемким и длительным. Когда обе стороны пришли к консенсусу по всем условиям, можно констатировать, что стороны пришли к соглашению.

Третий этап выполнения

Некоторые дополнительные вопросы, связанные с фрахтованием судна в чартер могут рассматриваться уже в период его выполнения. Примерами этого являются выручка, копии и распределения чартер-партий.

Обязательные условия договора фрахтования

Обязательные условия договора являются условиями особой важности для сделки. Без таких условий контракт может считаться недействительным или незаключенным. В основном обязательные требования сторон являются существенными условиями договора.

В случаях применения рейсового чартера или тайм-чартера, следующие условия считаются обязательными:

- Наименование судовладельца
- Название судна и его особенности
- Сталийное время / дата аннуляции
- Вид чартер-партии
- комиссионные

При рейсовом чартере, следующие условия также считаются обязательными:

- количество груза и его описание
- порты причалы погрузки и разгрузки
- стоимость погрузки/ выгрузки и их условия
- демередж и диспач
- условия фрахта и оплаты

При тайм-чартере также обязательны следующие условия:

- пункт назначения
- планируемая деятельность с указанием географических ограничений и других ограничений
- количество бункера на борту при доставке и переадресации
- наем и условия оплаты найма.

Вопросы:

1. *Какое описание подходит какому виду фрахта?*

Вопросы

Фрахт судна и команды на год

Ответы

Тайм-чартер

Перевозка фруктов из Бразилии в Румынию Рейсовый чартер
Фрахт судна без команды, топлива, и т.д.
на 10 лет Бербоут чартер

2. Укажите правильное определение стороны договора чартера?

- a. Контракт заключен между судовладельцем и фрахтователем судна
- b. Судовладелец выполняет чартерную перевозку
- c. Сторону договора чартера представляют в своей совокупности несколько участников, включая судовладельца и брокера
- d. Стороны договора чартера обычно применяют типовые условия, рекомендованные Балтийской биржей и BIMCO

(b)

3. Если судовладелец принял обязательства по перевозкам большого количества товаров на определенный период между определенными портами, это контракт:

- a. Договор фрахтования
- b. Тайм-чартер
- c. Рейсовый чартер
- d. Бербоут чартер

(a)

4. Термин чартера FIOS означает

- a. Free in / free out; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки и выгрузки
- b. Free in and out / trimmed; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки, выгрузки и тримминга
- c. Free in and out / stowed; судовладелец не оплачивает стоимость погрузки, выгрузки и укладки груза
- d. Стоимость чартера не включает стоимость погрузки и выгрузки, а также портовые сборы

(c)

5. Следующие условия являются существенными условиями рейсового чартера, кроме:

- a. Наименование судовладельца, название и описание судна
- b. Количество бункера на борту при доставке и переадресации
- c. Сталийное время / даты аннуляции; условия фрахта и оплаты
- d. Порты и причалы погрузки и разгрузки

(b)

2.5 Документация при морских перевозках

Цель изучения

Слушатель должен знать основные документы, используемые при морских перевозках (линейных и чартерных).

Слушатель должен знать: когда и как применяются основные документы.

2.5.1 Коносамент

Цель изучения

Слушатель должен знать три функции, выполняемые коносаментом в линейных перевозках, и информацию, которая обычно содержится в коносаменте.

Слушатель также должен знать различные типы используемых коносаментов, и юридические последствия, связанные с их использованием. Слушатель должен уметь объяснить в каких случаях какой коносамент используется и почему.

Коносамент в общих чертах

Развитие К/С

Среди всех документов морской перевозки коносамент (к/с) – это главный документ в линейных перевозках. Это главный документ, регулирующий взаимоотношения между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. Чаще всего он выпускается грузоотправителем или экспедитором, и подписывается представителем перевозчика.

В средневековые времена, купцы ездили со своим товаров и не было необходимости в получении документации от перевозчика, или предоставлении такого документа покупателю в иностранном порту. Необходимость к/с возникла тогда, когда купцы решили больше не сопровождать свои товары при морской перевозке, а вместо этого, поручать это капитану или судовладельцу. При помощи информационных и телекоммуникационных услуг, в процессе морской перевозки, грузы могут несколько раз продать и купить, прежде чем они достигнут рынка на берегу. Такое экономическое развитие и практика морских перевозок стали результатом того, что появился документ под названием коносамент, который характеризуется необходимыми функциями и юридическими правами.

Функции к/с

В недавних и современных морских перевозках, к/с обычно выполняет три функции:

- **Расписка:** перевозчик подтверждает, что он получил грузы такого типа, в таком количестве и качестве, как это указано в к/с (или на борту судна или для отгрузки) и что они будут доставлены грузополучателю.
- **Подтверждение договора перевозки:** между перевозчиком и грузоотправителем (держателем к/с), четко указываются все условия перевозки грузов.
- **Товарораспорядительный документ:** к/с – это документ, позволяющий продавцу, который отправил грузы покупателю, получить грузы грузополучателю. Держатель к/с имеет право получить грузы в пункте назначения.

Оборотный и Необоротный

В зависимости от того, позволяет ли к/с передавать права и обязанности связанные с ним, он может быть “оборотным”, “товарораспорядительным” или “необоротным”. Фактически, к/с может быть выпущен без указания лица держателя, или с указанием, что держатель будет назначен по указанию, или с указанием “запретить передачу”. Когда к/с передается, его держатель делает передаточную надпись, которая называется индоссамент.

Индоссамент

Индоссамент буквально обозначает: ссылка на обратной стороне. Это означает, что держатель к/с передает права и обязанности по этому к/с другому лицу, наименование которого указано на обратной стороне, и подтверждено подписью уполномоченного лица.

Бланк к/с с индоссаментом – это к/с на предъявителя (по указанию). Любой, кто имеет его, может заявить о своем праве на грузы как полноправный держатель к/с.

К/с считается полностью индоссированным, когда на нем указано наименование бенефициария (по указанию ...). С аккредитивом можно указать банк, например, в к/с формально, как принимающую сторону (по указанию Банка ...).

Структура к/с

На обратной стороне к/с описаны условия перевозки. Во многих случаях, эти условия ссылаются на Гаагско-Висбийские правила или же на какие-либо другие официальные правила.

На лицевой стороне к/с указываются данные о грузе, такие как:

1. Наименование перевозчика, печатным образом
2. Номер к/с
3. Ссылка на отправителя
4. Наименование отправителя
5. Наименование получателя
6. Адрес для уведомления
7. Наименование судна
8. Порт погрузки
9. Порт выгрузки
10. Где оплачивается фрахт
11. Количество оригиналов (например, 3)
12. Описание груза (маркировка, количество, тип упаковки, описание груза, вес и т.д.)

Ниже представлен пример коносамента на перевозку контейнера.

Другие виды к/с

Можно выделить различные виды к/с, такие как:

- **Линейный к/с:** накладная, выданная судовой линией, которая обычно используется при регулярных перевозках, с фиксированными датами погрузки в определенных портах.
- **Контейнерный к/с:** для морской перевозки контейнеров.
- **Морская накладная / Накладная:** необоротная расписка с указанием лица, с которым заключается договор. Накладная не является товарораспорядительным документом, но все равно выступает в качестве расписки и подтверждения заключения договора перевозки. Накладная используется, когда не нужен оборотный к/с, например, когда получатель не хочет перепродавать грузы, или когда осуществляется внутренняя передача внутри многонациональных компаний.
- **Экспресс к/с или Data Freight Receipt:** это электронная информация, которой обмениваются стороны-участники перевозки. Схема этого документа идентична накладной на комбинированную перевозку и дает возможность доставить грузы получателю без предоставления им письменного подтверждения права владения. Это в основном осуществляется при передачах между филиалами компаний, которые осуществляют взаиморасчеты через банковские счета, а не через документарный аккредитив.
- **EDI и электронный к/с:** вместо обычного бумажного к/с, этот к/с выпускается и передается электронными методами и особенно при помощи EDI (Electronic Data Interchange). Но пока есть некоторые неясности в юридических аспектах безбумажного обращения, таких как электронная подпись, EDI или электронный В/Л – эта технология не полностью используется в экспедиторской деятельности. Но следует отметить, что банки уже применяют электронные платежи, и имеют для этого необходимую инфраструктуру. Также они имеют огромный опыт в области использования EDI.
- **Печать В/Л по местонахождению:** Поскольку внедрение электронного к/с пока осуществлено не в полной мере, в основном по юридическим причинам, некоторые крупные перевозчики, такие как Maersk располагают развитыми промежуточными решениями. Например, грузоотправителю предоставляется бланк к/с, который можно распечатать в их офисе, если перевозчиком разрешена официальная подпись. Остается выяснить, окажется ли такое развитие идеальным.

Морской коносамент

Морской коносамент – это традиционное словосочетание, обозначающее документ морской перевозки грузов, без, например, внутриматериковой составляющей (например, авто, железная дорога или баржа).

Морской к/с иногда называют “океанский коносамент”. На передней части документа может быть указано “port to port bill of lading” (“коносамент из порта в порт”), с указанием общего периода ответственности перевозчика.

Чистый к/с

Чистый к/с – это к/с, который не содержит каких-либо замечаний о состоянии груза.

Как правило, по условиям договора, покупатель может не оплачивать грузы по нечистому к/с. В документарном аккредитиве UCP (статья 32 в редакции 500) также сказано, что для оплаты коносамент должен быть чистым.

Таким образом, очевидно, что в интересах продавца/отправителя получить чистый к/с от перевозчика, поскольку покупатель может отказаться оплачивать по документу, или по банк может отказаться оплачивать такой документа по документарному аккредитиву.

Коносамент для мультимодальной перевозки FIATA (FIATA FBL)

В отличие от морского к/с, если судовая линия или перевозчики хотят предоставить своим клиентам всю перевозку целиком, они выдают “к/с мультимодальной перевозки”, или как его еще называют - “к/с комбинированной перевозки” или “интермодальный к/с”, по которому перевозчик принимает на себя контрактные обязательства на указанный период по перевозке не только на морском участке. По к/с мультимодальной перевозки груз перевозится двумя или более видами транспорта.

К/С мультимодальной перевозки FIATA – это такой же к/с мультимодальной перевозки, разработанный и рекомендуемый к использованию FIATA (Международной Федерацией Экспедиторских Ассоциаций).

Экспедиторский (внутренний) коносамент

Как правило, к/с выпускается судовладельцем или перевозчиком. С развитием экспедиторской и логистической деятельности, услуги, предоставляемые некоторыми экспедиторами, становятся все шире и расширяются по цепи перевозки. Некоторые крупные экспедиторские компании идут вперед и разрабатывают свои собственные формы коносаментов, то есть так называемые внутренние коносаменты.

Буквально внутренний коносамент означает специальную накладную определенного оператора, но фактически внутренний коносамент используется экспедиторами, у которых нет собственных судов, но которые группируют грузы от нескольких отправителей и передают их для перевозки фактическому перевозчику.

Экспедитор выдает отдельный перевозочный документ каждому отправителю, а затем заключает договор перевозки с перевозчиком с помощью морского или интермодального к/с.

Сквозной к/с

Сквозной к/с означает документ на перевозку более чем одного контейнера. Этот тип коносамента начал использоваться в девятнадцатом столетии.

Сквозной к/с обычно используется при перевозке более чем одного контейнера, но иногда он также используется при перевозке различными видами транспорта (например, авто, море или железная дорога). Когда сквозной к/с используется для различных видов транспорта, он может частично совпадать с коносаментом комбинированной перевозки или мультимодальным к/с или интермодальным к/с.

Принятый к/с (Получение для отправки)

Если коносамент выпущен при получении груза, который еще не был погружен на борт судна, перевозчик выдает “коносамент получения для отправки” (Принятый к/с). Таким образом, принятый к/с – это подтверждение того, что перевозчик заявил, что он получил грузы у где-то, например, на контейнерном складе. Он отличается от “бортового” или “судового” к/к, которые подтверждают, что грузы действительно были погружены на борт судна.

Иногда аккредитив рассматривается и принимается банками только с чистыми и бортовыми к/с. В таком случае Принятый к/с не подойдет отправителю для получения оплаты в банке.

Принятый к/с играет все более важную роль в унификации перевозок, особенно в контейнерных и Ро-Ро перевозках, преобладающих в общем объеме перевозок. Обычно более распространен судовый к/с.

Принятый к/с может быть пропечатан словами “отгружено на борт” с указанием даты, тогда он становится судовым к/с.

Расписка помощника капитана

Расписка помощника капитана выдается перевозчиком или его агентом по требованию грузовладельца. Этот документ выпускается после погрузки груза и служит доказательством получения. Перевозчик может не подписать к/с, до того как этот документ будет выдан.

Фактически, расписка помощника капитана иногда используется при отгрузке на условиях FOB.

Затем отправитель может выдать груз, после получения грузовладельцем расписки помощника капитана. Отправитель возвращает эту расписку перевозчику, и затем отправитель может выдать инструкции по к/с.

Тестовые вопросы

1. Обычно коносамент выполняет следующие функции:

- a. Расписка перевозчика о получении груза в указанном виде, количестве и качестве
 - b. Подтверждение договора перевозки между перевозчиком и отправителем
 - c. Товарораспорядительный документ, предоставляющий право требовать доставленные грузы
 - d. Все вышеперечисленное
- (d)

2. В зависимости от того, кто выпускает, какие отправки покрываются и является ли передаваемым, существует много разновидностей коносамента. Можно выделить следующие группы, за исключением:

- a. Внутренний коносамент, сквозной коносамент
- b. Обратный (“по указанию”) коносамент, необоротный коносамент, накладная

с. Линейный коносамент, контейнерный коносамент, чистый морской коносамент

d. Расписка старшего помощника, деливери-ордер
(d)

3. *Чистый коносамент не:*

a. Коносамент, которые не содержит пометок о состоянии грузов, погруженных на борт судна

b. Выдается перевозчиком отправителю

с. Выдается, когда перевозчик подтверждает получение грузов, еще не погруженных на борт

d. Имеет ценность для продавца/отправителя по аккредитиву
(с)

4. *И на лицевой и на обратной стороне коносамента указываются различные данные и другая информация. Следующее описание верно, за исключением:*

a. На обратной стороне указаны условия перевозки

b. Коносамент содержит такую информацию как наименование перевозчика, отправителя, судна и получателя

с. В коносаменте не указывается количество оригиналов

d. В коносаменте указывается описание груза, такое как маркировка, количество и вес
(с)

5. *Верно или Неверно?*

Морская накладная:

a. Необоротная (В)

b. Товарораспорядительный документ (Н)

с. Накладная, в которой указано наименование получателя(В)

d. Используется, когда не нужно продавать или перепродавать грузы в процессе перевозки (В)

2.5.2 Чартер-партия

Цель изучения

Слушатель должен понимать значение чартер-партий в чартерных перевозках и знать четыре типа договоров, соответствующих чартерам.

Слушатель должен знать и уметь различать несколько проформ чартер-партий. Слушатель также должен знать другие документы, которые используются при фрахтовании, и когда эти документы используются.

Слушатель должен знать, что такое общая авария.

Чартер-партия

Чартер-партия – это письменное соглашение в трамповых перевозках между судовладельцем и фрахтователем. Вместе с коносаментом при фрахтовании, чартер-партия является самым важным документом, регулирующим коммерческие и юридические взаимоотношения между сторонами.

Чартер-партия включает все положения, касающиеся перевозки или найма между судовладельцем и фрахтователем. Для каждого вида фрахта существует свои чартер-партии, которые называются:

- рейсовые чартер-партии
- тайм-чартер-партии
- чартер-партии на судно
- договора фрахтования.

Проформы чартер-партий

В экспедиторском бизнесе почти всегда используются проформы чартер-партий. Крупные судоходные компании и отправители также могут разрабатывать свои формы чартер-партий, которые потом, как правило, обсуждаются при переговорах.

Целью проформ чартер-партий является стандартизация большого количества условий, наиболее часто используемых различными сторонами при различных условиях, и помощь участникам в составлении договора. Им необходимо указать только определенные элементы, такие как, наименования сторон и судов, портов, грузов, данных о судне, стальнойное время, время подачи нотиса о готовности, и т.д.

ВМСО (Балтийская и Международная Морская Конференция), расположенная в Копенгагене, играет важную роль в составлении проформ и создании большого количества утвержденных документов. Ниже приведено несколько примеров проформ, созданных ВМСО:

Рейсовые чартер-партии: Gencon, Welcon, Baltcon, Polcoalvoy, Sovcoalvoy, Scancon, и Nuvoy.

Следует отметить, что Gencon предназначен для использования, когда нет подходящего специального рейсового чартера. Поэтому, чартер-партия Gencon содержит немного стандартных условий.

Тайм-чартер-партии: Balttime, Linertime, Gentime.

Стандартные формы часто пересматриваются и изменяются. Поэтому важно указывать какая редакция проформы используется.

Пример BALTIME 1939

Ниже приведен пример проформы тайм-чартера, разработанного BIMCO.

1. Shipbroker	BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: "BALTIME 1939" 	
	2. Place and Date of Charter	
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's Name	6. GT/NT	
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)	
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of	
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)	
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)		
(b) Cargo exclusions specially agreed		
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)	
20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)		
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)	
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)	
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed		
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as 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.		
Signature (Owners)		Signature (Charterers)

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
 Issued 1939; Amended 1911; 1912; 1920; 1920; 1939; 1950; 1974; and 2001

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbækvej 61, DK-2625 Vallensbæk. Fax: +45 4366 0701

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1	and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	67
	2		68
	3		69
	4		70
	5		71
	6		72
	7	5. Bunkers	72
	8	The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	73
	9		74
	10		75
	11		76
	12		77
	13		78
	14		79
	15		80
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery	16	6. Hire	80
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.	17	The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	81
	18		82
	19	Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	83
	20		84
	21		85
	22		86
	23		87
	24		88
	25		89
	26		90
	27		91
			92
2. Trade	28	7. Re-delivery	93
The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.	29	The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	94
	30		95
	31		96
	32		97
	33		98
	34		99
	35		100
	36	The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	101
	37		102
	38		103
	39		104
	40		105
	41		106
	42		107
	43		108
	44		109
	45		110
	46		111
	47	8. Cargo Space	112
3. Owners' Obligations	37	The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	113
The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.	38		114
	39		115
	40		116
	41		117
	42		118
	43		119
	44		120
	45		121
	46		122
	47		123
			124
			125
			126
			127
			128
			129
			130
			131
			132
			133
			134
			135
			136
			137
			138
			139
			140
			141
			142
			143
			144
			145
			146
			147
			148
			149
			150
			151
			152
			153
			154
			155
			156
			157
			158
			159
			160
			161
			162
			163
			164
			165
			166
			167
			168
			169
			170
			171
			172
			173
			174
			175
			176
			177
			178
			179
			180
			181
			182
			183
			184
			185
			186
			187
			188
			189
			190
			191
			192
			193
			194
			195
			196
			197
			198
			199
			200
			201
			202
			203
			204
			205
			206
			207
			208
			209
			210
			211
			212
			213
			214
			215
			216
			217
			218
			219
			220
			221
			222
			223
			224
			225
			226
			227
			228
			229
			230
			231
			232
			233
			234
			235
			236
			237
			238
			239
			240
			241
			242
			243
			244
			245
			246
			247
			248
			249
			250
			251
			252
			253
			254
			255
			256
			257
			258
			259
			260
			261
			262
			263
			264
			265
			266
			267
			268
			269
			270
			271
			272
			273
			274
			275
			276
			277
			278
			279
			280
			281
			282
			283
			284
			285
			286
			287
			288
			289
			290
			291
			292
			293
			294
			295
			296
			297
			298
			299
			300
			301
			302
			303
			304
			305
			306
			307
			308
			309
			310
			311
			312
			313
			314
			315
			316
			317
			318
			319
			320
			321
			322
			323
			324
			325
			326
			327
			328
			329
			330
			331
			332
			333
			334
			335
			336
			337
			338
			339
			340
			341
			342
			343
			344
			345
			346
			347
			348
			349
			350
			351
			352
			353
			354
			355
			356
			357
			358
			359
			360
			361
			362
			363
			364
			365
			366
			367
			368
			369
			370
			371
			372
			373
			374
			375
			376
			377
			378
			379
			380
			381
			382
			383
			384
			385
			386
			387
			388
			389
			390
			391
			392
			393
			394
			395
			396
			397
			398
			399
			400

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
		frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
10. Directions and Logs	137	convenient open place and await the Charterers' fresh	204
The Charterers shall furnish the Master with all	138	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
instructions and sailing directions and the Master shall	139	causes shall be for the Charterers' account.	206
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140		
or their Agents.	141		
11. Suspension of Hire etc.	142	15. Loss of Vessel	207
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	from the date when she was lost. If the date of loss	209
deficiency of men or Owners' stores, breakdown of	145	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date the Vessel was last reported until the calculated	211
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	shall be adjusted accordingly.	213
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149		
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	16. Overtime	214
the service immediately required. Any hire paid in	151	The Vessel shall work day and night if required. The	215
advance shall be adjusted accordingly.	152	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	and rates stated in the Vessel's articles.	218
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155		
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	17. Lien	219
expenses resulting from such detention shall be for the	157	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
Charterers' account even if such detention and/or	158	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
expenses, or the cause by reason of which either is	159	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
negligence of the Owners' servants.	161	moneys paid in advance and not earned.	224
12. Responsibility and Exemption	162	18. Salvage	225
The Owners only shall be responsible for delay in	163	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	the Owners' and the Charterers' equal benefit after	227
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	deducting the Master's, officers' and crew's proportion	228
such delay or loss has been caused by want of due	166	and all legal and other expenses including hire paid	229
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
or any other personal act or omission or default of the	169	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
responsible in any other case nor for damage or delay	171		
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	19. Sublet	234
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	The Charterers shall have the option of subletting the	235
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	Charterers shall always remain responsible to the	237
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	Owners for due performance of the Charter.	238
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177		
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	20. War ("Conwartime 1993")	239
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat	241
or discharging of goods or any other improper or	181	charterers, disponent owners, managers or other	242
negligent act on their part or that of their servants.	182	operators who are charged with the management of the	243
		Vessel, and the Master; and	244
		(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or	245
		threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
		rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
		of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
		acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
		blockades (whether imposed against all vessels or	250
		imposed selectively against vessels of certain flags or	251
		ownership, or against certain cargoes or crews or	252
		otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
		political group, or the Government of any state	254
		whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
		Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
		likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
		cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
		(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
		be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
		continue to or through, any port, place, area or zone	261
		(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262
13. Advances	183		
The Charterers or their Agents shall advance to the	184		
Master, if required, necessary funds for ordinary	185		
disbursements for the Vessel's account at any port	186		
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187		
shall be deducted from hire.	188		
14. Excluded Ports	189		
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190		
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191		
to which the Master, officers and crew by law are not	192		
bound to follow the Vessel;	193		
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194		
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195		
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196		
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197		

PART II	
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)	
it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.	263
(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.	264
(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.	265
(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.	266
(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.	267
(F) The Vessel shall have liberty:-	268
(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	269
(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	270
(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	271
(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	272
(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.	273
(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one	274
or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.	275
(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.	276
21. Cancelling	346
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	347
22. Dispute Resolution	354
*) (A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	355
The arbitration shall be conducted in accordance with the Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	356
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	357
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	358
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	359
*) (B) This Charter 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 any dispute arising out of or in connection with this Contract 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 the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	360

Также существует большое количество проформ, которые были модифицированы для конкретных грузов и/или маршрутов. Зачастую условия, оговоренные в этих проформах, появляются в результате общепринятой практики

Проформы компаний

Что касается танкерных перевозок, здесь преобладают формы чартер-партий, разработанные крупными нефтяными компаниями. В рейсовых чартерах их примерами являются BP-voy, STB-voy, Shellvoy, и т.д. В тайм-чартерах это следующие формы: BP-time, Mobil-time, и Shelltime.

Другие проформы

Некоторые хорошо известные чартер-партии, используемые на практике, представлены ниже. В рейсовых чартерах:

- C (ore) 7, для перевозок руды
- Baltimore Form C (CBF), для перевозок зерна из США и Канады
- North American Grain Charter Party (Norgrain), также применяется при перевозках зерна
- American-Welsh (Amwelsh) Tankvessel рейсовая чартер-партия для танкерных перевозок

В тайм-чартерах:

- New York Produce Exchange, разработанный American broker interests (NYPE 93)

Терминология чартер-партий

Deadfreight (мертвый фрахт)

Когда фрахтователь не соблюдает условия по общему количеству груза, погруженного на судно, оговоренное в чартер-партии, рассчитывается мертвый фрахт за недогруженный груз.

Cancelling date (дата аннуляции)

Окончательная дата, когда судно должно быть готово для погрузки. Если нет, фрахтователь имеет право отменить фрахт.

Off hire (приостановка оплаты аренды судна)

Перерыв в оплате тайм-чартера на определенный период, когда судно не могло использоваться. Это случается, например, когда ломается двигатель, не доукомплектован экипаж, и т.д.

In geographical rotation (в порядке географического расположения)

Это условие означает, что при погрузке или выгрузке в различных портах в определенном регионе, например, направление Антверпен-Гамбург, суда должны заходить в эти порты в географическом порядке, чтобы избежать обходов и дополнительных издержек.

Always safely afloat (всегда безопасное плавание)

Судну должно быть назначено место для погрузки/выгрузки, к которому оно всегда может безопасно пришвартоваться.

Free in and out stowed (погрузка, разгрузка и укладка за счет фрахтователя)

Аббревиатура **f.i.o.s.** означает, что погрузка, выгрузка и размещение грузов осуществляется за счет и на риск отправителя/получателя, а не судовладельца.

Berth terms или liner terms (линейные условия)

Погрузка и выгрузка осуществляется в местах, используемых в линейном судоходстве.

Demurrage (демередж)

Фиксированная сумма компенсации фрахтователем судовладельцу, если судно затратит на погрузки или выгрузку больше времени, чем указано в чартер-партии.

Despatch money (диспач)

Компенсация судовладельцем фрахтователю, если фрахтователь не использовал портовые дни, оговоренные в чартер-партии.

Lay days/cancellation или lay/can (сталийные дни / отмена)

Период, в который судно должно быть готово для загрузки, указанный в чартер-партии. Например, судно фрахтуется с “lay/can 10/28 Июня”. Фрахтователь не имеет право начать погрузку до 10 июня, а 28 июня – это окончательная дата (отмена) в которую судно должно быть готово для загрузки.

Lay time (сталийное время)

Количество дней согласно чартер-партии, в которые разрешена загрузка и выгрузка.

Reversible lay days (реверсивные дни)

Когда сталийное время в порту не совпадает с погрузкой или разгрузкой, тогда данный пункт договора позволяет рассчитать при разгрузке выигранное или потерянное время при погрузке. Расчет суммы демереджа и диспача осуществляется только после погрузки и выгрузки груза.

All purposes (все цели)

Если пункт стояночного времени ссылается на количество дней, как “на все цели”, тогда эти дни могут использоваться как для погрузки, так и для разгрузки.

Custom of the port (обычай порта)

Время погрузки и выгрузки рассчитывается в соответствии с обычаями этого порта. Этот пункт обычно обсуждается на различных переговорах. Когда пункт “обычай порта” принят, он должен соответствовать следующим условиям:

- обычаи порта должны быть общеизвестными
- они должны быть точными
- они должны быть обоснованными
- они не должны противоречить законодательству

Другие документы в чартерных перевозках

1) Коносамент

Коносамент, используемый при трамповых перевозках, в линейных перевозках немного упрощен по своему содержанию и использованию.

Перечисляется только основная информация, такая как порт погрузки и выгрузки, отправитель, получатель, вид и количество груза. Кроме этого, делается ссылка на условия чартер-партии. Эти условия являются обязательными. Также должна быть указана дата чартер-партии.

2) Другие документы

Коносамент – это оборотный документ, и часто происходит так, что в процессе перевозки грузовладелец меняется несколько раз. Поэтому может случиться так, что оригиналы коносамента будет невозможно предоставить во время выгрузки груза. В таких случаях, используется гарантийное письмо или банковская гарантия.

Когда грузовладельца меняет только часть груза (например, при перевозке зерна), используется Деливери-ордер.

Также существуют другие документы, используемые в чартерных перевозках – это нотис о готовности, изложение фактов, табель, портовый протокол, и сертификат о доставке.

Гарантийное письмо (Letter of indemnity)

“Гарантийное письмо” используется, когда нет возможности предоставить оригинал коносамента. Последний грузовладелец обычно вручает гарантийное письмо непосредственно судовладельцу или тайм-фрахователю. Агент в редких случаях получает этот документ. Агент может дать разрешение на выгрузку только после получения соответствующего указания от судовладельца. Гарантийное письмо указывает капитану кому необходимо выдать груз.

“Гарантийное письмо” используется особенно в танкерных перевозках.

Деливери-ордер (Delivery order)

“Деливери-ордер” – это документ, который выпускается по требованию судовой компании / агента, взамен на полный комплект коносаментов. То есть деливери-ордер заменяет оригинал коносамента. Это означает, что условия, описанные в коносаменте также применяются к д/о. Причина по которой коносаменты изымаются в обмен на д/о может заключаться в том, что импортер не хочет изменять наименование отправителя, указанное в к/с.

Эта информация не указывается в д/о. Другой причиной может быть то, что груз, перевозимый по к/с разделен и продан по частям.

Нотис о готовности (Notice of readiness)

“Нотис о готовности” – это уведомление в письменной форме от капитана или от его имени фрахтователю или его агенту. При помощи “нотиса о готовности” капитан сообщает, что судно готово для загрузки/выгрузки. Этот нотис может быть подан в любое время днем или ночью, а также в праздники или выходные.

Чартер-партия определяет, в течение какого времени этот “нотис о готовности” может быть принят и затем начинается стальнойное время. Чаще всего на принятом нотисе ставится отметка: “время исчисляется согласно соответствующей чартер-партии”.

Судно считается готовым для загрузки или выгрузки, когда выполнены следующие условия:

- Судно должно прибыть к причалу погрузки или выгрузки, указанному в чартер-партии «или к другому причалу, к которому оно может безопасно пришвартоваться».
- Судно должно быть готово к загрузке или выгрузке, без каких либо ограничений. (Трюма или танки должны быть чистыми и сухими)

Изложение фактов (Statement of facts)

Этот документ перечисляет факты и время прибытия, отправления, погрузки и выгрузки судна. Табель составляется на основе “изложения фактов”.

“Изложение фактов” также описывает все возможные задержки. Этот документ должен подписываться капитаном и/или его/ее, а также стороной осуществляющей погрузку/разгрузку и/или его/ее агентом. Также зачастую ставится подпись представителя терминала.

“Изложение фактов” содержит только факты. Никакие условия чартер-партии не переносятся с этот документ, хотя часто дается ссылка на чартер-партию. Этот документ почти никогда не обсуждается.

Табель (Time Sheet)

“Табель” – это документ, в котором факты, перечисленные в “изложении фактов” толкуются на основании условий, указанных в чартер-партии. Определяется разрешенное стальнойное время и указывается когда оно начинается. Указывается до минуты фактически использованное стальнойное время с детальной разбивкой на операции. Результатом “табеля” является количество дней, часов и минут, которые были затрачены судном на загрузку и/или выгрузку.

Эта информация формирует основу для расчета суммы диспача или демереджа.

Портовый протокол (Port Log)

“Портовый протокол” всю информацию о том, сколько всего времени судно пробыло в порту. Кроме информации, указанной в “изложении фактов”, здесь указывается количество топлива на борту на момент прибытия и отправления, количество предоставленного топлива и питьевой воды, количество буксиров, осуществлявших швартовку судна и т.д.

Время фактической погрузки или выгрузки не указывается. Оно уже указано в “изложении фактов” и “табеле”.

Сертификат о (возврате) доставке (Certificate of (Re)delivery)

Когда судно передается обратно из тайм-чартера, выдается “сертификат о доставке”. Этот сертификат подписывается капитаном, агентом от имени судовладельца и агентом фрахтователя. **В этом документе указывается следующая информация:**

- дата и время передачи
(это может быть, например, *высадка лоцмана или полная швартовка*)
- общее количество топлива на борту
(обычно измеряется независимым сюрвейером)
- возможна ссылка на акт осмотра, составленного независимым бюро детально описывающего состояние судна.

При возврате судна выпускается похожий документ, который называется “сертификат о возврате”.

Общая авария

Общая авария может быть описана, как действие, при котором любые непредвиденные убытки или затраты являются добровольными и обоснованными или осуществленными во время опасности с целью сохранения имущества, например, судна и других товаров, которые подверглись опасности при общем риске. Дополнительные расходы на убыток делятся между судовладельцем и владельцами спасенного товара.

При Общей Аварии существует кризисная ситуация, при которой затраты осуществляются сознательно для сохранения судна, груза и экипажа. Примеры непредвиденных затрат следующие:

- судно село на мель или вынуждено зайти в порт-убежище; необходима помощь буксиров
- в качестве мер предосторожности против опрокидывания, палубный груз должен быть выброшен за борт

- в порту-убежище необходимо понести дополнительные расходы на стивидора, для того чтобы вновь сделать судно пригодным для плавания
- коммуникационные и административные расходы, возникшие в результате критической ситуации.

В случае если во время перевозки, произошло такое происшествие – это большой риск для судна и груза, судовладелец может – по инициативе капитана – заявить об общей аварии. Примерами таких происшествий могут быть столкновение, шторм и возможность опрокидывания, отказ двигателя.

Действия, предпринятые судном для снижения риска, должны быть полностью завершены для объявления Общей Аварии.



Пожар

Оплата общей аварии

Затраты возникшие в результате общей аварии, то есть повреждения, могут быть разделены между сторонами, участвующими в перевозке, а именно:

- собственником судна
- сторонами, заинтересованными в грузе
- собственниками контейнеров

До повреждения можно обозначить и распределить среди всех сторон, заинтересованных в грузе несколько вещей, а именно

- Какие (непредвиденные) расходы необходимо компенсировать

- Какова стоимость судна, перевозки, контейнеров, груза и возможно бункера, соответственно как эти расходы будут пропорционально распределены.

Для корректного и быстрого разрешения ситуации P&I club назначает *диспашера* для расчета убытков по общей аварии и составления диспаши. Диспашер является присяжным экспертом.

Составление диспаши часто влечет за собой множество юридических споров и может длиться много лет. В случае Общей Аварии применяются международные нормы установленного порядка; Йорк-Антверпенские правила 1974 года, в которые были внесены поправки в 1990 году. На эти правила ссылаются в большинстве условий коносамента.

Тестовые вопросы:

1. *Существует много проформ чартер-партий, используемых на практике. Примерами таких проформ являются:*

- a. Gencon, Baltcon, BP-voу для рейсовых чартер-партий
 - b. Baltime, Linertime, NYPE 93 для тайм-чартер-партий
 - c. (ore) 7, Baltimore Form C (CBF) для рейсовых чартер-партий
 - d. Все вышеперечисленные
- (d)

2. *Высказывания о чартер-партиях верны за исключением*

- a. Письменное соглашение между судовладельцем и фрахтователем при трамповых перевозках
 - b. Существуют проформы чартер-партий, разработанные международными организациями, например, ВІМСО, и большими нефтяными компаниями для танкерных перевозок
 - c. Чартер-партия – это единственный документ при чартерной перевозке
 - d. Чартер-партия – это основной документ при чартерной перевозке
- (c)

3. *Существуют другие документы, используемые при чартерных перевозках. Их примерами являются:*

- a. Гарантийное письмо
 - b. Деливери-ордер
 - c. Нотис о готовности
 - d. Все вышеперечисленное
- (d)

4. Верно или Неверно?

Общая авария – это:

- a. Действие, осуществленное добровольно во время опасности, с непредвиденными убытками или затратами, осуществленными с целью сохранения судна и товара, которые подверглись опасности при общем риске (В)
- b. Дополнительные расходы на убыток при общей аварии делятся между судовладельцем и владельцами спасенного товара (В)
- c. Дополнительные расходы являются небольшими расходами, оговоренными в начале морского путешествия (Н)
- d. Общая авария может являться мерой предосторожности против опрокидывания, при которой палубный груз должен быть выброшен за борт (В)
- e. Грузовладелец может заявить об общей аварии в любое время, в независимости от того, были ли завершены действия по снижению риска (Н)

2.5.3 Сопроводительные документы

Цель изучения

Слушатель должен знать: какие еще основные документы существуют в морских перевозках и как они используются, а также уметь объяснить, почему и когда такие документы используются в практической деятельности.

Наиболее важным документом, регулирующим взаимоотношения между сторонами при линейных перевозках, является коносамент, а при чартерных перевозках чартер-партия и коносамент. Но и другие документы, такие как, расписка помощника капитана, деливери-ордера и букинггот также играют важную роль. Также существуют документы, которые могут потребоваться различными властями, такие как грузовые манифесты, счета, таможенные декларации, сертификаты происхождения и т.д.

Манифест

Манифест выпускается местным представителем линейного оператора. Манифест содержит всю необходимую информацию, выписанную из коносамента, с указанием фрахта и места оплаты фрахта. Также в манифесте указываются дисбурсментские сборы, которые должны быть взысканы перевозчиком с отправителя / экспедитора.

Существует и упрощенный манифест, который называется погрузочный манифест. В этом документе содержится информация

только о фрахте и неоплаченных дисбурсментских сборах. Погрузочный манифест используется только для административных целей таможен, стивидорами и т.д.

Консульский счет

Консульский счет – это документ с детальным описанием грузов, заверенный чиновником консульской службы импортирующей страны, и используемый таможен для проверки стоимости, количества и вида отгруженного груза.

Консульский счет описывает отгруженные грузы, указывая информацию об отправителе, получателе и стоимости отправки. В нем также предусмотрено место для внесения маркировки, количества, веса, стоимости грузов, происхождения, и подтверждения содержания счета. Зачастую он выпускается на языке импортирующей страны. Может потребоваться, чтобы он был на специальном бланке и облагался специальным сбором.

Консульские счета требуются определенными странами и используются для идентификации грузов. Бланки можно получить в консульстве импортирующей страны в порту отправления. Обычно другие документы, такие как коммерческий счет, также необходимо предоставить в консульство для того, чтобы консульский счет был засвидетельствован.

Таможенный счет

Таможенный счет используется некоторыми импортирующими странами для таможенных целей. Таможенный счет может быть различной формы, но он должен содержать ту же информацию, которая содержится в коммерческом счете и упаковочных листах.

Таможенный счет обычно есть у местных таможенных брокеров или некоторых экспедиторских компаний. Если грузы не относятся к специальной категории, такой как опасные грузы, счет может быть подготовлен самим экспортером или его агентом. Следовательно, это самооценяющий документ.

Некоторые страны-импортеры также могут потребовать от импортера предоставления заполненных таможенных счетов для таможенной очистки.

Сертификат происхождения

Сертификат происхождения (СП) – это документ, подтверждающий страну, в которой грузы были произведены, т.е. происхождение

отправки. Он используется таможенными органами для определения соответствующих пошлин, которые должны быть уплачены для импорта товаров и, иногда для определения того, может ли вообще груз легально импортироваться.

СП может быть необходим для проверки наличия соглашений между странами из-за различных ставок пошлины и преференций в зависимости от страны происхождения отправки. Некоторые страны запрещают импорт из определенных стран; многие страны ограничивают количество товаров, которые можно импортировать.

В определенных случаях СП также может содержать информацию специального регионального значения, такую как, местный материал и трудозатраты. СП может потребоваться, даже если коммерческий счет уже содержит информацию. Описание и стоимость груза в СП должна соответствовать данным, указанным в счете.

Сертификат происхождения выпускается отправителем или его агентом.

Тестовые вопросы

1. Какое описание соответствует какому документу?

Документ, подтверждающий страну, в которой были произведены товары	Сертификат происхождения
Документ с подробным описанием грузов, заверенный чиновником консульской службы страны-импортера	Консульский счет
Документ в различных формах, но содержащий те же данные, что коммерческий счет и упаковочные листы	Таможенный счет

2.6 Ценообразование в морских перевозках

Цель изучения

Слушатель должен знать основы тарифной структуры в линейных и чартерных перевозках.

Слушатель должен знать терминологию, которая используется при расчете тарифов.

На практике нормой считается устанавливать стоимость морской перевозки из расчета ориентировочно 10 – 12% от стоимости груза.

В последние годы можно сделать вывод, что стоимость морской перевозки скорее уменьшается, чем возрастает. Некоторые причины этого: влияние независимых услуг, увеличенный уровень

контейнеризации, который стал причиной возросшей продуктивности, и использование более крупных судов.

2.6.1 Ценообразование в линейных перевозках

Цель изучения

Слушатель должен знать три типа конференциальных тарифов и основы установления грузовых тарифов при линейных перевозках.

Слушатель должен знать основные принципы и методы расчета тарифов при контейнерных и конвенциальных линейных перевозках, и применяемые условия линейных перевозок.

Кроме основных морских тарифов, Слушатель должен знать о других затратах и сборах, и знать когда какой тип сборов может взиматься.

Слушатель должен знать различия между комиссией экспедитора грузов и системой вычета процентов при линейных перевозках.

Основы расчета морского фрахта

Существует две группы факторов, влияющие на установление стоимости морской перевозки при линейных перевозках – это факторы, связанные с портом и расстоянием и факторы, связанные с грузом. Существует три вида конференциальных тарифов – это товарные тарифы, классовые тарифы и товарно-классовые тарифы. К первой категории относятся тарифы, установленные отдельно на перевозку определенных групп товаров; во второй категории тарифов специфические грузы сгруппированы в классы; к третьей категории относятся тарифы, сочетающие в себе два вышеуказанных условия.

До последнего времени, сектор линейных перевозок жестко контролировался судовыми конференциями. Конференции разрабатывали тарифы, по которым перевозились грузы. Конференции существовали на всех основных маршрутах. Однако, начиная с середины 1970-х годов, многие независимые перевозчики (аутсайдеры) внедрили в сектор линейных перевозок и предоставили свои тарифы, рассчитанные по принципу “что рынок выдержит”, исходя из предполагаемой интенсивности спроса на продукт.

Влияние имеющихся грузов на тарифы

При возникновении дисбаланса при перевозке, иногда заключаются соглашения о специальной цене. Это происходит, например, при слишком большом тоннаже и слишком маленьком количестве груза. Иногда контейнеры принимаются к перевозке по более низкой стоимости. Причины этого могут быть следующими:

- Контейнер загрязнен при наличии груза;
- Иногда это дороже, чем перевозить порожние контейнеры. Полные контейнеры могут принести дополнительные доходы, такие как THC и демерредж. Кроме того, контейнеры возвращаются на необходимый склад из-за груза.

Тарифы LCL

В контейнерных перевозках применяются различные тарифы, которые называются “less-than-container-loads” (LCL) (неполная контейнерная загрузка) и “full-container-loads” (FCL) (полная контейнерная загрузка). Раньше тарифы обычно рассчитывались как для конвенциональных отправок – за тонну или за м³ (вес/размеры).

Фрахтовая ставка со стоимости товара (“ad valorem” rate) вес/объем

Тарифы линейных перевозок для обычных (генеральных) грузов рассчитываются исходя или из веса груза, или из его объема (кубических метров), в зависимости от того, что больше. Минимальная единица расчета – это кубический метр или одна тонна. Грузы объемом менее 40 кубических футов на 1,000 кг оплачиваются по весу, а более – по объему.

Если грузы очень дорогие, они оплачиваются не по весу и объему, а по стоимости, то есть по принципу адвалорного тарифа. Адвалорный тариф – это процент, рассчитанный от стоимости груза – например, 20% соответственно стоимости. Эти тарифы также могут называться специальными тарифами. Специальный тариф – это специальная сумма за единицу веса или другого измерения, например \$6.60 за килограмм.

Тарифы FCL

При использовании тарифа FCL, отправитель / получатель оплачивает перевозчику стоимость перевозки всего контейнера в определенный пункт назначения (box rate).

- Расчет цены за доставку контейнера в порт назначения, вместо тарифа за вес или объем (box rates).

Мультимодальный грузовой тариф

При мультимодальной перевозке одним перевозчиком по сквозному документу, оплачивается Мультимодальный грузовой тариф. Этот

тариф является суммой портовых сборов за погрузку, тарифа за морскую перевозку, портовых сборов за выгрузку и стоимость автомобильной или железнодорожной перевозки в конечный пункт назначения.

- Расчет цены основывается на стоимости все мультимодальной перевозки от двери до двери (мультимодальный тариф).

Другие сборы и надбавки

Помимо базового тарифа как правила является тарифом за морскую перевозку, линейные операторы также взимают дополнительные сборы, например, сбор за обработку терминалом, почтовые сборы и т.д. Зачастую, для того чтобы обезопасить себя от финансовых рисков, линии также применяют надбавки за морскую перевозку, без увеличения тарифы. Такие надбавки варьируются в зависимости от фактической ситуации.

Другие сборы

Линейный оператор или его агент может взимать дополнительные сборы помимо грузового тарифа, например, сбор за обработку терминалом. Этот сбор оплачивается терминалу. Если перевозятся контейнеры, оплачивается сбор за обработку контейнера или ТНС (Terminal Handling Charges). Величина этого сбора зависит от пункта назначения.

Линейный оператор или его/ее агент может также взимать сбор за оформление коносамента и некоторую административную деятельность, например, почтовые и коммуникационные сборы.

Терминальный сбор за обработку контейнера (ТНС): Этот сбор взимается за приемку и штабелирование контейнера и наоборот.

Сбор за перегрузку на другой вид транспорта (ЕНС): этот сбор взимается, когда погрузчик поднимает контейнер (полный или пустой) и помещает его на раму транспортного средства. Также происходит, когда контейнер возвращается. Когда судовладелец / агент организовывает внутриматериковую перевозку, эти сборы оплачиваются за счет судна. Когда экспедитор организовывает перевозку, он / она должен оплатить этот сбор, который еще называют *сбор Lo / Lo costs*.

Сборы LCL: эти сборы взимаются, когда небольшие отправки после хранения помещают в контейнер и наоборот

Когда при контейнерных перевозках организовывается перевозка от двери до двери, линейный оператор может рассчитать полную сумму для всей перевозки. Однако, в ЕС, это может вызвать конфликт с законодательством ЕС, поскольку линейные конференции должны рассчитывать отдельные тарифы.

Валютная надбавка

Валютную надбавку часто называют коэффициентом корректировки валютного курса (Currency Adjustment Factor – CAF). Эта надбавка применяется, когда валютный курс валюты, в которой рассчитан тариф, например доллар США, становится ниже по сравнению с местной валютой, которая используется судовладельцем при оплате, и соответственно судовладелец может потерять определенную сумму средств. При помощи CAF этот баланс компенсируется.

Топливная надбавка

Бункерную надбавку также называют индексация изменения цен на бункер (Bunker Adjustment Factor – BAF). Эта надбавка применяется, когда стоимость топлива возрастает настолько, что это может повлиять на доходы судовладельца. При помощи BAF этот баланс компенсируется.

Надбавка за перегруженность

В случае если порт перегружен, это может повлечь за собой дополнительные расходы, связанные с простоем груза и судна. Надбавка при перегруженности порта называется надбавка за перегруженность.

Надбавка за длину

Излишние размеры груза часть влекут за собой дополнительные сборы за обработку и за потерю свободного места. Надбавка за длину – это дополнительный платеж, добавляемый к тарифу за перевозку длинномерного груза, для компенсации перевозчику его потерь.

Также как и надбавка на длину, существуют **надбавка за сверхнормативный вес** и **надбавка за тяжеловесные грузы**, которые добавляются к тарифу.

Надбавка за военные риски

Для каждого маршрута линейной перевозки, должно быть значительное количество расхождений с опубликованными тарифами, которые обычно представляют собой дополнительное страхование от военного риска. Плата за страхование от военного риска, получаемая перевозчиком или грузоотправителем, называется надбавка за военный риск.

Система скидок при морских перевозках

Не смотря на существование конференций, в связи с увеличением роли независимых перевозчиков в линейных перевозках, фактически оплачиваемые тарифы широко варьируются и часто существенно отличаются от опубликованных тарифов.

Независимые перевозчики предлагают различные бонусы и скидки, в отличие от конференциальных перевозчиков. Взаимоотношения с клиентами строятся так, что при заключении контрактов на линейные перевозки, им непосредственно предоставляется скидка (например, в размере 9.5%). Если это не указано в контракте, тогда определенный процент скидки будет оплачен за весь год единожды.

В настоящее время используется множество *соглашений на предоставление услуг, долгосрочных соглашений и тарифных соглашений*. В таких случаях согласовывается, что определенный объем груза будет перевезен одним или несколькими судовладельцами по специальным тарифам со скидками, предоставленными этими же перевозчиками. Тем не менее, это не должно противоречить существующему законодательству.

Условия, используемые в линейных перевозках

Тарифы в линейных перевозках в основном базируются на условиях линейных перевозок, под которыми перевозчики понимают ответственность за затраты на погрузку и выгрузку, а также морскую перевозку.

Основные условия перевозки грузов линейными судами: от судового оборудования к судовому оборудованию (от погрузки до разгрузки, или от причала порта погрузки до причала порта разгрузки).

Иногда существуют отклонения, такие как *Погрузка за счет грузоотправителя / Выгрузка за счет фрахтователя*. Это означает, что выгрузка трюма до отцепления не включена в тариф. Получатель должен будет оплатить эти расходы на выгрузку. Это происходит преимущественно в портах, где власти контролируют погрузку и выгрузку. Несколько примеров: Пирей и Александрия.

Комиссионные экспедитора

Когда груз зафрахтован экспедитором, линейный оператор предоставляет экспедитору комиссионное вознаграждение в размере 2.5 - 5% от тарифа. Сумма комиссионного вознаграждения рассчитывается за весь фрахт.

Экспедитор получает комиссию от судоходной компании / агента за отправленные грузы. Это компенсация затрат экспедитора на привлечение груза. Эти затраты покрываются судовладельцем. Однако комиссия экспедитора не всегда предоставляется. Некоторые линейные конференции не делают этого.

Когда судоходная компания / агент контактируют с отправителем напрямую, комиссия может применяться ошибочно. Судоходная компания / агент могут опередить экспедитора и предоставить отправителю комиссию как скидку на фрахт.

NVOCC

NVOCC обычно рассчитывает тарифы также как и линейный оператор. Однако NVOCC в большинстве случаев предлагает внутреннюю концепцию и таким образом взимает один тариф за всю перевозку. Отдельная стоимость морской перевозки и наземной перевозки не видна.

Консолидаторы

Эти перевозчики взимают определенный тариф за тонну или за м³. В большинстве случаев, это тариф, в который включены все затраты до момента прибытия груза на терминал их агента в порту назначения. Иногда отправители могут взимать дополнительные сборы, такие как, за выгрузку из грузовика и укладку в контейнер, выпуск коносамента и т.д. Получатели оплачивают стоимость выгрузки из контейнера и размещение в грузовике.

Вопросы:

1. Существует три вида тарифов, применяемых линейными конференциями. Такими тарифами могут быть:

- a. Товарные тарифы
 - b. Классовые тарифы
 - c. Товарно-классовые тарифы
 - d. Все вышеперечисленные
- (d)

2. При контейнерных линейных перевозках, в зависимости от предлагаемого перевозчиком грузовладельцам вида перевозки, может взиматься фрахт за морскую перевозку на основе:

- a. Vox gate: полной суммы фрахта за перевозку контейнера в пункт назначения (тариф FCL)
 - b. Тариф, рассчитанный за тонну или кубический метр груза (вес/объем) (тариф LCL)
 - c. Цена как сумма затрат на мультимодальную перевозку от двери до двери
 - d. Любого из вышеперечисленного
- (d)

3. Грузы оплачены по адвалорному тарифу, означает:

- a. Линейные тарифы для обыкновенных грузов, рассчитанные исходя из веса груза (в тоннах) или объема (в кубических метрах), в зависимости от того, что больше
 - b. Линейный тариф, рассчитанный независимо от веса и объема груза
 - c. Адвалорный тариф применяется для всех видов грузов, высокой и низкой стоимости
 - d. Адвалорный тариф имеет минимальную величину, основанную на кубическом метре или одной тонне
- (b)

4. Какой тип надбавки соответствует какому описанию?

Надбавка, которая применяется, когда валютный курс валюты тарифа становится ниже, что может повлиять на прибыль судоходной компании	Валютная надбавка (CAF)
Надбавка, компенсирующая убытки перевозчика вследствие увеличения стоимости топлива	Топливная надбавка (BAF)
Дополнительный платеж, добавляемый к опубликованному тарифу в случае перегруженности порта	Надбавка за перегруженность

Надбавка, которая оплачивается за чрезмерную длину груза		Надбавка за длину
Надбавка, которая оплачивается за чрезмерный вес груза		Надбавка за тяжеловесные грузы
Страховая премия, выплачиваемая перевозчиком отправителю в случае неизбежности военных действий		Надбавка за военные риски

5. Когда груз зафрахтован экспедиторами, линейный оператор предоставляет экспедитору определенную сумму средств, которая рассчитывается на основании всего фрахта. Эта сумма называется:

- a. Система скидок в морских перевозках
 - b. Комиссия экспедитора
 - c. Рейсовое отличие, рассчитанное по различным линейным условиям
 - d. Любое из вышеперечисленных
- (b)

2.6.2 Ценообразование в чартерных перевозках

Цель изучения

Слушатель должен знать различные факторы, влияющие на фрахт при согласовании чартер-партии.

Слушатель должен знать два способа при помощи которых можно рассчитать фрахт для рейсового чартера.

Слушатель должен иметь знания о расчете стальнойного времени при фрахтовании, и понимать в каких случаях применяется демередж и диспач.

Фрахт

Фрахт – это сумма, которая оплачивается фрахтователем судовладельцу в качестве вознаграждения за перевозку груза на судне. В трамповых перевозках не существует фиксированной суммы фрахта. Фрахт, который должен быть оплачен фрахтователем, определяется в ходе переговоров. В общих чертах, расчет фрахта основывается на следующих факторах:

- вид и количество груза
- расстояние, на которое необходимо перевезти грузы
- портовые расходы в портах погрузки и выгрузки
- стоимость топлива.

Величина фрахта в трамповых перевозках также зависит от спроса и предложения на рынке. Когда имеется большое количество судов и малое количество грузов, рынок благоприятен для фрахтователей. В

этом случае судовладельцы готовы предоставить низкий фрахт. И наоборот, величина фрахта увеличивается, когда предлагаются большие объемы грузов, а в наличии имеется только небольшое количество судов.

В танкерных перевозках используется “Мировая шкала”. Это база фрахтования, установленная сторонами, которая зависит от портовых расходов и т.д. в основных портах. Таким образом, часто в чартер-партиях содержится условие Мировой шкалы вместо величины фрахта, например “Мировая шкала + 100”. Фрахтование танкеров – это специализированная отрасль в чартерных перевозках.

Расчет фрахта для рейсового чартера

Фрахт рейсового чартера часто рассчитывается следующими способами:

- (а) Как общая сумма, т.е. фиксированная цифра, независимо количества фактически погруженного груза
Общая сумма оплачивается полностью, даже тогда, когда количество, оговоренное в договоре, погружено не полностью.
- (б) На основании тарифа за одну тонну
Это может означать то, что за базу расчета принимается количество или груза, погруженного в начале рейса, или груза, выгруженного по окончании рейса.

Демередж и диспач

Демередж – это фиксированная сумма, которая оплачивается фрахтователем судовладельцу в случае, если время погрузки или выгрузки, оговоренное в чартер-партии превышено.

Количество дней, которое по чартер-партии разрешено фрахтователю на погрузку и выгрузку, называется сталийное время.

Демередж – это компенсация убытков. “Сбой”, вызванный демереджем, будет присутствовать постоянно, начиная с пункта, где он впервые появился. Несоответствия сталийного времени не останавливают демередж. Существует часто используемое выражение “попав один раз в демередж, будешь в нем всегда”.

Диспач – это компенсационный платеж судовладельца фрахтователю, если фрахтователь не использовал все портовые дни, оговоренные в чартер-партии.

Диспач – это противоположность демереджа. Он является вознаграждением фрахтователю за то, что он закончил погрузку/выгрузку раньше, чем истекло стальнойное время. По традиции, величина диспача равняется половине величины демереджа, и это не обязательно будет оговорено в чартер-партии.

Табель (Time Sheet)

“Табель” – это документ, в котором факты, перечисленные в “изложении фактов” толкуются на основании условий, указанных в чартер-партии.

Определяется разрешенное стальнойное время и указывается, когда оно начинается. Указывается до минуты фактически использованное стальнойное время с детальной разбивкой на операции. Результатом “табеля” является количество дней, часов и минут, которые были затрачены судном на загрузку и/или выгрузку.

Эта информация формирует основу для расчета суммы диспача или демереджа.

Изложение фактов (Statement of facts)

Этот документ перечисляет факты и время прибытия, отправления, погрузки и выгрузки судна. Табель составляется на основе “изложения фактов”.

“Изложение фактов” также описывает все возможные задержки. Этот документ должен подписываться капитаном и/или его/ее, а также стороной осуществляющей погрузку/разгрузку и/или его/ее агентом. Также зачастую ставится подпись представителя терминала.

“Изложение фактов” содержит только факты. Никакие условия чартер-партии не переносятся с этот документ, хотя часто дается ссылка на чартер-партию. Этот документ почти никогда не обсуждается.

Вопросы:

1. Верно или Неверно?

Фрахт рейсового чартера может быть рассчитан различными способами. Какая цена может быть установлена в результате такого просчета?

- a. Единая сумма (В)
- b. Цена за тонну груза (В)
- c. Цена за день (Н)

2. В трамповых перевозках не существует фиксированной суммы фрахта. Фрахт, который должен быть оплачен фрахтователем, определяется в ходе переговоров и зависит от различных факторов. Факторами, влияющими на величину фрахта, могут быть:

- a. Вид и количество груза, и расстояние, на которое их необходимо перевезти
 - b. Портовые сборы в портах погрузки и выгрузки, а также стоимость топлива
 - c. Состояние спроса и предложения на рынке
 - d. Все вышеперечисленное
- (d)

3. Какое из нижеприведенных определений демереджа неверное?

- a. Демередж – это компенсация убытков
 - b. Расчет демереджа может ограничиваться различными факторами, такими как несоответствия стальнойного времени
 - c. Демередж – это фиксированная сумма компенсации, оплачиваемая фрахтователем судовладельцу
 - d. Демередж обычно рассчитывается на основании количества дней, которые прошил после времени, предназначенного для погрузки и выгрузки, оговоренного в чартер-партии
- (b)

4. Если фрахтователь не использовал все портовые дни, оговоренные в чартер-партии, судовладелец может заплатить ему определенную сумму. Эта сумма называется:

- a. Диспач
 - b. Демередж
 - c. Скидка
 - d. Брокерское вознаграждение
- (a)

5. Верно или Неверно?

Табель – это:

- a. Документ, в котором факты, перечисленные в “изложении фактов” толкуются не на основании условий, указанных в чартер-партии. (Н)
- b. Табель используется для определения количества дней, часов и минут, которые затрачены судном на погрузку и выгрузку. (В)
- c. Табель является основой для расчета суммы диспача и демереджа. (В)

Ссылочные материалы:

1. Shipbroking and Chartering Practice, Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandeværn, 5th edition, LLP, 1999
2. Maritime Law, Christopher Hill, 5th edition, LLP, 1998
3. Bills of Lading: Law and Contracts, Nicholas Gaskell, LLP, 2000
4. Sea Change in Liner Shipping, regulation and managerial decision-making in a global industry, Mary R. Brooks, 1st edition, Pergamon, Elsevier Science, 2000
5. Admiralty, Frank Maraist & Thomas Galligan Jr., 5th edition, Thomson West, 2005
6. Farthing on International Shipping, Bruce Farthing, Mark Brownrigg, 3rd edition, LLP, 1997
7. Ships Knowledge, a modern encyclopaedia, Klaas van Dokkum, Dokmar, 2003
8. Transportation, John Coyle, Edward Bardi, Robert Novack, 5th edition, South-Western College Publishing, 1999
9. Management of Transportation, Bardi/Coyle/Novack, South-Western, 2006
10. The International Freight Guide, the handbook for exporters, importers and forwarders, By the British International Freight Association, LLP, 1997
11. <http://www.worldbank.org>
12. <http://www.comitemaritime.org/ratific/ratsmal.html>
13. <http://en.wikipedia.org>
14. <http://www.unzco.com/>
15. <http://www.wachovia.com>
16. <http://www.small-business-dictionary.org>
17. <http://www.itds.treas.gov/>
18. <http://www.export911.com>
19. <http://www.isl.org>

**Настоящая публикация подготовлена при содействии Европейского Союза.
Подготовка содержания публикации является единоличной обязанностью НЕА и
его партнеров, и никаким образом не может считаться отражением позиции
Европейского Союза.**