

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ
Национальный университет кораблестроения
имени адмирала Макарова

**А. Я. КАЗАРЕЗОВ, А. Ф. ГАЛЬ,
Ю. Е. БАРАБАНОВА**

**КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА
НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ:
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Учебное пособие

Рекомендовано Ученым советом НУК



2020

УДК 005.511: 656.61(075.8)

К14

Авторы:

А. Я. Казарезов, д-р техн. наук, профессор;
А. Ф. Галь, канд. техн. наук, профессор НУК;
Ю. Е. Барабанова, аспирантка

Рецензенты:

В. В. Горлачук, д-р экон. наук, профессор, зав. каф. менеджмента
ЧДУ им. Петра Могилы;
И. А. Иртышева, д-р экон. наук, профессор, зав. каф. менеджмента
НУК имени адмирала Макарова

*Рекомендовано Ученым советом НУК
в качестве учебного пособия
(протокол № 3 от 22.02.2019 г.)*

Казарезов А. Я.

К14 Коммерческая работа на морском транспорте: логистический
аспект : учебное пособие / А. Я. Казарезов, А. Ф. Галь, Ю. Е. Бараба-
нова. – Николаев : НУК, 2020. – 248 с.

ISBN 978-966-321-391-0

Рассмотрены основные направления коммерческой деятельности на водном транспорте. Особое внимание уделено правилам перевозки различных грузов, общим правилам выполнения коммерческих операций в пунктах отправления и назначения грузов, а также выполнению расчетов, связанных с транспортировкой груза.

Предназначено для студентов дневной и заочной форм обучения различных направлений. Также может быть использовано специалистами по логистике и водному транспорту.

УДК 005.511:656.61(075.8)

© Казарезов А. Я., Галь А. Ф.,
Барабанова Ю. Е., 2020

© Национальный университет кораблестроения
имени адмирала Макарова, 2020

ISBN 978-966-321-391-0

ВВЕДЕНИЕ

Морские транспортные перевозки грузов, являющиеся составной частью логистики, обеспечивают своевременную и качественную доставку грузов по назначению. Коммерческое обеспечение процесса транспортировки грузов морем определяет взаимоотношение его участников – грузовладельцев, перевозчиков, судовладельцев, грузообработчиков.

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

В процессе перевозки грузов, грузовладельцы обеспечивают груз необходимым документальным сопровождением, тарой, маркировкой, разработкой условий перевалки, транспортировки и хранения. Судоводители отвечают за прием на судно грузов, их размещение, обеспечение

сохранности в период перевозки и перевалки, сдачу грузополучателям в портах назначения. Грузообработчики отвечают за прием груза от владельца, перевалку груза, его хранение в складских помещениях порта и передачу владельцу. Специалисты в области логистики должны иметь знания принципов и методов коммерческого обеспечения процесса морской перевозки груза в целом, то есть разбираться в вопросах документального оформления приема или сдачи груза, условиях договоров морской перевозки грузов, международных соглашениях и национальных законах, регламентирующих взаимоотношения сторон в логистической системе "грузоотправитель – порт погрузки – судно – порт выгрузки – грузополучатель". Специалисты в области логистики должны уметь отстаивать интересы грузовладельца при возникновении нештатных ситуаций в процессе осуществления морских транспортных перевозок.

Помочь будущим специалистам в области логистики в овладении этими знаниями призвано настоящее пособие. Оно составлено в соответствии с действующей программой одноименной учебной дисциплины, входящей в цикл дисциплин по выбору специальности "Логистика". Пособие состоит из конспекта лекций, контрольных вопросов к каждой теме, учебной программы и итоговых контрольных вопросов.

Не все вопросы коммерческих морских перевозок освещены в пособии в полной мере потому, что этот курс читается в Национальном университете кораблестроения впервые. Кроме того, предлагаемый курс рассчитан на студентов, которые не имеют базовой подготовки в области судоходства и кораблестроения. В пособии более детально изложен материал по выполнению ряда коммерческих условий чартера, оформлению портовых формальностей, грузовых докумен-

тов, морского протеста, осуществлению контроля за приемом или выдачей груза, работой агентов, стивидоров.

Учебный курс дисциплины "Коммерческая эксплуатация судна" взаимосвязан по содержанию с такими дисциплинами, как "Менеджмент", "Операционный менеджмент морехозяйственного комплекса", "Логистический менеджмент", "Управление цепями снабжения", "Маркетинг транспортных услуг", "Право".

Составители пособия с благодарностью примут все замечания и пожелания, направленные на улучшение настоящего пособия.



Тема 1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ. ФРАХТОВЫЙ РЫНОК

1.1. Основные направления коммерческой работы на водном транспорте

Коммерческая деятельность на водном транспорте осуществляется в ряде направлений.

Первым и основным направлением коммерческой деятельности следует назвать установление договорных отношений с грузовладельцами и портами отправления, перевалки и назначения грузов.

Вторым, но не менее важным направлением деятельности на водном транспорте следует назвать установление долгосрочных коммерческих отношений с судовладельцами и грузоперевозчиками.

Третье направление коммерческой деятельности на водном транспорте носит вспомогательный характер, что, однако, не умаляет его важности. Это направление связано с установлением долгосрочных договорных отношений с организациями, выполняющими агентское, стивидорное, тальманское обслуживание судов. К этому направлению относится и сотрудничество со страховыми компаниями.

Четвертое направление деятельности на водном транспорте связано с взаимодействием со смежными видами транспорта – железнодорожным, автомобильным и авиационным.

1.2. Фрахтовый рынок

Своеобразие продукции морского транспорта определяет отличие фрахтового рынка как сферы реализации услуг международного торгового судоходства от других рынков. *Фрахтовый рынок* – рынок морского транспорта, на котором заключаются договоры по фрахтованию и отфрахтованию судов. С одной стороны, на фрахтовом рынке действуют покупатели транспортных услуг – фрахтователи судов или грузовладельцы, с другой – судовладельцы или перевозчики. Формирование структуры и объемов фрахтового рынка происходит в международной торговле, мировой экономике и на морском транспорте.

Фрахтовый рынок как система подразделяется по отдельным признакам. По форме организации работы судов фрахтовый рынок подразделяется на *рынок трамповых судов* и *рынок линейных судов*. По видам перевозимых грузов – на *рынок сухогрузных судов* и *рынок наливных судов*. По видам фрахтования судов – на *рынок рейсовых* и *рынок арендованных судов*. Фрахтовый рынок подразделяется на *открытый* и *закрытый рынки* в зависимости от условий конкуренции.

К *закрытому фрахтовому рынку* относится та часть грузопотоков, к перевозке которых допускаются определенные группы судовладельцев. Это грузопотоки, находящиеся под контролем государства, и регулярные внутрифирменные перевозки транснациональных компаний. В законодательстве

практически всех стран мира предусмотрено, что *каботажные перевозки* должны осуществляться только национальными судоходными компаниями. Политика резервирования грузов проводится развивающимися странами в целях поощрения развития собственных судоходных компаний. Принцип резервирования отражен в формуле "40:40:20", закрепленной в Кодексе поведения линейных конференций. Практику резервирования используют развитые страны в части перевозок грузов по правительственным программам. Таким образом, часть международных перевозок грузов, которая подпадает под ограничительные действия национальных законодательств, уходит из сферы мирового фрахтового рынка. Торгово-промышленное судоходство, осуществляемое транснациональными корпорациями и иными крупными торговыми и промышленными компаниями, является по своей географии международным. Однако, будучи внутрифирменным транспортом, не продает свои услуги через фрахтовый рынок.

Под *открытым фрахтовым рынком* понимается часть международных грузопотоков, где участие в перевозках осуществляется без ограничений в условиях относительно свободной конкуренции.

Рынок линейных судов. С точки зрения реализации своих услуг на фрахтовом рынке, линейное судоходство обладает особенностями. На каждом направлении перевозок судоходные компании образуют объединение – *фрахтовую конференцию*, которая устанавливает общие тарифы за перевозку грузов, единый состав услуг и рисков, включенных в тарифную ставку, ставку вознаграждения экспедиторам за предоставление грузов. Конференция контролирует режим обслуживания перевозок, и в ряде случаев осуществляет согласование расписаний отдельных линий. В настоящее время в мире насчитывается около 400 конференций. Крупные

судоходные компании являются членами большинства конференций линейного судоходства, определяют их политику в своих интересах за счет мелких и средних судовладельцев. С контейнеризацией перевозок рынок линейных судов разделился на секции:

- *секция многоцелевых судов с грузовым вооружением и регулярными обязательными заходами в базовые порты и необорудованные порты развивающихся стран для обслуживания двусторонней торговли штучными товарами;*
- *секция контейнерных судов со срочным расписанием (объявленным с точностью заходов в базовые порты до даты месяца, дня недели).*

Рынок трамповых судов. Мировой фрахтовый рынок трамповых судов является рынком совершенной конкуренции, так как на нем, независимо друг от друга, действует большое количество продавцов и покупателей однородной продукции; каждый из которых не может значительно повлиять на уровень фрахтовых ставок и не располагает достаточно полной информацией о ценах и затратах. Трамповые суда не связаны с определенным районом плавания и направляются туда, где есть потребность в тоннаже. Трамповый рынок чутко реагирует на изменение спроса и предложения, для него характерны значительные колебания фрахтовых ставок.

Рынок наливных судов состоит из отдельных секций. Это связано с тем, что условия перевозки морем нефти и нефтепродуктов различны. Наливное судно, в котором перевозилась нефть или "темные" нефтепродукты, не может быть использовано под перевозку "светлых" нефтепродуктов без соответствующей промывки танков и магистралей. Сырая нефть и "светлые" нефтепродукты перевозятся различными по объему партиями. Сырая нефть перевозится крупными партиями по 100–150 тыс. т и более – для дальнейшей переработки,

"светлые" нефтепродукты – более мелкими партиями. Это связано с характером торговли и потребления этих видов товаров, а также с географическими особенностями перевозок. В настоящее время доля нефти и нефтепродуктов составляет около 95 % объема морских перевозок наливных грузов. Наиболее крупные грузопотоки направлены из Персидского залива в Европу, Японию и Северную Америку. Мировой танкерный флот принадлежит трем основным группам судовладельцев: нефтяным концернам (40 %), независимым судовладельцам и государству. Еще 40 % мирового танкерного флота фрахтуется нефтяными концернами у независимых судовладельцев на длительный срок. Химические грузы перевозятся танкерами-химовозами. 13 секций рынка этих судов осуществляют перевозки пяти основных категорий грузов: органических и неорганических химикатов, животных жиров и растительных масел, патоки (мелассы). Наиболее специализированной и обособленной от других секций рынка танкерных судов является секция судов-газовозов. В рамках этой секции перевозятся два вида грузов: сжиженный природный газ и сжиженный (попутный) нефтяной газ. Экспорт нефтяного газа осуществляется из таких стран, как Кувейт, Саудовская Аравия в Японию, Западную Европу, США.

На рынке *сухогрузных судов* ведущее место занимает секция балкерных судов с подразделением на рудную, угольную и зерновую фрахтовые секции. Далее рынок сухогрузных судов подразделяется по конкретным типам.

Сухогрузный фрахтовый рынок состоит из географических секций – по районам массового экспорта, где возникает потребность в трамповых судах. В каждой секции имеются преобладающие грузопотоки по направлениям перевозок и роду груза, которые определяют состав привлекаемых трамповых судов по их типу и грузоподъемности. Основными

географическими секциями современного открытого фрахтового рынка являются: североевропейская (одна из крупнейших секций мирового фрахтового рынка), средиземноморская, североамериканская, южноамериканская, тихоокеанская, индийская, дальневосточная, австралийская и африканская. Благодаря мобильности и определенной универсальности тех или иных судов, отдельные географические секции мирового фрахтового рынка и даже различные виды перевозок тесно взаимосвязаны. Изменение спроса в одной какой-либо географической секции приводит к постепенному перераспределению судов до тех пор, пока не будет достигнуто относительное выравнивание среднего уровня фрахтовых ставок по всей системе. Такое перераспределение происходит и по роду груза: в зависимости от спроса балкеры могут использоваться на перевозках угля, руды, зерна или удобрений; нефтебалкеры и нефтерудовозы – на перевозках наливных и навалочных грузов; лесовозы-пакетовозы – на перевозках леса, навалочных грузов или контейнеров.

Состояние мирового фрахтового рынка определяется динамикой следующих факторов: состоянием международной торговли; объемом и структурой грузопотоков; составом мирового флота по типам судов, дедевейту, возрасту; портфелем заказов мирового судостроения; уровнем фрахтовой конъюнктуры. *Конъюнктура фрахтового рынка характеризуется* соотношением *спроса, предложения и цены* морской перевозки груза, а также активностью рынка, то есть количеством заключаемых фрахтовых сделок. *Цена морской перевозки* груза – денежное выражение стоимости транспортных услуг, которая при доставке грузов морем имеет две формы: фрахтовой ставки – в трамповом судоходстве, и тарифной ставки – в линейном судоходстве.

Фрахтовая ставка – цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза, которая согласуется в каждом отдельном случае в договоре морской перевозки (чартере). Срок действия фрахтовой ставки ограничен сроком действия чартера, и она действительна только для того фрахтователя, с которым заключен чартер. Величина фрахтовой ставки отражает уровень цен мирового фрахтового рынка на транспортировку морем данного груза и при прочих равных условиях, зависит от рода груза, расстояния и направления перевозки, норм погрузки/выгрузки, дополнительных расходов, которые несет судно.

Тарифная ставка – цена морской перевозки единицы груза, заранее объявленная для всех грузовладельцев и действующая в течение длительного времени. Перечень тарифных ставок на перевозку различных грузов по маршрутам, которые обслуживает определенная линейная компания, приводится в так называемых *тарифах* – сборнике тарифных ставок и правил их применения, который рассылается грузоотправителям и другим заинтересованным лицам по запросам. По форме построения тарифов различают:

- *классный тариф* – в тарифе приведена шкала, где для каждого класса груза указана тарифная ставка;
- *постатейный (товарный) тариф* – тарифная ставка указывается непосредственно в алфавитном перечне товаров, против каждого наименования;
- *смешанный тариф* – для некоторой группы товаров указаны постатейные тарифные ставки, а для остальных – по тарифному классу.

Тарифные ставки устанавливаются в зависимости от кубатуры, массы или ценности груза. Чаще всего они исчисляются за единицу массы или объема. Основным принципом расчета тарифной ставки является право перевозчика на

выбор применяемой весовой или объемной ставки в зависимости от того, что более выгодно для судна.

В результате, даже сравнительно небольшое изменение общего объема международной торговли приводит к значительному увеличению (уменьшению) спроса на трамповые суда, что соответственно отражается на уровне фрахтовых ставок. В период повышенной конъюнктуры промышленные компании, стремясь заблаговременно обеспечить себя судами, фрахтуют в длительный тайм-чартер большое число судов. Наоборот, в условиях кризиса промышленного производства они не возобновляют договоры на суда, по которым закончился срок аренды, или даже вынуждены отфрахтовывать на рынке собственные суда. Это приводит к тому, что при любом колебании фрахтовой конъюнктуры в наибольшей степени изменяются ставки на крупнотоннажные специализированные танкеры и балкеры.

Уровень конъюнктуры фрахтового рынка обусловлен общим состоянием мировой экономики. В географическом отношении на конъюнктуру фрахтового рынка особенно большое влияние оказывает состояние экономики США, Китая, Японии и Европейского Союза.

Конъюнктура открытого фрахтового рынка характеризуется регулярными сезонными колебаниями, что связано с сезонным характером производства определенных видов товаров (зерно, сахар, шерсть, хлопок), сезонным ростом спроса (удобрения, топливо) либо сезонным прекращением навигации в определенных портах.

Значительные колебания фрахтовой конъюнктуры периодически возникают в результате военно-политических и социальных факторов. В условиях обострения международной обстановки срочно пополняются стратегические запасы

топлива и сырья, часть судов отвлекается на военно-транспортные перевозки, что и приводит к стремительному росту фрахтовых ставок. Увеличение ставок может иметь место также накануне объявленного повышения цен на данный вид товара (нефть, зерно), после крупных стихийных бедствий – засуха, наводнение, либо в результате массовых забастовок. Сокращение добычи определенного вида сырья, повышение таможенных пошлин или временное прекращение обработки судов в крупном порту (группе портов) отрицательно сказывается на уровне конъюнктуры фрахтового рынка.

Контрольные вопросы

1. По каким признакам структурирован мировой фрахтовый рынок?
2. В чем заключаются основные отличия фрахтовых рынков трамповых и линейных судов?
3. Что такое фрахтовая конференция и альянс?
4. Из каких географических секций состоит фрахтовый рынок?
5. Какие факторы влияют на состояние мирового фрахтового рынка?
6. Что такое конъюнктура фрахтового рынка?
7. Почему цены морской перевозки грузов являются важнейшей функцией фрахтового рынка?
8. Что показывает коэффициент рыночной конъюнктуры?
9. В чем заключаются принципиальные различия между фрахтовой и тарифной ставками?
10. Какие факторы влияют на конъюнктуру фрахтового рынка?
11. С помощью каких показателей выполняется анализ конъюнктуры фрахтового рынка?

Тема 2. КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

По *видам перевозок* различают перевозки пассажирские и грузовые. Грузовые перевозки, в свою очередь, подразделяются на сухогрузные, наливные и перевозки на специализированных судах.

По *району плавания* различают заграничное плавание и каботаж, который подразделяется на большой каботаж и малый каботаж. Плавание между портами разных государств называют заграничным плаванием. Плавание между портами одной и той же страны, расположенными в одном и том же или в смежных морских бассейнах, называют малым каботажем. Плавание между портами одной и той же страны, расположенными в разных морских бассейнах, называют большим каботажем.

По *форме организации* судоходства различают:

- трамповое судоходство – форма нерегулярного судоходства. Трамповое судоходство не связано с постоянными портами погрузки/выгрузки и не ограничено определенными видами грузов;

- линейное судоходство – форма регулярного судоходства, предусматривающая регулярное движение судов между установленными портами по заранее объявленному расписанию. Линейное судоходство обслуживает направления перевозок с устойчивыми грузопотоками и обеспечивает быструю доставку грузов;

- торгово-промышленное судоходство – форма регулярного судоходства. Торгово-промышленное судоходство связано с перевозками внутри корпорации или промышленной компании. Перевозки осуществляются судами корпорации или промышленной компании.

Трамповые суда совершают рейсы без расписания и направляются судовладельцами в порты, в которых со стороны фрахтователей имеется спрос на тоннаж. Трамповые суда перевозят в основном массовые грузы: руду, уголь, зерно, нефтепродукты. Перевозки осуществляются насыпью, навалом или наливом. Трамповые суда универсальны и могут перевозить генеральные грузы. При перевозке грузов на трамповых судах под груз может быть предоставлено все судно или его часть. Основными характеристиками грузов, предъявляемых к перевозке на трамповых судах, являются:

- низкая стоимость товара, позволяющая продавцу накапливать судовую партию, достаточную для фрахтования целого судна;
- продажа и покупка товаров осуществляются ограниченными партиями, исходя из потребностей грузополучателя;
- торговля часто имеет сезонный характер, товары отгружаются в течение определенного календарного периода.

Важнейшим фактором, определяющим коммерческие отношения грузовладельца с морским перевозчиком, является возможность зафрахтовать целое судно для перевозки своего товара. Коммерческие отношения между грузовладельцем и перевозчиком складываются как двухсторонние отношения равноправных партнеров. Это позволяет грузовладельцу и перевозчику заключить свободный контракт и согласовать все его условия по своему усмотрению. Договор между фрахтователем (грузовладельцем или его представителем) и фрахтовщиком (судовладельцем или его представителем)

в трамповом судоходстве оформляется в форме чартер-партии. Чартер может заключаться на один рейс или, если проданная партия товара превышает грузоподъемность судна, на несколько рейсов.

Особенностью трампового судоходства является краткосрочность отношений фрахтователя и судовладельца. После перевозки партии товара одним или несколькими рейсами и сдачи груза получателю, отношения сторон полностью прекращаются. При организации перевозок это создает судовладельцу неопределенность в планировании работы судна. После выполнения каждой перевозки судну необходимо искать новую работу на любом направлении.

Линейное судоходство возникло в связи с потребностью в обслуживании устойчивых грузопотоков, требующих быстрой доставки грузов. Для удобства грузоотправителей линейное судоходство обеспечивает регулярное движение судов между установленными портами по заранее объявленному расписанию. Основными характеристиками грузов, предъявляемых к перевозке на линейных судах, являются:

- высокая стоимость товара, не позволяющая продавцу накапливать судовую партию, достаточную для фрахтования целого судна;
- товар подлежит немедленной доставке в порт назначения и не должен накапливаться на складе порта отправления;
- продажа и покупка товаров осуществляются мелкооптовыми партиями, исходя из потребностей грузополучателя;
- товары регулярно отгружаются в течение длительного промежутка времени, торговля не имеет сезонного характера.

Международное линейное судоходство является основной формой организации морских перевозок. На его долю приходится около 70 % стоимости всех грузов, перевозимых морским транспортом.

Важным фактором, определяющим коммерческие отношения грузовладельца с морским перевозчиком в линейном судоходстве, является возможность отправить груз в установленные заранее сроки при малой по размеру партии товара. Коммерческие отношения между грузовладельцем и перевозчиком складываются так, что перевозчик на свой риск организует регулярную судоходную линию и предлагает транспортные услуги широкому кругу грузоотправителей мелкопартионных грузов. Линейные суда перевозят в основном дорогостоящие грузы: промышленное оборудование, предметы широкого потребления, электронику, вино, кофе, автомашины. Линейные суда часто являются специализированными.

Линейный перевозчик является стороной *публичного договора* и должен заключить договор морской перевозки с любым обратившимся к нему грузоотправителем, если у перевозчика есть для этого техническая возможность. Загрузка судна формируется из мелких партий товаров различных грузоотправителей. Одним рейсом линейного судна выполняются несколько договоров морской перевозки. Поэтому договор морской линейной перевозки предлагается в форме *договора присоединения*. Первоначально договор морской линейной перевозки оформляется акцептованной заявкой грузоотправителя – *букинг-нотом*, а после фактической приемки груза подтверждается *линейным коносаментом*. Публичность договора морской перевозки в форме договора присоединения определяет статус морского перевозчика в линейном судоходстве как *общественного перевозчика*, который практически по всем признакам отличается от статуса частного перевозчика.

В линейном судоходстве судовладелец (линейный оператор) обеспечивает выполнение обязательных условий:

– регулярное движение поименованных судов;

- по заранее объявленному расписанию;
- между установленными портами;
- на основе типового договора морской перевозки – коносамента линии;
- с оплатой перевозки по стабильным тарифам.

Различают следующие виды линий:

- *односторонние линии*, эксплуатируемые одним судовладельцем;
- *совместные линии*, обслуживаемые несколькими транспортными компаниями на паритетных началах;
- *конференциальные линии*, которые организуются и действуют на основе соглашений объединений (конференций) судовладельческих компаний. Члены конференции обязуются применять единые условия перевозок. Организация Объединенных Наций разработала *Кодекс поведения линейных конференций*.

Кодекс поведения линейных конференций утвердил концепцию открытых линейных конференций с преимущественным правом участия национальных судоходных компаний стран, торговля которых обслуживается линейной конференцией. Судоходные компании третьих стран имеют право на участие в перевозках в размере не более 20 % от общего грузопотока линии. В линейном судоходстве принимают участие технически совершенные, многоцелевые, комбинированные суда, а также суда, специализированные по способу перевозки: контейнеровозы, балкеры, рефрижераторы, суда с горизонтальным способом погрузки. Линейное судоходство имеет *две формы обслуживания* – регулярную и срочную.

Регулярные судоходные линии предусматривают базовые и факультативные порты, частоту отходов судов, категории грузов, тарифы на перевозку грузов между парами портов линии.

Срочные судоходные линии предусматривают расписание заходов в порты с точностью до даты месяца или дня недели. Для обеспечения перевозок грузов на срочных линиях создаются фидерные транспортно-технологические системы, предусматривающие использование судоходными компаниями небольших судов – фидеров для транспортировки грузов в дополнение к магистральным судам. Фидерные суда развозят контейнеры и генеральные грузы из международных центров перевалки небольшими партиями на малые и средние расстояния.

Стивидорные соглашения (долгосрочные контракты) с операторами терминалов в каждом порту захода линейных судов заключает судовладелец. Крупные линейные компании имеют собственные причалы и перегрузочные комплексы в портах захода.

Торгово-промышленное судоходство возникло в связи с потребностью регулярного снабжения поставщиками своих потребителей – крупных промышленных компаний. Основными характеристиками грузов, предъявляемых к перевозке в торгово-промышленном судоходстве, являются:

- низкая цена товара;
- устойчивость грузопотока в течение многих лет;
- поставки равномерными крупными партиями в течение года;
- грузоотправитель и грузополучатель часто являются одним и тем же лицом.

Грузовладелец (промышленная компания) заключает с судовладельцем контракт не на отдельную перевозку конкретной партии, а на регулярные перевозки определенного груза в согласованных количествах на постоянном направлении. Предметом договора является не предоставление судовладельцем конкретного судна в распоряжение фрахтователя,

а регулярное выполнение определенных рейсов по согласованному графику в течение длительного периода. Основой договорных отношений является многократно повторяемый рейсовый чартер. Такое долгосрочное соглашение отличается от рейсового чартера в деталях и называется *фрахтовым контрактом*. Если в торгово-промышленном судоходстве суда принадлежат промышленным корпорациям, которые они обслуживают на линии, то грузоперевозки превращаются во внутрикорпоративные перевозки.

Ценообразование в торгово-промышленном судоходстве имеет ограниченно-рыночный характер. Торгово-промышленное судоходство не продает свои услуги через фрахтовый рынок, поэтому не в состоянии самостоятельно формировать цену перевозки. Все расчеты в данной форме судоходства осуществляются по рыночным ставкам, заимствованным у фрахтового рынка. Договорные отношения при работе судов последовательными рейсами строятся аналогично трамповому судоходству.

Долгосрочное соглашение оформляется фрахтовым контрактом, но на каждый конкретный рейс оформляется стандартный для данного соглашения рейсовый чартер.

Смешанные перевозки не являются самостоятельной формой организации судоходства. Это форма организации перевозок ценных генеральных грузов, использующая контейнеризацию грузов и прогрессивные транспортно-технологические системы. В смешанных перевозках участвуют несколько видов транспорта – морской, речной, железнодорожный, автомобильный, воздушный. Смешанные перевозки обеспечивают транспортировку грузов по всей транспортной цепи от производителя до конечного потребителя товаров. Основными характеристиками *смешанной перевозки* грузов являются:

- перевозка грузов двумя и более видами транспорта;

- специальные тарифные ставки на транспортировку груза до места назначения;
- один из участников перевозки организует весь процесс транспортировки по единому документу (комбинированному транспортному коносаменту). Этот участник заключает договоры перевозки с отдельными перевозчиками, координируя их действия, обеспечивая весь цикл перевозки, несет ответственность за груз от места отправления до места назначения;
- грузы перевозятся, в основном, в стандартной таре – контейнерах, лихтерах, пакетах и т. п.

Договор смешанной перевозки регулируется Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов. Главной целью смешанной перевозки является доставка грузов в место назначения точно в срок, в хорошем состоянии и по возможно низкой цене. Смешанные перевозки могут осуществляться при участии компаний транспортной инфраструктуры, если такие компании являются связующими звеньями между перевозчиками. Существуют варианты смешанной перевозки, когда груз последовательно передается от перевозчика одного вида транспорта перевозчику другого.

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

Контрольные вопросы

1. Дайте определение договора морской перевозки. Кто его заключает?
2. Перечислите наиболее используемые формы договора морской перевозки. В чем заключаются их характерные особенности?

3. Какие формы организации работы судов существуют в международном торговом судоходстве? Дайте характеристику коммерческих условий их работы.

4. Назовите участников транспортного процесса в трамповом судоходстве. На каких договорах и как строятся их взаимоотношения?

5. Как иначе называют работу судов последовательными рейсами? В чем заключается отличие от работы судов в линейном судоходстве?

6. Перечислите обязательные условия линейного судоходства.

7. Как строятся договорные отношения между участниками транспортного процесса в линейном судоходстве?

8. Какие новые формы организации международных перевозок получили распространение в настоящее время?



Тема 3. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СРЕДСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

3.1. Линейные характеристики судна. Нормирование высоты надводного борта

Линейные характеристики судна отображают главные размерения судна с точки зрения эксплуатации средства водного транспорта.

К линейным характеристикам судна относятся следующие:

- длина судна. Различают габаритную длину, длину по ватерлинии и длину между перпендикулярами. Если особо не оговорено, то под длиной судна понимают габаритную длину;

- ширина судна. Различают габаритную ширину, ширину по ватерлинии и ширину на миделе. Если особо не оговорено, то под шириной судна понимают габаритную ширину;

- осадка судна. Различают осадку наибольшую, осадку порожнем (в балласте), осадку носом и кормой. Если особо не оговорено, то под осадкой судна понимают наибольшую осадку;

- высота борта;

- высота надводного борта;

- габаритная высота судна.

Нормирование высоты надводного борта судна производится для всех типов транспортных судов с учетом их технико-эксплуатационных характеристик, назначения, района плавания и сезона. Порядок расчета, назначения и нанесения высоты надводного борта для судов определяется Правилами о грузовой марке в соответствии с Международной конвенцией о грузовой марке. Географические координаты сезонных зон плавания и даты сезонных периодов приводятся на карте сезонных зон.

Величина надводного борта изображается с двух бортов судна в виде знака грузовой марки, палубной линии и гребенки грузовой марки. Грузовая марка обозначается кольцом (диск Плимсоля), через центр которого проходит горизонтальная линия. Различают знаки грузовой марки для судов, которые совершают международные рейсы, и для судов, которые международные рейсы не совершают (каботажные суда).

Сезонные знаки грузовой марки изображаются горизонтальными линиями, параллельными линии, которая проходит через центр кольца знака грузовой марки. Число и расположение сезонных знаков грузовой марки зависит от параметров судна – типа судна (пассажирское, парусное, лесовоз, наливное и т. п.); характеристики надводного борта (минимальный, избыточный); района плавания (каботаж, международные рейсы).

3.2. Массовые, объемные и скоростные характеристики судна

К массовым и объемным характеристикам судна относятся следующие:

- массовое водоизмещение (T) – масса воды, вытесненная судном;

- объемное водоизмещение (m^3) – объем воды, вытесненный судном. Различают *водоизмещение судна порожнем* (судно готово к выходу в море со всем снабжением на борту, но без груза, пассажиров, багажа, экипажа, топлива, запасов масла, запасов воды, запасов провизии и других расходных запасов); *водоизмещение судна в полном грузу* (водоизмещение судна при наибольшей допустимой осадке, предусмотренной грузовой маркой, это водоизмещение судна порожнем плюс масса груза, пассажиров, багажа, экипажа, топлива, запасов масла, запасов воды, запасов провизии и других расходных запасов);

- дедвейт, или полная (валовая) грузоподъемность судна (t) – разность между водоизмещением судна в полном грузу и водоизмещением судна порожнем. Обычно в характеристиках судна дедвейт указывают при осадке судна по летнюю грузовую марку. Таким образом, дедвейт равен сумме масс всех перевозимых грузов, пассажиров, багажа, экипажа, топлива, запасов масла, запасов воды, запасов провизии и других расходных запасов;

- чистая грузоподъемность (t) – масса всех перевозимых грузов, в которую не включают массы пассажиров, багажа, экипажа, топлива, запасов масла, запасов воды, запасов провизии и других расходных запасов;

- грузовместимость судна (m^3) – объем всех судовых помещений, предназначенных для перевозки груза. Различают *валовую грузовместимость* (наибольший объем грузовых помещений, определяемый в соответствии с Международной конвенцией по обмеру судов 1969 года (МК-69) и *чистую грузовместимость*, получаемую из расчета валовой грузовой вместимости путем вычетов, предусмотренных вышеуказанной конвенцией;

- грузовместимость судна в кипах (м^3) – объем грузовых помещений между внутренними кромками выступающих конструкций корпуса (шпангоутов, бимсов, карлингсов) и защищающих их деталей;

- грузовместимость судна в зерне (м^3) – сумма всех свободных объемов грузовых помещений;

- удельная грузовместимость ($\text{м}^3/\text{т}$) – отношение грузовой вместимости (зерновой или киповой) к чистой грузоподъемности.

Регистровая тонна в правилах обмера Международной конвенции по обмеру судов (МК-69) года составляет $2,83 \text{ м}^3$ или 100 кубических футов и приводится без указания размерности. МК-69 определяет валовую и чистую вместимости следующим образом.

Чистая вместимость NT – полезный объем грузовых помещений судна (м^3), рассчитываемый по формуле

$$NT = k_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + k_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

где V_c – общий объем грузовых пространств на судне, м^3 ; $k_2 = 0,2 + 0,2 \lg V_c$; d – осадка, м; D – высота борта, м; N_1 – число пассажиров в каютах с числом коек не более 8; N_2 – количество остальных пассажиров,

$$k_3 = 1,25 \cdot \frac{GT + 10000}{10000},$$

$\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ не более 1; $k_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ не менее $0,25GT$, если число

всех пассажиров меньше 13, то $(N_1 + N_2)$ принимают равное нулю (при $(N_1 + N_2) < 13$, принимают $(N_1 + N_2) = 0$).

NT не менее $0,3GT$, GT – валовая вместимость (m^3), определяется по формуле

$$GT = k_1 V;$$

$$k_1 = 0,2 + 0,02 \lg V,$$

V – объем всех закрытых пространств на судне, m^3 .

Существует *режим конверсии грузовой марки*. Суть режима конверсии состоит в том, что судам с двумя палубами и более может быть назначено по два значения валовой и чистой вместимости. В этом случае на судно выдаются два мерительных свидетельства. В каждый момент времени может действовать только одно из свидетельств. При переходе с одного режима плавания на другой в *Книге конверсий грузовой марки* делается соответствующая запись. Решением Ассамблеи ИМО о введении специальной тоннажной марки для судов, совершающих международные рейсы, предусмотрено, что на судах шельтердечного типа постоянно открытые помещения исключаются из валовой вместимости в том случае, если они расположены на уровне верхней палубы или выше нее независимо от осадки судна. Помещения в районе верхнего твиндека не учитываются при условии, что тоннажная марка не утоплена в воду. При погружении тоннажной марки в воду объем верхних твиндеков входит в валовую и чистую вместимость судна. Тоннажная марка обозначается горизонтальной линией, над которой расположен равносторонний треугольник, обращенный вершиной вниз. Тоннажная марка имеет дополнительную линию, обращенную в корму, которая обозначает допустимую осадку судна в пресной воде и (или) в тропической зоне.

К скоростным характеристикам судна относятся следующие:

- максимальная (сдаточная) скорость хода (в узлах) – скорость хода, которую судно должно показать при испытаниях на мерной миле;

- техническая (паспортная) скорость хода (в узлах) – скорость хода, которую судно должно развивать в нормальном техническом состоянии на достаточно длительных переходах, при ветре не более трех баллов и чистом корпусе;

- экономическая скорость хода (в узлах) – скорость хода, при которой расход топлива на единице пройденного расстояния минимальный;

- планово-эксплуатационная скорость хода (в узлах) – скорость хода, рассчитываемая на основе технической скорости путем введения поправки на гидрометеорологические условия плавания в рейсе;

- фактическая средняя эксплуатационная чистая скорость хода (в узлах) – скорость хода, полученная как частное от деления пройденного расстояния на время в пути, за вычетом остановок и маневров, связанных с входом и выходом из портов;

- эксплуатационная валовая (средняя путевая) скорость хода (в узлах) – скорость хода, полученная как частное от деления пройденного расстояния на время в пути, затраченное на переход между портами.

Контрольные вопросы

1. Перечислите линейные характеристики судна. Укажите их роль в коммерческой перевозке грузов.

2. Как осуществляется нормирование высоты надводного борта судна?

3. Для чего осуществляется нормирование высоты надводного борта судна?
 4. Каким знаком изображается грузовая марка судна?
 5. Перечислите массовые характеристики судна.
 6. Дайте определение дедвейта и грузоподъемности судна. Укажите их взаимосвязь и отличия.
 7. Как определяется грузместимость судна?
 8. Что такое режим конверсии грузовой марки?
 9. Как изображается тоннажная марка?
 10. Перечислите скоростные характеристики судна.
-

Тема 4. ТРАНСПОРТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОВ

4.1. Классификация грузов. Нормативная документация грузов

В основу тарифной номенклатуры грузов положено деление грузов по происхождению (продукты промышленности и сельского хозяйства); физико-химическим свойствам (устойчиво сохраняющиеся и скоропортящиеся); технике перевозки (сухие и наливные); форме предъявления к перевозке (навалочные, тарно-штучные, контейнерные и т. п.). В зависимости от удельного погрузочного объема грузы делятся на 14 классов. Данные о классах грузов приведены в табл. 4.1.

Таблица 4.1. Распределение грузов по классам в зависимости от удельного погрузочного объема q , м³/т

| | | | | | |
|-------------------------|-----------|------------|------------|----------|----------|
| q , м ³ /т | ≤1,5 | 1,51–1,7 | 1,71–2,0 | 2,01–2,5 | 2,51–3,0 |
| Класс груза | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 |
| q , м ³ /т | 3,01–3,5 | 3,51–4,5 | 4,51–5,5 | 5,51–7,5 | 7,51–9,5 |
| Класс груза | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 |
| q , м ³ /т | 9,51–11,0 | 11,01–13,0 | 13,01–15,0 | ≥15,01 | |
| Класс груза | 4 | 3 | 2 | 1 | |

Для разработки комплексной системы нормирования технологии перевозки грузы делятся на пять видов: навалочные, генеральные, режимные, опасные, наливные.

Количество груза на судне определяется по объему, массе и числу мест.

Объем груза измеряется в кубических метрах или кубических футах. В перевозках леса могут быть использованы санкт-петербургский стандарт ($4,67 \text{ м}^3$), английская кубическая сажень ($6,12 \text{ м}^3$), лод ($1,42 \text{ м}^3$). При перевозке жидких грузов мерой емкости служит литр, галлон ($4,55 \text{ л}$), винный галлон ($3,79 \text{ л}$). Для нефтепродуктов используется единица объема – баррель (42 галлона).

Масса груза измеряется в тоннах, английская тонна – лонгтонна (1016 кг), американская тонна – шорттон (907 кг). В процессе грузовых операций масса груза может определяться по осадке судна, прямым взвешиванием, по тарифной массе, по средней контрольной массе. Трафаретная масса места – масса отдельного грузового места, установленная взвешиванием в пункте отправления с нанесением на тару или бирку, прикрепленную к грузовому месту. Средняя контрольная масса – масса, определенная взвешиванием не менее 10 % мест груза данной партии и делением полученной массы на число мест. Масса брутто – масса товара с упаковкой. Масса нетто – масса товара без упаковки. Общее количество груза, которое можно разместить на данном судне или в данном грузовом помещении, определяется по объемно-массовым характеристикам груза – погрузочному объему и плотности.

Плотность – масса вещества в единице объема, выражается в т/м^3 .

Объемная масса груза – отношение массы груза к ее объему.

Насыпная масса груза – масса навалочного груза в единице его объема.

Удельный объем навалочного груза – объем 1 т груза в естественном состоянии, величина обратная насыпной массе.

Скважистость – отношение объема свободных пространств между частицами груза к объему груза.

Коэффициент уплотнения груза – отношение фактической насыпной массы к стандартной насыпной массе.

Сыпучесть – свойство навалочных грузов под действием качки и при наличии свободной поверхности пересыпаться с одного борта на другой.

Усадка – уплотнение навалочных грузов вследствие перераспределения частиц груза в массе насыпи и сдавливания нижних слоев груза верхними слоями.

Угол естественного скоса – угол между образующей и основанием штабеля.

Самосогревание и самовозгорание – процессы, протекающие с выделением теплоты (биологические и химические процессы).

Влажность – показатель состояния гигроскопичных грузов; показатель находится в прямой зависимости от относительной влажности воздуха.

Слеживаемость – потеря грузом свойства сыпучести.

4.2. Требования к грузовой таре. Маркировка грузов

В зависимости от вида упаковки грузы подразделяются на транспортируемые в таре, без тары и без тары, но с защитой отдельных узлов.

Требования к упаковке

Упаковка должна не только защищать груз, но и обеспечивать удобство проведения грузовых операций. Упакованные грузы принимаются к перевозке в том случае, если тара

удовлетворяет требованиям стандартов. Если к перевозке предъявляется груз без тары, поштучная погрузка которого занимает значительное время, то такой груз должен быть объединен в связки или пачки и обвязан проволокой в трех-пяти местах.

Тара должна обеспечивать сохранность груза при многоярусной укладке. При перевозке грузов в контейнерах тара должна выдерживать нагрузки в 1 т/м^2 , а при перевозке массовых грузов в трюмах штабелями высотой 8–9 м – нагрузки в 2 т/м^2 .

В соответствии с Правилами безопасности морской перевозки генеральных грузов конструкция тары не должна допускать поломок и остаточных деформаций в ее узлах и деталях при укладке грузовых мест в несколько рядов по высоте, как указано в табл. 4.2.

Таблица 4.2. Зависимость количества рядов укладки грузовых мест "N" от массы груза "G", кг

| | | | | |
|---------|------|--------|----------|--------|
| "G", кг | ≤ 80 | 81–500 | 501–1000 | ≥ 1000 |
| "N" | 8–10 | 6–8 | 4 | 2 |

Тара грузовых мест массой брутто 2 т и более должна иметь приспособления (рымы, гаки и т. п.) для выполнения разгрузочно-погрузочных работ и крепления груза на судне.

Маркировка груза

Маркировка груза выполняется на самом грузовом месте или на ярлыке, прикрепленном к грузовому месту. Маркировка подразделяется на товарную, отправительскую, транспортную и специальную.

Товарная маркировка указывает наименование товара, название производителя, адрес производителя, заводскую марку, сорт, стандарт, порядковый номер места в партии, номер заказа.

Отправительская маркировка содержит следующие данные: в числителе – номер места и знак отправителя, в знаменателе – число мест в партии; наименование отправителя и получателя; пункт отправления; пункт назначения с указанием пунктов перевалки.

Транспортную маркировку наносит порт отправления после того, как груз принят к перевозке и проверены наличие и правильность нанесения отправительской маркировки. Транспортная маркировка представляет собой дробь с косой чертой. В числителе указывают порядковый номер, под которым данная партия записана в амбарную книгу портового склада, в знаменателе – число мест данной партии.

Специальная маркировка наносится в случае, если груз требует особого обращения при перевозке или перегрузке. Специальная маркировка включает в себя предупредительные и манипуляционные знаки. Некоторые из предупредительных знаков и их значения приведены в табл. 4.3.

Таблица 4.3. Значения предупредительных знаков

| № | Предупредительный знак | Значение |
|----|--------------------------|----------------------------------|
| 1 | Handle with care Fragile | Осторожно, хрупкое |
| 2 | Use no hooks | Крюками непосредственно не брать |
| 3 | Top. Do not turn over | Верх, не кантовать |
| 4 | Protect from heat | Боится нагрева (тепла) |
| 5 | Sling here | Место застропки |
| 6 | Keep dry | Боится сырости |
| 7 | Centre of Gravity | Центр тяжести |
| 8 | Open here | Открывать здесь |
| 9 | Hermetically sealed | Герметичная тара |
| 10 | Not overs towed | Наверх не ставить |

4.3. Перевозка навалочных грузов. Незерновые грузы. Зерно

К навалочным грузам относятся грузы, перевозимые без тары – навалом. К ним относятся: руда, рудные концентраты, уголь, строительные материалы, соль, сахар-сыпец, зерно и т. п. Эти грузы состоят из однородных или неоднородных частиц ограниченного размера, подвижность которых характеризуется величиной угла естественного откоса и величиной сопротивления сдвигу. Сопротивление сдвигу складывается из сопротивления трению твердых частиц груза между собой по поверхностям скольжения и сопротивления связности, которое определяется силами сцепления частиц.

Перевозка навалочных грузов сопряжена с определенными опасностями – подвижкой (сухое смещение), разжижением и перетеканием, самосогреванием и самовозгоранием, появлением в грузовых помещениях ядовитых, взрывчатых газов, обеднением содержания кислорода в трюмном воздухе, быстрой коррозией металла, нарушением местной или общей прочности судна.

Навалочные грузы, исходя из нормирования условий их перевозки, подразделяются на две группы – незерновые и зерновые. Перевозка незерновых навалочных грузов в международном судоходстве регламентируется Кодексом безопасной практики перевозки твердых навалочных грузов. Кодекс имеет рекомендательный характер.

Незерновые грузы

Во многих странах действуют национальные *Правила безопасности перевозки незерновых навалочных грузов*. На основании *Правил безопасности* разрабатываются карты технологического режима перевозки конкретного вида груза и типовой план загрузки судна.

В зависимости от свойств и вида опасности грузы подразделяются на группы и подгруппы с присвоением соответствующих индексов. Индексы указывают в правом верхнем углу карты технологического режима перевозки груза.

Навалочные грузы разделяются на группы. В группу "А" входят грузы, опасные возможностью разжижения и сухого смещения. В группу "Б" входят грузы, опасные только сухим смещением. Если груз обладает опасностью самосогревания и самовозгорания, выделения ядовитых или взрывчатых газов, то к символу группы добавляется индекс "С". Группы в свою очередь делятся на подгруппы, в этом случае им присваивается дополнительный индекс.

Дополнительные индексы к символу группы грузов:

00 – неразжижаемость груза заведомо не обеспечена;

0 – груз заведомо опасный возможностью сухого смещения;

1 – груз, заведомо смещающийся и по характеру смещения подобен зерну (плавное перетекание);

2 – груз, несмещаемость которого обеспечена при соблюдении требований типового плана загрузки судна;

3 – груз, несмещаемость которого обеспечена при любых условиях.

Карты технологического режима перевозки груза разрабатываются на перевозку каждого груза и являются нормативным документом. Карты бывают нескольких видов – постоянно действующие, временные и на экспериментальную перевозку. В ряде случаев наравне с картами технологического режима перевозки груза действуют и технические условия на перевозку отдельных видов грузов.

Типовой план загрузки для конкретного судна выполняется на бланке установленного образца и соответствует типовым вариантам загрузки судна, которые включены в Информацию об остойчивости судна. Для грузов с индексом "3"

типовой план загрузки разрабатывается для погрузочных объемов в интервале 0,2–1,2 м³/т с шагом 0,2 м³/т.

Типовой план загрузки для судна находится у капитана судна и перед выходом в рейс предъявляется по требованию представителя капитана порта. Требования типового плана загрузки судна обязательны для перевозчика и грузоотправителя. В обязанности грузоотправителя входит снабжение перевозчика необходимыми сведениями и документами на предъявляемый к перевозке груз. Навалочные грузы с удельным погрузочным объемом 1 м³/т могут после согласования перевозиться в соответствии с Правилами перевозки зерновых грузов. Удельные погрузочные объемы некоторых навалочных грузов приведены в табл. 4.4.

Таблица 4.4. Характеристики навалочных грузов

| Наименование груза | Удельный погрузочный объем, м ³ /т | Насыпная масса, т/м ³ |
|--------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------|
| Руды | | |
| Бокситы | 0,83–0,71 | 1,2–1,4 |
| Марганцевая | 0,56–0,32 | 1,8–1,3 |
| Медная | 0,77–0,50 | 1,3–2,0 |
| Железная | 0,67–0,29 | 1,5–3,4 |
| Никелевая | 0,71–0,77 | 1,3–1,4 |
| Хромовая | 0,43–0,50 | 2,0–2,3 |
| Цинковая | 0,37–0,38 | 2,6–2,7 |
| Серный колчедан | 0,36–0,46 | 2,2–2,8 |
| Урановая в мешках | 0,48–0,50 | 2,0–2,1 |
| Концентраты | | |
| Железородный | 0,32–0,45 | 2,2–3,1 |
| Медный | 0,37–0,50 | 2,0–2,7 |
| Свинцовый | 0,26–0,50 | 2,0–3,8 |
| Цинковый | 0,39–0,56 | 1,8–2,6 |
| Титановый | 0,36–0,40 | 2,5–2,8 |
| Удобрения | | |
| Суперфосфаты | – | 0,88–0,35 |
| Фосфористая мука | – | 1,62–1,67 |
| Сульфат аммония | – | 0,71–0,95 |

Продолж. табл. 4.4

| Наименование груза | Удельный погрузочный объем, м ³ /т | Насыпная масса, т/м ³ |
|-------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Руды | | |
| Нитрат кальция | – | 1,06–1,16 |
| Хлористый аммоний | – | 0,72–0,77 |
| Нитрат калия | – | 1,05–1,14 |
| Строительные материалы | | |
| Песок крупный | 0,66–0,70 | 1,4–1,5 |
| Песок средний | 0,66–0,70 | 1,4–1,6 |
| Песок мелкий | 0,66–0,70 | 1,4–1,6 |
| Песок пылевой | 0,60–0,66 | 1,5–1,7 |
| Гравий | 0,55–0,60 | 1,6 |
| Щебень | 0,60–0,80 | 1,8 |
| Камень грубый | 0,55–0,60 | 1,7–1,8 |
| Прочие навалочные грузы | | |
| Сахар-сыпец | 1,18–1,27 | – |
| Каменный уголь | – | 0,83–0,99 |
| Антрациты | – | 0,96–1,24 |

Типовой план загрузки судна предусматривает количественное размещение груза по трюмам, характер штивки груза, возможность перевозки груза в твиндеке судна. Характер штивки груза зависит от подгруппы, к которой отнесен груз в типовом плане загрузки и от конструктивных особенностей судна. Например, для грузов подгруппы с индексом "3", если грузы перевозятся на судах шириною менее 12 м, поверхность груза необходимо разравнивать от борта к борту. При ширине судна более 12 м штабель должен иметь форму усеченного конуса. При размещении части груза в твиндеке необходима штивка груза от борта к борту.

Высота слоя груза в трюме и в твиндеке определяется типовым планом загрузки. В случае отсутствия типового плана загрузки высота слоя груза в трюме и в твиндеке ограничивается максимально допустимой нагрузкой на палубу. Правила предусматривают в таком случае минимальную допустимую высоту груза в твиндеке в 1 м.

Если судно специально спроектировано для перевозки навалочных грузов подгруппы с индексом "3", то типовой план загрузки судна предусматривает три варианта загрузки:

- груз размещен в минимальном количестве трюмов;
- груз размещен в максимальном количестве только полностью загруженных трюмов;
- груз равномерно размещен по всем трюмам по длине судна с учетом конструктивных возможностей судна.

При перевозке грузов подгруппы с индексом "2" типовой план загрузки судна разрабатывается с условием полной штивки во всех грузовых помещениях, если нет оговорки в карте технологического режима перевозки груза. В типовом плане загрузки судна указывается высота слоя груза для каждого грузового помещения.

В типовом плане загрузки судна указываются ограничения по району и сезону плавания.

Для заведомо смещающихся грузов подгрупп с индексами "00, 0,1" типовой план загрузки судна учитывает дополнительные требования гл. 4 Конвенции СОЛАС. Остойчивость судна рассчитывается с учетом требований Правила безопасности перевозки незерновых навалочных грузов.

Для грузов подгруппы с индексом "00" производятся проверочные расчеты прочности корпусных конструкций с учетом разжиженного состояния груза. Типовой план загрузки судна разрабатывается с учетом полной штивки груза в трюмах.

В типовом плане загрузки судна указывается, обеспечены или не обеспечены непотопляемость и аварийная остойчивость судна при выполнении типового плана загрузки судна.

Зерно

Зерновые грузы делятся на три группы: злаки, бобовые, масличные. Зерновые грузы характеризуются физическими и биологическими свойствами.

Физические свойства зерновых грузов – сыпучесть, усадка, плотность, скважистость, теплопроводность, сорбционные свойства. Биологические свойства зерновых грузов – дыхание, дозревание, прорастание, самосогревание.

Перевозчик обязан учитывать свойства зерновых грузов и в этом контексте обеспечивать, во-первых, рациональную загрузку и безопасное плавание, а во-вторых, сохранность перевозимого груза.

Суда, осуществляющие перевозку зерна навалом, должны иметь на борту судна документацию, учитывающую требования гл. 4 Конвенции СОЛАС. Учитывая возможность смещения зерна в процессе перевозки Правила предусматривают, что судно, перевозящее зерно и другие сыпучие грузы с удельным погрузочным объемом более $1 \text{ м}^3/\text{т}$, должно принимать меры к предотвращению смещения груза или снижению его опасного влияния.

В качестве мер, предотвращающих подвижку зернового груза, предусматривается установка продольных переборок (шифтинг-бордсов), питателей, крепление груза одним из рекомендованных методов. Среди рекомендованных методов выделяют: мешкование груза, крепление поверхности зернового груза методом "бандлинг", крепление поверхности зернового груза методом "строппинг".

Правила допускают перевозку зерна без выполнения мер к предотвращению смещения груза или снижению его опасного влияния, если остойчивость судна удовлетворяет комплексу требований:

- после приложения условного кренящего момента из-за смещения зерна угол статического крена для всех судов не должен превышать 12° или угла входа палубы в воду, если он менее 12° (для судов неограниченного района плавания);
- остаточная площадь диаграммы статической остойчивости между кривыми восстанавливающих и кренящих плеч

до угла крена, соответствующего максимальной разности между ординатами двух кривых $\theta_{\max} = 40^\circ$ или угла заливания (в зависимости от того, какой из них меньше), при всех условиях загрузки должна быть не менее $0,0075 \text{ м} \cdot \text{рад}$;

- начальная метацентрическая высота после поправки на влияние свободных поверхностей жидких грузов должна быть не менее $0,3 \text{ м}$;

- остойчивость судна, перевозящего зерно, должна быть проверена во всем диапазоне удельных объемов груза.

Загрузка судна нормируется в зависимости от степени заполнения грузового помещения. Существуют варианты степени заполнения грузового помещения – "заполненный отсек" и "частично заполненный отсек". Заполненный отсек – отсек, в котором уровень зерна после загрузки и штивки достигает максимально возможной высоты. Частично заполненный отсек – отсек, в котором уровень зерна после загрузки и штивки не достигает максимально возможной высоты.

При расчете остойчивости судна и определении условного кренящего момента угол условного смещения зерна в заполненном отсеке принимается равным 15° , а при частично заполненном отсеке – 25° .

4.4. Перевозка генеральных грузов. Расчет количества груза. Укрупненные единицы генеральных грузов

Характеристика генеральных грузов

При перевозке генеральных грузов необходимо принимать во внимание требования режимов перевозки и перевалки грузов, а также их физико-химические свойства. В соответствии с Правилами безопасности морской перевозки генеральных грузов грузы делятся на группы с учетом технологических условий их размещения, крепления и перевозки:

- штучные грузы в картонных и деревянных ящиках, обрешетниках, мешках, кипах, тюках;
- катано-бочковые грузы – бочки, барабаны, рулоны, корзины, автопокрышки;
- контейнеры – универсальные, мягкие, изотермические, контейнеры-платформы;
- грузы в транспортных пакетах и блок-пакетах;
- металлопродукция – листовая прокат, рельсы, металл в чушках, трубы, оборудование, проволока, шпунт;
- подвижная колесная и гусеничная техника;
- железобетонные изделия и конструкции;
- лесные грузы в пакетах и россыпью.

В процессе перевозки генеральных грузов необходимо учитывать их свойства – возможность смещения грузов под действием качки и вибрации; подверженность груза самоогреванию и самовозгоранию, выделению ядовитых или взрывчатых паров и газов; потерю качества от воздействия влаги, пыли, загрязнителей, тепла, коррозии, испарений, микроорганизмов, бактерий. Следует принимать во внимание возможность выделения грузом тепла, влаги, пыли, запахов. При перевозке генеральных грузов необходимо обеспечивать температурный и влажностный режимы перевозки, режим вентиляции грузовых помещений.

В зависимости от признака совместимости между собой генеральные грузы подразделяются на три категории – с агрессивными свойствами; поврежденные воздействию агрессивных факторов; нейтральные.

По признакам опасности и совместимости генеральные грузы подразделяются на группы и обозначаются кодом:

- О – опасный груз, классифицируемый по правилам МОПОГ;

- Р – режимный груз, требующий определенных температурных, влажностных, вентиляционных режимов;
- В – влажный груз (выделяющий влагу или меняющийся под ее воздействием);
- Г – груз грязный, пыльный (загрязняющий или теряющий свое качество под воздействием загрязнения);
- К – коррозионный груз (способствующий или подверженный коррозии);
- Т – тепловыделяющий груз (выделяющий тепло или портящийся под его воздействием);
- С – санитарно-карантинный (представляющий санитарную опасность или подверженный воздействию карантинных объектов);
- З – запаховыделяющий (выделяющий запахи или воспринимающий их).

В документах, сопровождающих груз, свойства груза записываются в виде дроби. В числителе указываются свойства, которыми обладает сам груз, а в знаменателе – свойства, к которым груз восприимчив. Одинаковые коды в числителе одного груза и в знаменателе другого груза указывают на несовместимость грузов при перевозке в одном грузовом помещении.

Расчет количества груза

Габаритный объем места – произведение максимальных геометрических размеров груза с учетом выступающих частей:

$$V_M = l \cdot b \cdot h,$$

где l , b , h – длина, ширина и высота места, м.

Удельный объем места – отношение суммы объемов грузовых мест к массе брутто этих грузовых мест.

Коэффициент формы – отношение фактического объема места к габаритному объему места:

$$k_{\Phi} = V_{\Phi} / V_{M}.$$

Коэффициент формы для цилиндрического груза равен 0,785; для кипового и груза в мешках составляет 0,88–0,98.

Коэффициент укладки – отношение объема всего груза в трюме V к сумме объемов отдельных грузовых мест:

$$k_{УК} = V / (\sum V_{M}).$$

При укладке груза в штабель объем груза будет превышать сумму объемов мест за счет свободного пространства между местами. Для ящичного и кипового грузов коэффициент укладки составляет 1,1–1,3. Для мелкоштучного груза на поддонах коэффициент укладки составляет 1,4–1,6.

Удельный погрузочный объем (m^3/t) – объем, который занимает 1 т груза в трюме судна:

$$\mu = W / Q,$$

где W – грузместимость трюма, m^3 ; Q – масса груза, т.

В зависимости от величины удельного погрузочного объема грузы разделяют на такие:

- дедвейтные грузы, имеющие удельный погрузочный объем менее 1,1 m^3/t (40 $фут^3/t$);
- объемные грузы, имеющие удельный погрузочный объем более 1,1 m^3/t (40 $фут^3/t$).

Коэффициент трюмной укладки – отношение грузместимости трюма к сумме объемов грузовых мест, размещенных в трюме:

$$k_{ТР} = W / \sum V_{M}.$$

Коэффициент трюмной укладки зависит от кратности размеров грузовых помещений и грузовых мест; формы и размеров грузовых помещений; плотности укладки; формы и размеров грузовых мест.

Количество мест груза, которое можно разместить в грузовом помещении:

$$N = k_{\text{ТР}} \cdot W / V_{\text{М}}.$$

Масса груза, которая может быть погружена в грузовое помещение с грузовместимостью W :

$$Q = W / \mu.$$

Массовые грузы: волокнистые, каучук, целлюлоза, бумага

Волокнистые грузы разделяются на грузы натуральные и искусственные. Натуральные волокнистые грузы в свою очередь подразделяются на следующие:

- растительные грузы – хлопок, джут, лен, агава, пенька, сизаль, манила, капок;
- животные грузы – шерсть, натуральный шелк;
- минеральные грузы – асбест.

Волокнистые грузы предъявляются к перевозке спрессованными в кипы. Волокнистые грузы разделяются на сорта и классы в зависимости от степени засоренности, качества предварительной обработки, очистки.

Хлопок – огнеопасный груз, который способен тлеть несколько суток, а затем вызывать пожар. Хлопок предъявляется к перевозке спрессованным в кипы, обшитые тканью и стянутые поверх обшивки металлической лентой. Нормальное содержание влаги в хлопке 8–13 % на сухую массу. В сухом и жарком воздухе хлопок становится хрупким и теряет

товарные качества. Удельный погрузочный объем хлопка составляет 1,7–4,25 м³/т. Лен, пенька, вата по своим транспортным свойствам близки к хлопку.

Джут отличается от других волокнистых грузов большим содержанием влаги – до 14–17 % на сухую массу. При большей влажности и температуре выше 15–20° джут начинает плесневеть и гнить. Удельный погрузочный объем джута составляет 1,61–2,26 м³/т.

Волокнистые грузы являются плохими проводниками тепла и при попадании на них масла или жира происходит интенсивный местный нагрев волокон, который может приводить к самовозгоранию. По этой причине необходимо при перевозке волокнистых грузов соблюдать Правила МОПОГ.

Шерсть мытая и невытая перевозится в кипах. Удельный погрузочный объем шерсти составляет для южноамериканской 115–120 фут³/т, для новозеландской – 130–140 фут³/т, для австралийской – 90–130 фут³/т. Масса отдельной кипы колеблется в пределах 150–450 кг.

Шерсть, снятая со шкур забитых животных химическим или механическим способом представляет значительную опасность в отношении самовозгорания.

Каучук натуральный бывает двух сортов – "смокед-шитс" и "креп". Каучук теряет свои товарные качества под воздействием тепла, солнечных лучей, нефтепродуктов, влаги, кислот, растворителей. Каучук содержит 2,5 % белковых веществ, которые являются питательной средой для бактерий и плесневелых грибов. При плесневении каучук выделяет тепло, что ускоряет процесс гниения. Кипы каучука под давлением и воздействием высокой температуры склеиваются, что осложняет проведение грузовых операций. Кипы каучука массой 101,6–113,4 кг могут обшиваться рубашкой из листов "смокед-шитс", цинковыми листами или быть уложенными

в деревянные ящики. Удельный погрузочный объем каучука составляет в кипах 1,84–1,90 м³/т, в ящиках – 1,92–1,98 м³/т.

Целлюлоза сухая и сырая упаковывается в кипы массой до 150 кг. Сырая целлюлоза может быть предъявлена к перевозке в рулонах, которые часто рассыпаются при перегрузке. Указанное обстоятельство следует оговаривать в коносаменте в порту погрузки. Удельный погрузочный объем целлюлозы составляет в кипах 1,36–1,59 м³/т, ацетатной – до 4,1 м³/т.

Бумага и картон предъявляются к перевозке в рулонах, кипах, бобинах. Размеры рулонов по длине – 420, 600, 840, 1260, 1680 мм. Масса рулонов составляет 60–1300 кг. Удельный погрузочный объем рулонов составляет 1,81–2,52 м³/т. Масса кип бумаги 60–200 кг, удельный погрузочный объем кип составляет 1,63 м³/т. Бумага и картон обладают свойством гигроскопичности – при увлажнении деформируются, а при высыхании коробятся. Под воздействием солнечных лучей и повышенной температуры бумага желтеет, а цветная бумага теряет окраску. Равновесная влажность бумаги составляет 6–8 % при стандартных условиях – влажность воздуха 65 % и температура 20 °С. При перевозке бумаги и картона в зоне резкого перепада температур верхний слой груза должен быть закрыт пленкой или брезентом для защиты от конденсата. Рулоны рекомендуется размещать вертикально – на торец. Допустимая высота штабеля при этом до 6,5 м если груз в кипах формируют в пакеты, то высота пакета не должна превышать 1,8 м. Допустимая высота установки пакетов – не более 3-х ярусов.

Металлы, металлоизделия и железобетонные конструкции

Особенностью указанных грузов является малый погрузочный объем – менее 1 м³/т. При перевозке металла опас-

ность представляет возможность смещения груза, как следствие получения судном опасного крена разрушения судовых конструкций. Возможно самонагревание и самовозгорание металлической стружки, перевозимой в брикетах или спрессованных блоках.

Масса связок прутков, рулонов, мотков, заготовок, пачек листов при ручной загрузке не должна превышать 80 кг. При механизированной погрузке масса указанных грузов должна в соответствии со стандартом составлять 1,5; 2,5; 10; 25 т. Обвязочный материал должен сохранять пачки от россыпи, но не деформировать металл в местах перевязок. Несмещаемость изделий металлопродукции обеспечивается укладкой их на деревянные прокладки. Груз укладывается максимально плотно, а пустоты заполняются сепарационным материалом или расклиниваются упорами. Длинномерные грузы, по возможности, укладывают вдоль судна.

Трубы большого диаметра укладывают вплотную друг к другу, располагая сварные швы в верхнем положении. Под нижний ряд труб укладывают сепарацию из досок. В местах контакта труб с корпусом судна устанавливают прокладки из досок. Трубы укладывают ровными рядами параллельно диаметральной плоскости судна, оставляя сверху свободное пространство до 1 м. При продольно-поперечном методе укладки труб поперечный штабель крепится тросами. Трубы, укладываемые на палубе, крепят найтовыми из короткозвенной цепи калибром 19 мм или стального троса диаметром не менее 22 мм, натягивая найтовы талрепами. При укладке труб на палубе в 4–5 ярусов кроме найтовок рекомендуется устанавливать упоры по бортам судна. Укладка труб в 2–3 яруса выше комингса люка производится в соответствии со специально разработанными условиями на перевозку.

Рулоны полосовой стали укладывают как в горизонтальном, так и в вертикальном положениях. Под рулоны укладывают прокладки. Между рулонами и корпусом судна при наличии зазоров устанавливают упоры или делают клеть. В ряде случаев рулоны скрепляют между собой тросом для предотвращения качения рулонов.

Металл не в деле – сталь листовая в пачках, чушки меди, свинца, никеля, олова, алюминия – формируется в пакеты, которые обвязывают металлической лентой или проволокой. Пакеты укладывают на сепарацию. Учитывается допустимая нагрузка на палубу, но число ярусов не должно превышать четырех по высоте. Поверх каждого яруса укладывают прокладки – доски толщиной 20–30 мм внахлест таким образом, чтобы обеспечить работу вилочного погрузчика при разгрузке. Крепление груза следует выполнять при помощи найтов и распорок.

Профильный и сортовой металл, рельсы укладывают вдоль судна. Прокладки между рядами укладываются в одной плоскости со шпангоутами на расстоянии не более 2–3 м, при этом должна обеспечиваться возможность застропки груза при выгрузке. Верхний ряд закрепляется найтовыми либо укладкой другого груза.

Проволока (катанка) в бухтах грузится навалом. Бухты укладывают поперек судна плотно от борта к борту, исключая смещение от качки. На настил днища трюма укладывают доски. Все пустоты верхнего яруса должны быть заполнены распорками.

Металлические изделия – стандартные изделия массового производства (болты, гвозди, винты, цепи, канаты, сетки) – перевозят в ящиках или в рулонах. Груз предьявляется как пакетированным, так и непaketированным, что и определя-

ет выбор схемы укладки груза, рекомендованной Правилами морской перевозки генеральных грузов.

Железобетонные изделия и конструкции предъявляют к перевозке как в упакованном, так и в неупакованном виде. Крупные детали и конструкции из железобетона перевозят в специальных кассетах, а малогабаритные (перемычки, щиты, подоконные доски, асбоцементные трубы, легкие балки) – в пакетах или контейнерах.

Укрупненные единицы генеральных грузов

В основу технологии перевозки грузов укрупненными грузовыми единицами положена стандартизация габаритов. Стандартизация построена на основе единого модуля груза, выбора параметров транспортного средства и перегрузочного устройства. В качестве единого модуля груза приняты согласно Международной организации по стандартизации (ИСО) размеры *универсальных поддонов* – 800×1200, 1000×1200, 1200×1600, 1200×1800 мм. Параметры средств укрупнения согласованы с модулем упаковки и имеют стандартную ширину 2,44 м при двух типоразмерах длины – 6,1 и 12,2 м грузы, внешние контуры которых не имеют точных геометрических размеров (мешки, кипы), формируются при помощи гибких обвязок, но размеры обвязок в свету должны соответствовать поддону 800×1200 мм.

В морской практике перевозок применяются *стандартные контейнеры*. В соответствии со стандартом ИСО установлены: одинаковое сечение по высоте и ширине – 2,44 м (8 футов) и по длине модульный принцип – 1; 3/4; 1/2; 1/4; 1/6; 1/8 длины 40-футового контейнера, то есть 40; 30; 20; 10; 7; 5 футов. В соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам каждый контейнер имеет табличку о допуске к использованию. Кроме контейнеров общего назначения, в перевозках используют специализированные

контейнеры, размеры которых соответствуют контейнерам общего назначения. Основные характеристики контейнеров международного класса серии 1 приведены в табл. 4.5.

Таблица 4.5. Характеристики контейнеров международного класса серии 1

| Обозначение ИСО | Масса брутто, т | Габаритные размеры, мм | | |
|-----------------|-----------------|------------------------|--------|---------|
| | | Длина | Ширина | Высота |
| 1 А | 30,48 | 12192 | 2438 | 2438 |
| 1 АА | 30,48 | 12192 | 2438 | 2591 |
| 1 АХ | 30,48 | 12192 | 2438 | до 2438 |
| 1 В | 25,40 | 9125 | 2438 | 2438 |
| 1 ВВ | 25,40 | 9125 | 2438 | 2591 |
| 1 ВХ | 25,40 | 9125 | 2438 | до 2438 |
| 1 С | 20,32 | 6058 | 2438 | 2438 |
| 1 СС | 20,32 | 6058 | 2438 | 2591 |
| 1 СХ | 20,32 | 6058 | 2438 | до 2438 |
| 1 D | 10,16 | 2911 | 2438 | 2438 |
| 1 DX | 10,16 | 2911 | 2438 | до 2438 |
| 1 E | 7,11 | 1968 | 2438 | 2438 |
| 1 F | 5,08 | 1460 | 2438 | 2438 |

Средства укрупнения для ролкеров подразделяются на следующие:

- роллтрейлеры – подвижные площадки, используемые для накатных грузовых операций;
- трейлеры – автомобильные прицепы с передними и задними колесами;
- флеты (поддон-платформы) – грузовые площадки с торцевыми стенками складного или съемного типа;
- поддоны, пакеты, строп-пакеты.

Средства пакетирования должны соответствовать стандартам, а средства крепления грузов выдерживать инерционные нагрузки до 29,4 м/с². Несущие средства крепления должны иметь шестикратный запас прочности.

Лихтеры – несамоходные грузовые суда. Лихтеры для лихтеровозной системы приспособлены к грузовым операциям и перевозке на специализированных судах – лихтеровозах.

4.5. Перевозка леса

Классификация лесных грузов

Лесные грузы, предъявляемые к перевозке, разделяют на группы:

- пиломатериалы;
- лес круглый длинномерный (более 6,5 м длиной);
- лес круглый средней длины (2–6,5 м);
- лес тесаный;
- лес колотый;
- технологическая щепка.

Пиломатериалы, предъявляемые к перевозке, подразделяют на такие:

- доски толщиной 12–100 мм, шириной 100–300 мм, длиной 2,7 м и более;
- дилены толщиной 12–100 мм, шириной 100–300 мм, длиной 1,5–2,4 м (длинные) и 0,45–1,35 м (короткие);
- багеты толщиной 12–25 мм, шириной 38–75 мм, длиной 2,7 м и более (длинные) и 1,5–2,4 м (короткие).

В зависимости от толщины и ширины пиломатериалы подразделяются на размерные группы. По толщине – толстые (50–100 мм), средние (25–44 мм), тонкие (12–22 мм), багеты (12–25 мм). По ширине – широкие (150–300 мм), узкие (100–138 мм), багеты (38–75 мм). В зависимости от качества древесины пиломатериалы подразделяются на бессортовые (включают три сорта) и 4-го и 5-го сортов.

Круглый лес по диаметру подразделяется на мелкий (3–6 см), средний (14–24 см), крупный (26 см и более). По сортности круглый лес делится на четыре сорта. Короткомерный круглый лес имеет длину 3 м и менее. По назначению круглый лес делят на балансы (длина 1–3 м, толщина 10–25 см) и пропсы (длина 0,9–3,0 м, толщина 6,3–25 см).

Тесаный лес – шпалы и брусья подразделяются на группы:

- слиперы – брусья сосновые и еловые длиной 255–267 см, сечением 25×25 см;
- полуслиперы – брусья сосновые, пихтовые, кедровые, лиственничные и еловые длиной 255–267 см, сечением 11,5×22,5 см; 12,5×25 см; 15×25 см;
- двух- и черырехкантный брус толщиной 50–250 мм, шириной 80–250 мм, длиной 3,0; 3,3; 3,6; 3,56; 3,8; 3,9; 4,0 м;
- шпалы – обрезные, необрезные.

Перевозка лесных грузов регламентируется Кодексом безопасной практики перевозки палубных лесных грузов.

Подготовка судна к перевозке леса и правила укладки лесного груза в трюмах и на палубе

Перед погрузкой лесного груза производится проверка и подготовка судна к рейсу. Проверяются – водотечность корпуса судна; закрытие трюмов и отверстий; исправность осушительной системы; состояние электропроводки судна; работоспособность средств пожаротушения; трюмное оборудование судна. Производятся следующие операции – опрессовываются балластные танки и после опрессовки оставляют заполненными те танки, которые должны быть заполнены согласно Информации капитана об остойчивости судна. Производится прием жидкого топлива и воды, который должен быть завершен до начала погрузки. После начала погрузки операции по перекачке топлива и воды совершаются только

по распоряжению капитана под контролем старшего или второго механика.

Укладка непакетированных пиломатериалов в трюме производится вдоль судна плотно и компактно. Доски укладывают параллельно диаметральной плоскости судна. При различных значениях удельного погрузочного объема и влажности леса, более тяжелый лес грузят вниз. Крупногабаритный лес грузят в средние трюмы судна, а мелкогабаритный – в концевые трюмы. При перевозке пиломатериалов россыпью пространство между шпангоутами и бимсами заполняют короткими досками.

Укладка пакетированного пиломатериала в трюмы производится вдоль судна плотно и компактно. Поперечная укладка допускается только в том случае, если это обеспечивает большую плотность укладки. Особое внимание уделяется заполнению подпалубных пустот. Для этого используют полупакеты и четвертьпакеты. В необходимых случаях выполняют расклинку пакетов. При укладке в трюме балансов и пропсов межшпангоутное пространство заполняют бревнами.

Укладка леса на палубу производится после того как задраены все люки и отверстия, палуба очищена от лишних предметов и оборудования и размечена мелом под погрузку. После этого устанавливаются стензельные стойки и крепятся найтовы к рымам. Найтовы укладываются в бухты и бухты крепятся к стойкам с наружной стороны фальшборта.

Укладку пиломатериалов и бревен россыпью производят вдоль судна плотными штабелями с образованием ровной выпуклой поверхности.

При перевозке на палубе пакетированного груза укладка производится продольно-поперечным способом. Первый ряд пакетов устанавливается на уровне комингсов трюмов по всей

ширине судна. Для этого пространства между комингсами трюмов и фальшбортом заполняют за счет полупакетов и прокладочного материала. При погрузке 3-х и более рядов пакетов по высоте верхний ряд должен быть уложен вдоль судна, а длина пакетов верхнего ряда не должна быть менее 3,6 м. Каждый бортовой пакет должен опираться не менее чем на две стеньговые стойки и охватываться не менее чем двумя найтовыми. При формировании каравана пакеты из досок разной длины следует укладывать внутрь каравана. Начинать укладку пакетов следует от бортов к диаметральной плоскости судна. Плотность укладки обеспечивается за счет прокладок между рядами пакетов и расклинки отдельных пакетов, неплотно прилегающих друг к другу. Для каждого ряда пакетов следует выровнять поверхность ряда, что гарантирует качественную укладку груза в целом.

Расчет остойчивости судна и допустимая высота палубного каравана

Расчет остойчивости судна производится при составлении предварительного грузового плана рейса. При расчете используется Информация капитану об остойчивости судна. При плавании в зимней сезонной зоне высота палубного каравана не должна превышать 1/3 наибольшей ширины судна.

В морской практике перевозки лесных грузов принято определять момент окончания погрузки лесного груза на палубу путем контроля за значением начальной поперечной метацентрической высоты судна. Определение начальной поперечной метацентрической высоты судна производится методом кренования. Поперечная метацентрическая высота судна h (м) определяется по формуле:

$$h = \frac{M_{\text{КР}}}{\Delta \cdot \operatorname{tg}\theta} = \frac{p \cdot l \cdot R}{\Delta \cdot (\alpha_2 - \alpha_1)},$$

где $M_{кр}$ – кренящий момент, тс·м; Δ – водоизмещение судна, т; θ – угол крена судна, град; p – масса груза, т; l – плечо поднимаемого груза, м; R – половина длины базы кренометра, м; α_1, α_2 – начальный и конечный отсчеты уровня кренометра, м.

Определение начальной поперечной метацентрической высоты судна как в момент окончания погрузки леса на палубу, так и в рейсе может выполняться по периоду свободных бортовых колебаний судна по формуле:

$$h = \left(\frac{f \cdot B}{t} \right)^2,$$

где f – коэффициент зависимости между начальной поперечной метацентрической высотой судна и периодом свободных бортовых колебаний судна, определяемый опытным путем; B – ширина судна, м; t – полный период свободных бортовых колебаний судна, с.

Рекомендуемые критерии остойчивости судна:

- плечо статической остойчивости должно быть не менее 0,2 м при угле крена 30°;
- максимальное плечо статической остойчивости должно возникать при угле крена больше 30°;
- начальная поперечная метацентрическая высота должна быть не менее 0,15 м.

На протяжении всего рейса необходимо осуществлять контроль за значением начальной поперечной метацентрической высоты судна. Изменение начальной поперечной метацентрической высоты возможно по причине появления свободной поверхности жидкости в танках или намокания палубного груза. Последнее приводит к увеличению массы палубного груза на 3,5–12,5 %.

Крепление палубного груза

Крепление палубного груза должно быть завершено до выхода в рейс. Расстояние между стензелями зависит от рода и размеров перевозимого груза, но не должно превышать 3 м. Палубный груз крепят двумя способами – одинарными найтовыми или найтовыми, заведенными в форме серьги и стянутыми вспомогательным тросом. Одинарный найтов состоит из гибкого стального троса, короткозвенной цепи калибром не менее 19 мм, глаголь-гака и талрепа.

Расстояние между найтовыми зависит от высоты палубного груза. При высоте палубного груза до 4 м расстояние между найтовыми должно быть не более 3 м. Если высота палубного груза более 6 м, то расстояние между найтовыми должно быть не более 1,5 м. В тех случаях, когда перевозится лес длиной менее 3,6 м, расстояние между найтовыми должно быть уменьшено или должны быть приняты другие меры для крепления палубного груза. При креплении пакетированного лесного груза каждый пакет должен быть охвачен двумя найтовыми.

Рымы, используемые для крепления найтовых, должны быть надежно прикреплены к поясу ширстрека или к листу палубного стрингера. При этом расстояние между рымами должно быть 1,5–3,0 м. Расстояние от надстройки до ближайшего рыма не должно превышать 2 м.

Все детали и устройства крепления палубного лесного груза должны быть испытаны и иметь свидетельства и марки об испытаниях. Судовая администрация до начала погрузки должна осмотреть все детали креплений, проверить сертификаты испытаний деталей и наличие клейм об испытаниях на деталях крепления. В судовом журнале должны быть записаны мероприятия, проведенные для крепления палубного груза. После окончания работ по погрузке палубного

каравана надлежит сделать мостки над грузом и оградить места прохода леерами или поручнями высотой не менее 1 м. В диаметральной плоскости судна заводится туго набитый спасательный линь.

Любой метод крепления лесного палубного груза должен предусматривать быструю отдачу каравана в аварийной ситуации.

4.6. Перевозка скоропортящихся грузов.

Санитарный и карантинный режимы перевозки

Перевозка скоропортящихся грузов

Скоропортящиеся грузы – это грузы, требующие в процессе перевозки и хранения соблюдения особых термовлажностных и вентиляционных режимов. Скоропортящиеся грузы делятся на два класса – рефрижераторные и нерефрижераторные. В свою очередь рефрижераторные грузы делятся на три группы: мороженые ($-6\text{ }^{\circ}\text{C}$ и ниже), охлажденные (от $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $-1\text{ }^{\circ}\text{C}$) и охлаждаемые (от 0 до $+15\text{ }^{\circ}\text{C}$). В процессе перевозки учитывают два признака груза – общность происхождения продукта и общность режима перевозки продукта. Для перевозки скоропортящихся грузов используют рефрижераторные суда (вся масса груза охлаждается до оптимальной температуры), рефрижераторные контейнеры (охлаждается только часть груза, находящаяся в контейнере) и вентилируемые суда (подается свежий, неохлажденный воздух и удаляются продукты жизнедеятельности груза). В процессе перевозки осуществляется контроль за содержанием CO_2 в грузовых помещениях. Содержание CO_2 в грузовых помещениях устанавливается грузоотправителем в договоре о перевозке (обычно 1 %).

Мясо охлаждают или замораживают в соответствии с тремя температурными режимами. Охлаждение от $-0,5$ до -15 °С, замораживание от -12 до -13 °С, сильное замораживание от -18 до -30 °С. Охлажденное мясо может храниться до 15–17 суток.

Рыбу и рыбопродукты перевозят в охлажденном или замороженном состоянии. Охлажденная рыба может храниться до 12 суток.

Масло животное перевозят в ящиках, бочках, кадках. Температура погрузки масла не должна превышать -2 °С. При перевозке масла на нерефрижераторных судах длительность перевозки не должна превышать 4 суток, если температура окружающей среды выше $+4$ °С.

Сыр перевозится при температуре от 0 до $+12$ °С и относительной влажности воздуха 80–85 %. Без рефрижерации допускается перевозка сыра при температуре воздуха на переходе не выше $+17$ °С.

Яйца и яйцопродукты требуют при перевозке вентиляции. Перевозка яиц и яйцопродуктов осуществляется на рефрижераторных судах с температурой в трюме от $-1,5$ до $+1,5$ °С и относительной влажности 85–90 %. Время перевозки на обычных судах яиц и яйцопродуктов не должно превышать 5–6 суток.

Консервированная продукция. Овощные и фруктовые консервы перевозятся на нерефрижераторных судах при температуре окружающей среды от $-1,0$ до $+25$ °С. Допустимое время перевозки при температуре окружающей среды от $+16$ до $+25$ °С составляет 5 суток; при температуре от $+7$ до $+10$ °С составляет 15 суток. Рыбные консервы могут перевозиться при температуре окружающей среды от -5 до 0 °С.

Нескоропортящиеся грузы в обычных условиях хранения: хлебные грузы в таре, кофе, какао-бобы, жмых, шрот

Хлебные грузы в таре – это зерновые всех видов, комбинированные корма, мука и крупы. Крупы и муку упаковывают в тканевые мешки. Запрещается принимать к перевозке пшеницу, рожь, овес и ячмень при влажности 17 % и более, остальные грузы при влажности 16 % и более. Запрещается принимать к перевозке хлебные грузы, зараженные амбарными вредителями и без удостоверения качества. Погрузочный объем хлебных грузов находится в пределах 1,19–2,0 м³/т для тяжелых зерновых и в пределах 2,0–3,06 м³/т для легких зерновых.

Рис обладает большим содержанием влаги, легко отдает влагу, легко воспринимает влагу из окружающей среды. Его упаковывают в мешки массой 80–100 кг. В трюм под нижний слой груза укладывают сепарацию в два слоя решеткой. Поверх сепарации выстилают бамбуковые маты, борта и переборки закрывают циновками. В массе штабеля формируют вентиляционные каналы за счет укладки продухов. Удельный погрузочный объем очищенного риса находится в пределах 1,35–1,410 м³/т, для неочищенного риса в пределах 1,9–2,1 м³/т.

Кукуруза с повышенным содержанием влаги подвержена самосогреванию. Особенностью кукурузы является большое выделение влаги, особенно если зерно недостаточно созрело. Удельный погрузочный объем кукурузы в мешках – 1,52 м³/т, насыпью – 1,39 м³/т.

Мука и крупы восприимчивы к запахам; при повышенной влажности (более 75 %) подвержены отсыреванию, плесневению и самовозгоранию. Оптимальная температура хранения 10–15 °С.

Бобовые обладают свойством самосогревания, требуют вентиляции, при намокании увеличиваются в объеме. Влажность воздуха в трюме должна поддерживаться на уровне 75 %. При подготовке трюма к перевозке бобовых необходимо формировать вентиляционные каналы. На настил трюма укладывается до пяти рядов сепарации для обеспечения продува штабеля снизу. Между верхом штабеля и подволоком трюма оставляется свободное пространство до 20 см. Верх штабеля покрывается пластиком и двумя слоями бумаги для предохранения груза от подмочки конденсатом. Удельный погрузочный объем кофе в мешках 1,76–1,89 м³/т, какао-бобов 1,92–2,26 м³/т.

Жмых – побочный продукт переработки масличных семян. *Шрот* – жмых, полученный после извлечения масла из семян методом их обработки растворителем жиров. Жмых относится к классу опасных грузов, так как подвержен самовозгоранию. К морской перевозке принимается арахисовый жмых с содержанием жиров 9 % при влажности 10 % и хлопковый с содержанием жиров 8,5–9 % при влажности 8–9 %. Удельный погрузочный объем жмыха в мешках 1,69–1,73 м³/т, навалом 1,58–1,64 м³/т.

Копра – раздробленные и высушенные ядра кокосового ореха, содержащие до 66 % масла. Обладает сильным запахом. Копра относится к классу опасных грузов. Плохо просушенная копра подвергается самосогреванию. Удельный погрузочный объем копры в мешках 1,41–2,12 м³/т, навалом 1,98–2,18 м³/т.

Тапиока (маниоковое саго) – корм для скота и птиц, содержащий большое количество крахмала, белков и жиров. Предъявляется к перевозке в виде муки, спрессованных палочек, гранул или щепы. В процессе перевозки нагревается и поглощает влагу. Груз может быть заражен насекомыми,

поэтому необходима фумигация груза. Груз пылящий; при определенной концентрации пыль в воздухе может образовывать взрывоопасную смесь. Температура груза в момент погрузки не должна превышать температуру воздуха более, чем на 3–5 °С. Удельный погрузочный объем тапиоки 1,97–2,14 м³/т.

Санитарный и карантинный режимы перевозки. Перевозка животных и грузов животного происхождения

Ввоз и вывоз продукции растительного происхождения производится в соответствии с Уставом государственной службы по карантину растений при наличии карантинного сертификата.

Перевозка животных и грузов животного происхождения регламентируется Ветеринарным уставом.

Перевозка животных и грузов животного происхождения осуществляется под надзором Государственной ветеринарной службы. На перевозку животных должно быть получено ветеринарное удостоверение, срок действия которого при отправке животных – три дня со дня его выдачи. При массовых перевозках животных используется специальное оборудование судов – стойла и загоны. Минимальная площадь палубы для перевозки одной единицы крупного рогатого скота – лошади – 3,0–3,5 м², коровы или вола – 2,5–3,0 м², овцы или козы – 1,0 м². Металлические палубы для перевозки обшиваются настилом из досок, приподнятым над палубой на 50 мм. Поверх настила набивают планки размером 75×75 мм для упора ног животных. Между загонами оборудуют проходы шириной не менее 45 см. Если переход морем длится более 12 часов, то должен быть предусмотрен запас кормов для животных. Все оборудование и снабжение поставляется за счет грузовладельца. Капитан при подписании грузовых документов делает оговорку, что перевозчик не несет ответственности за падеж скота.

Грузы животного происхождения подразделяются на сырье и пищевые продукты. Кожаное сырье – шкуры, овчина, очесы, волос, щетина, пух, перо, кровь, кишки, костная мука предъявляются к перевозке в мокросоленном, сухосоленном и пресносухом состояниях. Шкуры предъявляются к перевозке в кипах, связках, бочках. Шерсть, щетина, волос, пух, перо перевозятся в тюках, мешках из крепкой ткани. При проведении грузовых операций существует опасность заражения сибирской язвой, поэтому грузовые работы выполняют экипажем судна в специальной одежде.

Размещение на судне сырых животных продуктов должно быть согласовано с ветеринарным надзором порта. Грузы должны быть изолированы от других грузов, особенно от пищевых продуктов. Судно после выгрузки грузов животного происхождения должно быть очищено, вымыто, а при необходимости продезинфицировано за счет получателя груза.

4.7. Перевозка опасных грузов

Классификация грузов. Виды опасности

Правила морской перевозки опасных грузов (МОПОГ)

Все опасные грузы подразделяют на девять классов в зависимости от степени и характера их опасности:

- Класс 1. Взрывчатые вещества и предметы, ими снабжаемые, способные при соответствующем воздействии на них вызвать взрыв (детонаторы, боеприпасы, взрывчатка, взрывчатые вещества промышленного назначения, пиротехника).
- Класс 2. Грузы, перевозимые под давлением в специальных сосудах, рассчитанных на это давление (газы сжатые, газы сжиженные, газы, растворенные под давлением).
- Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости, смеси жидкостей или жидкости, содержащие твердые вещества в ра-

створе или суспензии, за исключением веществ, которые по своим свойствам отнесены к другим классам. Вещества с температурой вспышки более +61 °С в закрытых сосудах и +65 °С в открытых сосудах к этому классу не относятся.

- Класс 4. Вещества, способные во время перевозки загораться в результате трения, поглощения влаги, самопроизвольных химических превращений, а также в результате нагревания от внешних источников тепла (вещества, которые могут легко воспламеняться и гореть). Взрывчатые вещества и предметы в этот класс не входят.

- Класс 5. Вещества, легко выделяющие кислород, что способствует горению и увеличению интенсивности пожара. Многие вещества этого класса способны в смеси с другими вызвать самовоспламенение и взрыв.

- Класс 6. Вещества, которые в результате неосторожного обращения с ними в процессе перевозки способны вызвать отравление или заражение людей и животных.

- Класс 7. Радиоактивные вещества с удельной радиоактивностью более 0,002 МККи/г, а также любые изделия, содержащие эти вещества.

- Класс 8. Едкие и коррозионные вещества, которые могут вызвать повреждение кожи, слизистой оболочки глаза, дыхательных путей. Эти вещества могут быть причиной пожара при взаимодействии с некоторыми материалами. Пары, пыль и газы веществ этого класса обладают ядовитыми свойствами.

- Класс 9. Вещества, не включенные ни в один из предыдущих классов, но имеющие опасные свойства.

Требования к судам, перевозящим опасные грузы

К перевозке опасных грузов допускаются суда, имеющие соответствующую запись в классификационном свидетельстве судна. Судно, специально не оборудованное для перевозки

опасных грузов, может быть дооборудовано и предъявлено классификационному обществу для получения класса. Судно, имеющее класс судна для перевозки опасных грузов, обследуется специальной комиссией на факт пригодности к перевозке опасных грузов и получает соответствующий акт, который действителен в течение 4-х лет. До начала погрузки опасных грузов на судне проводятся подготовительные мероприятия:

- зачистка, мойка и сушка грузовых помещений;
- проверка технического состояния оборудования судна – средств пожаротушения, системы пожарной сигнализации, газоанализаторов системы оповещения, осушительной системы, системы вентиляции;
- инструктаж экипажа о свойствах груза, характере опасности, правилах обращения с грузом. Проводится тренировка аварийной партии. Ответственность за мероприятия по подготовке судна возлагается на капитана судна.

Требования к таре, упаковке и размещению опасных грузов на судне

Требования к таре и упаковке опасных грузов приводятся в карточке на груз и в разделе Правил перевозки конкретного класса груза. Прочность тары опасных грузов должна обеспечивать противостояние обычным условиям перевозки и предохранять груз от усушки, утруски, утечки. Материал тары должен быть инертным по отношению к грузу или иметь специальное покрытие в местах соприкосновения с грузом.

Согласно МОПОГ различают виды укупорки тары для опасных грузов:

- герметично укупоренная тара – паронепроницаемая укупорка;
- эффективное закрытие – укупорка, непроницаемая для жидкости;

- надежное закрытие – укупорка, при которой сухое содержимое не может высыпаться при обычных условиях обращения и перегрузки.

На судах для перевозки опасных грузов должны составляться подробные грузовые планы с указанием места расположения каждой партии груза, класса груза, количества мест, массы груза, вида тары. Опасные грузы не могут быть размещены на палубе без письменного согласия грузоотправителя. Если опасный груз размещается на палубе, он не должен занимать более половины ее площади. При этом должен быть обеспечен свободный проход шириною не менее 1 м к пожарным рожкам, замерным трубкам люль, палубным механизмам и устройствам. Груз должен быть надежно закреплен и к нему должен быть обеспечен свободный доступ, как в обычной, так и в аварийной ситуации. Огнеопасные грузы должны размещаться на расстоянии не менее 7,5 м от спасательных шлюпок. При размещении опасного груза под палубой необходимо обеспечить возможность контроля за состоянием груза в рейсе, а также ведения борьбы с пожаром и авариями. Груз следует укладывать плотными штабелями, исключая его подвижку, с условием обеспечения соответствующей вентиляции (аэрации) всего груза. Высота штабелирования опасного груза определяется прочностью тары и упаковки и указывается в карточке груза.

Оформление транспортной документации при перевозке опасных грузов

Опасный груз принимается к перевозке по письменной заявке отправителя с приложением всех необходимых документов. Заявка подается не позднее, чем за 48 часов до ввоза груза в порт при перевозке опасного груза на пассажирском судне и за 7 суток при перевозке на грузовых судах. Отправитель в заявке письменно подтверждает, что опасный груз

надлежащим образом упакован и может противостоять обычным опасностям как при перевозке морем, так и при перегрузке в пунктах перевалки груза. В заявке письменно подтверждается, что на упаковку опасного груза надлежащим образом нанесены соответствующие знаки опасности и выполнены все требования СОЛАС–74 и Правил МОПОГ. В тех случаях, когда груз должен соответствовать особым требованиям, грузоотправитель обязан предоставить соответствующие сертификаты о выполнении данных требований. При оформлении документов не разрешается включать в один погрузочный ордер или одну накладную грузы, которые по своим свойствам не допускаются к перевозке в одном грузовом помещении. Опасные грузы выдаются получателю счетом мест без перевески груза. При повреждении внутренней тары перевеса опасного груза производится на складе получателя, на судне составляется только акт с указанием характера повреждения. В случае обнаружения опасного груза без документов необходимо принять все возможные меры предосторожности в обращении с грузом до выяснения специалистами рода груза и его состояния.

4.8. Перевозка наливных грузов

Классификация и свойства наливных грузов

В соответствии с Конвенцией МАРПОЛ–73/78 наливные грузы разделены на три категории:

- нефть и нефтепродукты;
- вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море, представляют большую опасность для морских ресурсов или для здоровья человека, или причиняют вред природной среде и ухудшают качество мест отдыха;
- другие жидкие вещества.

Нефть и нефтепродукты, в свою очередь, принято разделять так:

– темная нефть (сырая нефть, растворы битума и асфальта, масла), тяжелое нефтяное топливо (мазут, моторное топливо, тяжелое дизельное топливо);

– светлая нефть – дизельное топливо, керосин, топливо для ракетных двигателей, бензин и подобные им нефтепродукты.

В зависимости от степени выделения летучих паров нефть и нефтепродукты разделяются на два вида: нелетучие (с температурой вспышки 60 °С и выше) и летучие (с температурой вспышки менее 60 °С). Легковоспламеняющиеся жидкости относятся к третьему классу опасных грузов. Нефтепродукты в зависимости от температуры вспышки паров нефтепродуктов подразделяются на три категории:

- первая категория – температура вспышки паров ниже –18 °С;

- вторая категория – температура вспышки паров от –18 до +23 °С;

- третья категория – температура вспышки паров от +23 до +61 °С.

Нефтепродукты с температурой вспышки паров выше +61 °С относятся к горючим веществам 9-го класса. Температуры вспышки паров не полностью характеризует пожароопасность груза. В ряде случаев взрывоопасные смеси образуются в танках сравнительно малоопасных нелетучих грузов 9-го класса.

К основным характеристикам нефтепродуктов относятся следующие:

- плотность – плотность нефтепродукта при температуре +20 °С;

- кинематическая вязкость – отношение динамической вязкости к плотности жидкости;
- температура застывания – температура, при которой нефтепродукт в пробирке не меняет своего уровня в течение 1 мин при наклоне пробирки на угол в 45° ;
- испаряемость – характеризуется давлением насыщения паров при определенной температуре (упругость паров);
- температура вспышки – температура, при которой смесь паров с воздухом вспыхивает при поднесении огня;
- температура воспламенения – температура, при которой при поднесении огня не только вспыхивает смесь паров с воздухом, но и загорается само вещество, а выделяющиеся пары поддерживают горение;
- температура самовоспламенения – температура, при которой воспламенение происходит от тепла, выделяемого веществом при физической или химической реакциях, от наличия воды и механических примесей;
- статическая электризация – накапливание электрического заряда от движения жидкости, что может вызвать искрообразование.

По степени вязкости нефтепродукты подразделяются на невязкие – кинематическая вязкость до $1,0 \text{ мм}^2/\text{с}$; маловязкие – кинематическая вязкость от $1,0 \text{ мм}^2/\text{с}$ до $35,0 \text{ мм}^2/\text{с}$; средневязкие – кинематическая вязкость от $36,0 \text{ мм}^2/\text{с}$ до $148,0 \text{ мм}^2/\text{с}$; высоковязкие – кинематическая вязкость выше $149,0 \text{ мм}^2/\text{с}$.

Особенности перевозки некоторых наливных грузов на танкерах

При перевозке *топлива для ракетных двигателей* не допускается обводнение и загрязнение механическими примесями.

При перевозке *бензина* следует соблюдать особо строгие меры по сохранению качества продукта. Бензин токсичен.

При содержании паров бензина в воздухе от 0,07 до 0,28 % человек получает легкое отравление через 15 мин. При содержании паров бензина в воздухе свыше 2,2 % человек получает тяжелое отравление и теряет сознание.

При перевозке *пищевых продуктов* особо жесткие требования предъявляются к танкерам, занятым в предыдущем рейсе перевозкой нефтепродуктов.

При перевозке *патоки* следует оставлять в танках 8–10 % пустоты на расширение груза и пенообразование в процессе перевозки. На протяжении рейса груз следует подогревать, не превышая температуры 37–40 °С. С письменного разрешения грузовладельца для лучшей зачистки танков после выгрузки патоки разрешается в танк с грузом подавать свежий пар.

При перевозке *вина* груз следует изолировать от окружающего воздуха. Возможно заполнение свободного пространства танка продуктами сгорания (серные свечи). После выгрузки вина обязательна мойка танков для удаления винного камня (соединений винных кислот).

При перевозке *спирта* следует принимать во внимание огнеопасность, взрывоопасность груза и его склонность к накоплению статического электричества. Все спирты характеризуются наркотическими и токсическими свойствами. При работе людей без защитных средств предельно допустимая концентрация паров этилового спирта составляет 1 мг/л, метилового – 0,5 мг/л, бутилового – 0,2 мг/л.

При перевозке *химических грузов* особое внимание следует уделять агрессивному воздействию груза на корпусные конструкции судна.

При перевозке *газа* следует принимать во внимание вид газа и способ его хранения при транспортировке. По происхождению газа различают: природный газ (метан); газ нефтяной

перегонки (пропан, бутан и их смеси); химический газ (этилен, хлорвинил, бутадиен, аммиак). Применяют следующие способы хранения газа при транспортировке: сжатый газ под давлением; сжатый газ под давлением с частичным охлаждением; при атмосферном давлении с охлаждением до жидкого состояния. Низкая точка кипения сжиженного газа (метана) и воспламеняемость паров газа обуславливают его пожароопасность. Низкая температура сжиженного газа при транспортировке ($-162\text{ }^{\circ}\text{C}$) и увеличение газа в объеме в 600 раз при переходе из жидкого состояния в газообразное состояние определяют конструкцию специализированного судна. Смешивание паров метана с воздухом образует горючую смесь. Поэтому при перевозке и перевалке сжиженного газа следует исключать контакт груза с воздухом. Пожароопасность возникает в случае разлива или утечки груза из танков или трубопроводов. На танкере-газовозе разрабатывается руководство по выполнению грузовых операций, в котором отражены, кроме грузовых операций, контрольные проверки по обеспечению безопасности и действия экипажа в экстренных случаях.

Контрольные вопросы

1. Классифицируйте грузы, предъявляемые к морской перевозке.
2. Назовите требования, предъявляемые к грузовой таре.
3. Как осуществляется маркировка грузов?
4. Назовите особенности перевозки незерновых навалочных грузов.
5. Назовите особенности перевозки зерновых грузов.
6. Дайте классификацию генеральных грузов и укажите особенности их перевозки.

7. Дайте классификацию лесных грузов и укажите особенности их перевозки.

8. Как оценивается остойчивость судна при перевозке лесных грузов?

9. Дайте классификацию скоропортящихся грузов и укажите особенности их перевозки.

10. Дайте классификацию опасных грузов и укажите особенности их перевозки.

11. Дайте классификацию наливных грузов и укажите особенности их перевозки.



Тема 5. ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

5.1. Международная торговля и морские перевозки

Международная торговля непосредственно влияет на уровень развития мировой экономики. При перемещении материальных благ транспорт участвует в процессе общественного воспроизводства. За транспортировкой продуктов из места производства в место потребления продукта следует видеть транспортировку готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Поэтому под *международной торговлей* понимают коммерческую деятельность, которая пересекает национальные границы и включает перемещение товаров, услуг, капитала; или сферу международных товарно-денежных отношений; или совокупность внешнеэкономических связей стран, торгующих друг с другом.

Внешнеэкономические связи осуществляются на основе международного разделения труда, то есть специализации отдельных стран на производстве определенных видов товаров и услуг для удовлетворения потребностей мирового рынка. Основную роль в международной торговле занимает торговля товарами. Объем экспорта услуг составляет до 25 % стоимости мирового экспорта товаров.

Главным транспортным средством осуществления международной торговли является водный транспорт. Как утвержде-

дал К. Маркс, "... море – это общая просторная дорога всех наций". Около 80 % международного товарообмена осуществляется с помощью морского транспорта. По объему производимой продукции водный транспорт занимает первое место в мире и превосходит все остальные виды транспорта. Судоходство осуществляет более 70 % перевозок всех грузов, включая как перевозки международные, так и внутренние.

Морское судоходство имеет ряд особенностей.

Первой особенностью является, как отмечалось ранее, международный характер. Большая часть мирового торгового флота занята в международных перевозках за пределами вод государства флага судна. На внутреннем каботаже работает не более 10 % тоннажа мирового торгового флота.

Второй особенностью работы морского транспорта является тесное взаимодействие морского судоходства с другими видами транспорта и многими отраслями экономики. В то время как, например, автомобильный транспорт может самостоятельно осуществлять полностью замкнутый цикл перевозок, морской транспорт нуждается во взаимодействии с железнодорожным и автомобильным. Поэтому развитие морского транспорта связано с развитием других видов транспортных систем и систем перевалки грузов. Однако, развитие и самого морского транспорта оказывает влияние на развитие смежных транспортных систем.

Третьей значительной особенностью морского транспорта является перевозка грузов крупными партиями. Нормальным является соотношение между грузоподъемностью одного судна и нескольких крупных железнодорожных составов. Это преимущество тесно связано еще с двумя преимуществами морского транспорта, вытекающими из большой грузоподъемности судов.

Четвертой особенностью работы морского транспорта является экономия эксплуатационных расходов в судоходстве по сравнению с другими видами транспортных систем, что объясняется масштабным эффектом. При одинаковых тепловых затратах в один миллион британских тепловых единиц автомобильный транспорт совершает работу в 323 тонно-мили, железнодорожный – 1034 тонно-мили, морской при перевозке массовых грузов – 2467–4763 тонно-мили. Производительность труда в морском транспорте составляет 25 млн тонно-милей на одного работающего, а на железнодорожном транспорте – 3 млн тонно-милей. Затраты на создание и поддержание водных путей значительно меньше, чем затраты на создание и поддержание автомобильных и железных дорог.

Пятое преимущество морского транспорта связано с возможностью перевозки крупногабаритных грузов. Существует много примеров доставки водным транспортом уникальных сооружений и конструкций, транспортировка которых другими видами транспорта была бы невозможна или потребовала бы разборки и последующей сборки изделий, что связано с дополнительными затратами и снижением качества последних.

Шестой особенностью работы морского транспорта является его природная монополия на перевозку массовых и крупногабаритных грузов между странами, отделенными друг от друга морями и океанами.

Внешнеэкономические связи осуществляются на основе торговых операций. *Торговая (коммерческая) операция (сделка)* – это зафиксированное в письменном виде действие физических или юридических лиц на основе установления между ними определенных коммерческо-правовых взаимоотношений, относящихся к обращению товаров или услуг и денег. *Контрактами* называются многосторонние или двух-

сторонние сделки. Если один из участников сделки является иностранным лицом, то сделка называется *внешнеторговой*. Внешнеторговые операции разделяются следующим образом:

- *основные операции* (экспортные, импортные, реэкспортные, реимпортные);
- *товарообменные* или *операции во встречной торговле* (бартерные, компенсационные);
- *прочие операции* (подрядные, арендные).

Экспортная/импортная операция – это коммерческая деятельность, направленная на продажу/покупку товаров или услуг иностранному партнеру с вывозом их из страны-продавца. *Реэкспортная операция* – продажа и вывоз за границу ранее ввезенного товара иностранного происхождения, не подвергшегося какой-либо переработке. *Реимпортная операция* – приобретение и ввоз из-за границы ранее вывезенных национальных товаров, не подвергшихся там переработке.

Бартерная операция – это операции по обмену одного товара на эквивалентное по стоимости количество другого товара. Бартерная операция не предполагает денежных расчетов между контрагентами. В бартерном соглашении устанавливаются либо количества взаимопоставляемых товаров, либо сумма, на которую стороны обязуются поставить товары. *Компенсационная операция* состоит в том, что одна сторона предоставляет оборудование и технологию другой стороне. Последняя будет рассчитываться за поставленное оборудование и технологию готовой продукцией, изготовленной по предоставленной технологии на предоставленном оборудовании. При компенсационных операциях один грузопоток составляет оборудование, а встречный – готовая продукция. Грузопотоки разнесены во времени.

Лизинговые операции осуществляются на основе договора между лизинговой компанией, приобретающей имущество

за свой счет и сдающей их в аренду на время, и фирмой-арендатором, которая постепенно вносит арендную плату за использование лизингового имущества. По истечении срока действия договора лизинга арендатор либо возвращает имущество лизинговой компании, либо продлевает срок действия договора, либо выкупает имущество по остаточной стоимости.

В международном торговом судоходстве распространение получил лизинг судов, складов, причалов, перегрузочного оборудования и контейнеров. Лизингом контейнеров занимаются специализированные компании. Контейнеры арендуют судовладельцы, грузовладельцы и экспедиторы. Краткосрочная аренда контейнеров осуществляется на один или несколько рейсов. Контейнер, принятый на одном складе, после перевозки, разгрузки и зачистки сдается на другом складе лизинговой компании. Арендная плата взимается за каждые сутки аренды. Длительная аренда контейнеров осуществляется на срок до 5 лет. Арендатор равными долями и в сроки, предусмотренные соглашением, выплачивает стоимость контейнера и ставку за кредит, после чего контейнер переходит в его собственность.

5.2. Базисные условия поставки товаров

При заключении внешнеторговых сделок купли-продажи стороны согласовывают базисные условия поставки товара, определяющие момент выполнения договора, распределение между продавцом и покупателем рисков порчи и утраты товара, их обязанности по организации и оплате перевозки и перевалки груза, выполнению таможенных формальностей, по взаимному информированию о продвижении груза и денег.

В настоящее время действуют Международные правила по толкованию коммерческих терминов и выражений, издаваемые Международной торговой палатой (Инкотермс-2000). Всего в Инкотермс содержится 13 базисных условий поставки товаров. Каждое базисное условие поставки товаров Правил Инкотермс определяет решение трех принципиальных вопросов международного контракта купли-продажи:

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

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

- отправка, перевозка, доставка;
- таможенная очистка экспортно-импортных товаров;
- оказание услуг или помощи одним партнером другому;
- страхование;

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

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

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

Следует различать *договор на отгрузку товара* и *договор на доставку товара*. Эти понятия относятся только к определению риска. Они определяют ту критическую точку, до которой продавец осуществляет свои обязательства по поставке товара. Согласно договору на отгрузку, товар перевозится основным видом транспорта на риск покупателя, а по договору на доставку, товар перевозится основным видом транспорта на риск продавца, где под *основным видом транспорта* понимается транспорт, который выполняет международные перевозки. Это может быть морской, воздушный или наземный, если пересекается граница.

Каждое базисное условие поставки товара *является основой* для формулировки последующих условий, связанных с выполнением контракта купли-продажи товара:

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

Для облегчения понимания Правил Инкотермс базисные условия поставки товаров сгруппированы по четырем груп-

пам (E, F, C, D), расположенным по возрастанию обязанностей и расходов продавца по транспортировке товара. Условие поставки EXW предусматривает минимальные транспортные издержки для продавца, а DDP – максимальные. Для удобства использования базисные условия поставки товаров обозначены сокращенными терминами, составленными из начальных букв английских слов, и определяют обязанности продавца по доставке товара, а, следовательно, расходы и риски, включенные в цену товара, которая отражает сущность сделки.

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

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

Группа C включает в себя четыре условия – CFR, CIF, CPT, CIP. Продавец берет на себя основные транспортные расходы, но не риски.

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

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

Характеристика базисных условий поставки товаров Инкотермс приведена ниже.

EXW – Ex Works (... named place) – *франко-завод (или франко-склад) продавца в указанном месте* (согласованном между продавцом и покупателем). Основной характеристикой этого условия является то, что продавец не несет никаких обязанностей по транспортировке товара. Продавец передает товар, не прошедший таможенную очистку, в распоряжение покупателя у себя на предприятии или складе. Товар должен быть подготовлен продавцом для отправки в транспортабельном состоянии (полностью готов к отгрузке). Покупатель подает транспортное средство и организует погрузку товара. При этом, если стороны пожелают, и это будет оговорено в контракте купли-продажи, продавец может быть ответственным за погрузку товара в месте отправления и нести все риски и расходы, относящиеся к такой погрузке. С момента поставки товара покупатель несет все риски и расходы по перевозке товара до места назначения. На нем лежит обязанность выполнения таможенных формальностей и получения экспортной и импортной лицензий. Цена товара, продаваемого на EXW-условии, будет наиболее низкой.

FCA – Free Carrier (... named place) – *франко-перевозчик в указанном покупателем месте*. Согласно этому условию продавец считается выполнившим свои обязательства, сдав товар, прошедший таможенную очистку на экспорт, в согласованном месте (порту, терминале) перевозчику, нанятому покупателем. Риск утраты или повреждений товара переходит с продавца на покупателя с момента передачи груза перевозчику. У продавца есть возможность выбора. Первая возможность – поставить товар покупателю на своем предприятии, тогда он ответственен за погрузку товара на транспортное

средство перевозчика. Вторая возможность – доставить за свой счет товар на терминал магистрального транспорта, где перевозчик за счет покупателя разгружает товар, прибывший на транспортном средстве продавца, и тот не несет ответственность за такую разгрузку.

FAS – Free Alongside Ship (... named port of shipment) – *свободно вдоль борта судна в указанном порту отгрузки*. Согласно этому условию продавец считается выполнившим свои обязательства по поставке, когда товар размещен вдоль борта судна на причале в названном порту отгрузки. С этого момента покупатель должен нести все расходы и риски утраты или повреждения товара и обязан заключить договор перевозки товара из названного порта отгрузки. Обязательства по обеспечению таможенной очистки и получению экспортной лицензии лежат на продавце. В транспортных условиях контракта купли-продажи, заключающегося на основе базисного условия FAS, должно быть предусмотрено урегулирование вопроса о дополнительных расходах, могущих возникнуть у продавца по причине опоздания судна, а также у покупателя в результате простоя судна из-за неподачи груза к борту судна.

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

укладка груза или его штивка в трюмах уже не должны относиться за счет продавца и оплачиваются покупателем. Такое распределение расходов по погрузке не всегда представляется достаточно удобным. Поэтому FOB-условие имеет *разновидности*, которые учитываются в чартерах и тарифах при производстве и оплате грузовых операций.

FOB and Trimmed (Slowed) – продавец обязан не только погрузить товар на судно, но и оплатить штивку (укладку) груза.

FOB Liner Terms – при отгрузке товаров на судах регулярных судоходных линий расходы по организации и оплате грузовых работ несет перевозчик (расходы компенсирует грузополучатель (покупатель) за счет повышенной провозной платы).

FOB – условие предусматривает страхование товара покупателем. Если стороны не намереваются осуществлять поставку товара через поручни судна, то должно использоваться условие FCA (Франко-перевозчик).

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

ваются осуществлять поставку товара через поручни судна, то должно использоваться СРТ-условие.

СIF – Cost, Insurance and Freight (... named port of destination) – *стоимость, страхование и фрахт в указанный порт назначения*. Согласно этому условию продавец считается выполнившим поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец несет те же обязанности что и при CFR-условии, но при этом обязан также обеспечить морское страхование с минимальным страховым покрытием в пользу покупателя против риска утраты или повреждения товара во время перевозки (обычно на условиях "Свободно от частной аварии").

CIF Quays Landed или **CIF Lighterage Included** – СIF *с выгрузкой на берег* – продавец предусматривает в договоре морской перевозки организацию и оплату судовладельцем выгрузки или лихтеровки груза.

CIF Liner Terms – СIF *линейные условия* – организация выгрузки относится на судовладельца по обычаям линейного судоходства в данном порту за счет тарифа, оплачиваемого продавцом. Если стороны не намереваются осуществлять поставку товара через поручни судна, то должно использоваться СР-условие.

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

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

DAF – Delivered at Frontier (... named place) – *поставлено на границу в указанное место*. Это условие означает, что продавец осуществляет поставку товара, когда неразгруженный товар, прошедший таможенную очистку на экспорт, но не прошедший ее на импорт, предоставлен в распоряжение покупателя по прибытии транспортных средств в указанное место на границе, находящееся перед таможенной границей сопредельного государства.

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

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

ния, как только он будет предоставлен продавцом в его распоряжение, и нести все расходы и риски с момента поставки товара на причал. Обязанности по выполнению таможенных формальностей и получению экспортной лицензии относятся на продавца, а таможенная очистка товара и получение импортной лицензии осуществляются покупателем.

DDU – Delivered Duty Unpaid (... named place of destination) – поставлено без оплаты пошлины в указанное место назначения. Это условие означает, что продавец поставляет покупателю товар, не прошедший таможенную очистку на импорт и не разгруженный из любых прибывших транспортных средств, в названное место назначения. Наиболее часто местом сдачи товара является указанный покупателем склад или терминал. Расходы по разгрузке прибывших транспортных средств лежат на покупателе.

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

Приведенные выше базисные условия поставки товара охватывают практически все возможные варианты распределения между продавцом и покупателем обязанностей по организации доставки товара, расходов и рисков, связанных с этой доставкой. Начиная с самого простого варианта для продавца товара – от передачи товара покупателю на складе продавца (EXW) до самого сложного – доставки товара продавцом на склад покупателя с отнесением на продавца всех расходов и рисков, связанных с такой перевозкой (DDP).

5.3. Транспортные условия внешнеторговых сделок

Транспортные условия внешнеторговых сделок образуют собою *специальный раздел* контракта на продажу товара (услуг). Транспортные условия определяют срок отгрузки товара, форму чартера или коносамента, которая должна быть использована при заключении договора морской перевозки, порт отправления и/или назначения товара, порядок сдачи товара покупателю.

Содержание транспортных условий зависит от вида транспорта, участвующего в перевозке; характера товара и внешнеторговой сделки; действия международных договоров, соглашений, обычаев и определяется базисными условиями поставки товаров в контрактах купли-продажи. *Базисными* называют специальные условия, которые определяют обязанности продавца и покупателя по доставке товара. Базисные условия устанавливают момент перехода риска случайной гибели или повреждения товара от продавца на покупателя. В зависимости от базисных условий поставки продавец или покупатель должен обеспечить доставку товара, для чего зафрахтовать судно (или забронировать место на нем).

Участник сделки, который должен зафрахтовать судно для доставки товара, оговаривает условия обработки судна в порту партнера. К условиям относятся:

- проформа чартера или коносамента для оформления договора морской перевозки;
- точное название портов погрузки и выгрузки;
- срок отгрузки товара;
- количество и сроки предварительных нотисов о подходе судна;
- порядок вручения капитаном нотиса о готовности судна к грузовым операциям;

- условия, определяющие готовность судна к погрузке/выгрузке;
- условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, включая их распределение между продавцом и покупателем;
- порядок расчета стальной нормы времени и нормы грузовых работ;
- ставки и порядок расчета диспачи и демареджа;
- сторона, оплачивающая береговую и судовую составляющие грузовых операций (перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель);
- порядок осуществления и оплаты сверхурочных работ;
- обязанности судна по обеспечению грузовых работ (предоставление грузовых средств, энергии, освещения);
- сторона, назначающая стивидоров и агентов (перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель).

Несоответствие условий договора морской перевозки транспортным условиям контракта купли-продажи товара может вызвать разногласия в портах погрузки/выгрузки между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем. Ответственность фрахтователя судна по договору морской перевозки должна соответствовать обязательствам стороны контракта купли-продажи, принявшей на себя организацию доставки товара.

5.4. Система и порядок международных расчетов по внешнеторговым и морским транспортным операциям

В контракте по морским транспортным операциям устанавливаются валюта и сроки платежа. В качестве валюты расчетов может быть выбрана и согласована между сторонами контракта валюта страны-продавца товара или услуги;

страны-покупателя; третьей страны или объединения третьих стран.

Валюты, которыми пользуются в различных странах, подразделяются на такие:

– *свободно-конвертируемые* – валюты стран, в которых свободно обменивается национальная валюта на любую иностранную валюту и международные платежные средства всеми категориями физических и юридических лиц по всем видам операций;

– *частично-конвертируемые* – валюты стран, в которых применяются валютные ограничения по обмену национальной валюты для резидентов и ограничения по отдельным видам обменных операций. Частично-конвертируемая валюта обменивается только на некоторые иностранные валюты и не по всем видам международных платежей. Под валютными ограничениями понимается система экономических, правовых и организационных мер, ограничивающих операции с национальной и иностранной валютой;

– *неконвертируемые* – валюты стран, в которых национальная валюта не обменивается на иностранные.

Сопоставление различных валют происходит при помощи *валютного курса* – цены денежной единицы иностранной валюты, выраженной в национальной валюте. Валютный курс определяется покупательской способностью валюты – возможностью обмениваться на определенное количество товаров и услуг.

Различают следующие виды валютных курсов: *колеблющийся валютный курс* – свободно изменяющийся под воздействием спроса и предложения и *фиксированный валютный курс* – курс декларативно назначаемый. В основе валютного курса лежит *паритет* – соотношение, по которому

производится обмен валют. Различают три вида паритета. *Золотой паритет* – соотношение между валютами, определяемое на основе их золотого содержания; *валютный паритет* – соотношение между валютами, устанавливаемое в законодательном порядке и на межправительственном уровне; паритет на базе *специальных прав заимствования (SDR)* – условной денежной единицы Международного валютного фонда (МВФ). Курс SDR определяется на основе средневзвешенного курса – *валютной корзины*, включающей доллар США, фунт стерлингов, евро, японскую иену.

Для международных расчетов банки заключают между собой соглашения о порядке расчетов и ведения счетов – *корреспондентские соглашения*. Международные расчеты по внешнеторговым и транспортным операциям осуществляются в одной из следующих форм – *аккредитив, инкассо, банковский перевод, вексель, чек*.

Аккредитив – это соглашение между банком и клиентом (плательщиком), по которому банк должен выплатить определенному лицу – получателю платежа (бенефициару) указанную в аккредитиве сумму валюты против представления бенефициаром согласованных в аккредитиве документов или дать полномочия другому банку-корреспонденту произвести такой платеж.

Инкассо – форма безналичных банковских расчетов, которая представляет собой передачу получателем платежа поручения своему банку на получение от плательщика определенной суммы денежных средств за проданный товар или оказанную услугу против предъявления плательщику обусловленных в договоре товарно-транспортных документов.

Банковский перевод осуществляется с помощью платежного поручения, направляемого от одного банка другому.

Платежное поручение представляет собой приказ банка, составленный на основании указаний перевододателя-клиента банка, адресованный своему банку-корреспонденту о выплате определенной суммы денег переводополучателю (бенефициару). Расчет в форме банковского перевода предусматривает оплату счетов после их получения и проверки.

Вексель – вид ценной бумаги в виде долгового денежного обязательства, составленного в письменном виде с соблюдением предписанной законом формы и заключающего в себе обязательство по уплате определенной денежной суммы. Дает право владельцу (векселедержателю) по истечении срока требовать с должника (векселедателя) уплаты обозначенной в векселе суммы денег. При расчетах по внешнеторговым операциям наиболее широко применяются два вида векселя – простой и переводной. *Простой вексель* удостоверяет безусловное обещание векселедателя уплатить поименованному в векселе лицу указанную сумму денег в оговоренный срок. *Переводной вексель*, именуемый *траттой*, представляет собой безусловный приказ векселедержателя, адресованный векселедателя об уплате в установленный срок указанной в векселе суммы денег названному в документе лицу.

Чек – денежный расчетный документ строго установленной формы, содержащий безусловный приказ владельца банковского счета банку уплатить или перечислить определенному лицу или предъявителю чека указанную в нем сумму. Чек действителен в течение определенного срока. Существует три вида чеков:

- *именной* (чек, не подлежащий передаче другому лицу);
- *ордерный* (допускающий его передачу другому лицу по *индоссаменту* (передаточной подписи);
- *предъявительский* чек (передаваемый без индоссамента).

Порядок международных расчетов по внешнеторговым и морским транспортным операциям с помощью аккредитива следующий:

- заключение договора (внешнеторгового контракта, агентского соглашения, договора морской перевозки, корреспондентского соглашения);
- поручение плательщика своему банку на открытие аккредитива, в котором указываются условия аккредитива;
- обращение банка плательщика к банку получателя платежа открыть аккредитив в пользу получателя платежа. Аккредитив открывается заблаговременно перед отгрузкой товара, через несколько дней после подписания договора или в течение нескольких дней после сообщения экспортера о готовности товара к отгрузке;
- сообщение (авизо) банка получателя платежа получателю платежа об условиях открытого в его адрес аккредитива:
- отгрузка товара покупателю; оказание услуг судовладельцу; доставка груза в порт назначения; выписывание счетов и оформление товарно-транспортных документов, связанных с этими операциями;
- передача получателем платежа своему банку счетов и товарно-транспортных документов. Проверка банком транспортных документов, их соответствия условиям аккредитива. Акцепт (согласие на оплату) счетов и зачисление причитающихся получателю денежных средств за поставленный товар (оказанные услуги, выполненную доставку груза) на его счет;
- пересылка банком получателя платежа полученных и оплаченных им счетов и товарно-транспортных документов по адресу банка плательщика;
- передача банком плательщика, после их проверки, товарно-транспортных документов плательщику для проверки и получения товаров (услуг, грузов).

К условиям аккредитива относятся: срок действия; наименование банка; наименование товаров или услуг, за которые производятся расчеты; сумма аккредитива и порядок оплаты счетов; перечень представляемых платежных документов; требования к содержанию транспортных, страховых и других документов; предельный срок отгрузки товара по транспортному документу и другие реквизиты.

Расчеты в форме аккредитива являются самой распространенной формой расчетов в международной торговой и морской практике.

Порядок международных расчетов по внешнеторговым и морским транспортным операциям в форме инкассо следующий:

- заключение соответствующего договора (внешнеторгового контракта, агентского соглашения, договора морской перевозки, корреспондентского соглашения);
- поставка товара, оказание услуг, выполнение доставки груза в порт назначения в соответствии с условиями контракта;
- передача получателем платежа своему банку инкассового поручения и товарно-транспортных документов, связанных с выполнением контракта;
- проверка банком получателя платежа, полученных от него документов и их пересылка банку плательщика;
- передача банком плательщика полученных документов, после соответствующей их проверки, плательщику на условиях "против платежа/против акцепта";
- акцепт платежа плательщиком (но может быть и отказ от оплаты);
- перевод банком плательщика банку получателя платежа причитающихся получателю платежа денежных средств;

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

Порядок расчета по инкассо регулируется *Унифицированными правилами по инкассо (URC)*, принятыми Международной торговой палатой.

Контрольные вопросы

1. Назовите главные формы внешнеэкономических связей.

2. Какие внешнеторговые операции осуществляются с использованием морского транспорта?

3. По каким признакам классифицируются торговые и транспортные посредники?

4. Каким образом государство регулирует свою внешнеэкономическую деятельность?

5. Какие условия должны быть предусмотрены в контракте купли-продажи?

6. Какими способами может быть определено качество товара?

7. Перечислите транспортные условия контракта купли-продажи.

8. Что такое Правила Инкотермс? Назовите причины и цель их разработки.

9. Назовите принципиальные вопросы доставки товара по назначению, которые определяются базисными условиями поставки.

10. Каковы обязанности сторон по контрактам купли-продажи, заключенные на базисных условиях групп F и C Правил Инкотермс? В чем состоят их основные отличия?

11. Обозначьте момент перехода рисков продавца на покупателя при поставках на DES-условии.

12. Какие международные валютные системы используются в сфере взаимных валютно-платежных отношений стран мира?

13. Какие формы международных расчетов применяются во внешнеторговых и транспортных операциях?

14. Перечислите порядок осуществления международных расчетов в форме инкассо.

15. Какая форма расчетов является самой распространенной в международной торговой и морской практике? Почему?



Тема 6. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ И ВИДЫ ФРАХТОВАНИЯ

6.1. Формы договора морской перевозки и сферы их применения

Договор морской перевозки представляет собой соглашение, содержащее условия, на которых транспортируется груз морским путем. По договору морской перевозки судовладелец предоставляет на определенный срок услуги торгового судна фрахтователю (грузовладельцу). Согласно договору морской перевозки груза, перевозчик (фрахтовщик) обязуется принять от грузоотправителя (фрахтователя) груз, доставить его в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там выдать его уполномоченному лицу (грузополучателю). Фрахтователь обязуется уплатить фрахт за перевозку груза (установленную договором провозную плату).

Грузоотправителем или фрахтователем может быть продавец или покупатель товара, оператор перевозки груза в смешанном сообщении, экспедитор или иной распорядитель груза. В качестве фрахтовщика может выступать судовладелец либо иное юридическое лицо, имеющее право управления работой судна в течение срока договора морской перевозки. В зависимости от того, на каких базисных условиях

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

Договор морской перевозки предусматривает перемещение груза перевозчиком по поручению грузовладельца из пункта отправления до места назначения. Договор морской перевозки предусматривает и другие, сопутствующие процессу перевозки, операции:

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

Договоры морской перевозки заключаются агентами или брокерами от имени перевозчика и грузовладельца, а к их исполнению привлекаются компании, фирмы, юридические и физические лица, способствующие организации международного торгового судоходства, включая операторов грузовых терминалов, стивидоров, экспедиторов, тальманов и т. п.

Таким образом, заключение и исполнение договора морской перевозки груза – комплексный процесс.

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

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

6.2. Виды фрахтования

Различают следующие формы договора морской перевозки: рейсовый чартер, коносамент, букинг-нот, берс-нот, фиксчюр-нот, генеральный контракт, соглашение о судовом менеджменте.

Чартер является характерным образцом свободного контракта. На международном и на национальном уровне он не регламентируется. Международных конвенций о чартере нет. Перевозка груза одного фрахтователя и возможность заключения свободного двухстороннего договора, в котором фрахтователь указывает все основные параметры рейса: вид и количество груза, порты погрузки и выгрузки, время подачи судна под погрузку определяют статус перевозчика как частного перевозчика. Чартер-партия или кратко чартер – исторически сложившийся документ, содержащий в себе условия договора морской перевозки и фрахтования судна, который после подписания становится договором морской перевозки. Чартер может быть заключен на один рейс или, если проданная партия товара превышает грузоподъемность

судна, на несколько рейсов. Погрузка и выгрузка судна по условиям чартера в большинстве случаев осуществляется за счет продавца или покупателя (грузоотправителя).

Проформы чартеров представляют собой разработанные бланки, содержащие все постоянные условия перевозки грузов, которые стороны могут использовать при заключении сделки в качестве исходной базы для переговоров. Сами по себе проформы чартеров не имеют юридической силы или значения юридического документа. Они облегчают переговоры по заключению контракта благодаря полноте и четкости содержащихся в них формулировок.

Рейсовый чартер применяется при перевозке массовых грузов судовыми партиями. Фрахтователю для выполнения перевозки предоставляется судно или часть его грузовых помещений. Перевозчик предоставляет полностью готовое к рейсу судно и после погрузки направляет его с обычной скоростью в порт выгрузки. Перевозчик не имеет право использовать судно для других, даже попутных перевозок, без согласования с фрахтователем. Фрахтователь обязан предоставить согласованное количество груза, обеспечить в определенные сроки (сталийное время) погрузку и выгрузку, оплатить фрахт в соответствии с условиями договора.

В специальных статьях чартера обозначены род и количество груза, порты погрузки и выгрузки, порядок следования судна, сроки подачи судна под погрузку, порядок расчета сталийного времени, распределение расходов по грузовым операциям между фрахтователем и перевозчиком. По каждому из пунктов предусмотрены права и обязанности сторон в случаях любых отклонений реальных условий от условий, предварительно согласованных в чартере. Все условия перевозки, в том числе ставка провозной платы, действительны только для договаривающихся сторон и только на период за-

ключенной сделки. При заключении сделки стороны используют типовую форму чартера, но вносят в нее различные изменения и дополнения. Проформы рейсовых чартеров включают в себя ряд общих основных статей (условий), содержащихся во всех чартерах. По назначению условия разделяются на четыре группы и регулируют права и обязанности судовладельца и фрахтователя относительно:

- судна (тип, флаг, класс судна, тоннаж, возраст, линейные размерения, грузовые характеристики);
- груза (название, количество, характеристика);
- рейса (порты погрузки/выгрузки, порядок организации и оплаты грузовых работ, сталийное время, оплата фрахта);
- особых обстоятельств (оговорки: военная, ледовая и т. п.).

Чартер заключается на перевозку конкретного груза и судовладелец заинтересован, чтобы в чартере были указаны не только полное и точное наименование груза, но и все транспортные характеристики груза. Так как в зависимости от транспортных характеристик груза определяются условия его перевозки, погрузки/выгрузки и хранения, а также представляется судно соответствующего типа (балкер, лесовоз, рефрижератор, контейнеровоз, танкер, газовоз). Размещение части груза на верхней палубе допускается только с согласия фрахтователя. Соответствующая оговорка должна быть внесена в чартер. Риск перевозки палубного груза обычно ложится на фрахтователя, а обеспечение надежного крепления палубного груза – обязанность судовладельца.

Нотисы необходимы для того, чтобы фрахтователь мог подготовиться к приему и обработке судна, так как груз не всегда завозится заранее в порт отправления. Условие относительно того, в какой срок должно быть погружено или выгружено судно, называемое сталийным временем, оговаривается в рейсовом чартере судовладельцем и фрахтователем

и является одним из важных, так как защищает имущественные интересы сторон. В чартере оговаривается вопрос о задержке судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного стальнойной времени, за что фрахтователь уплачивает *демередж* – денежное возмещение судовладельцу расходов по содержанию судна на стоянке. *Диспач* – вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание грузовых работ ранее обусловленного чартером стальнойной времени, должен оговариваться в договоре. Ставка диспача устанавливается в размере половины ставки демереджа.

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

- судно предоставляется на время, указанное в договоре в виде календарного периода или срока, требуемого для осуществления одного или нескольких рейсов;
- судовладелец обязан в течение всего срока договора поддерживать судно в мореходном состоянии. Судовладелец оплачивает все расходы по техническому обслуживанию, снабжению, текущему ремонту, содержанию экипажа, страхованию судна, проведению очередных освидетельствований;
- фрахтователь принимает на себя часть эксплуатационных затрат (оплата бункера, расходы по погрузке и выгрузке, портовые сборы, агентское вознаграждение и прочие расходы, возникающие в связи с каждой перевозкой);

- судовладелец утрачивает оперативное управление и контроль за работой судна;
- капитан выполняет распоряжения фрахтователя, относящиеся к вопросам коммерческой эксплуатации судна;
- арендная плата исчисляется по фиксированной ставке за каждые сутки или месяц использования судна и взыскивается вне зависимости от того, осуществляется ли эксплуатация судна или оно непроизводительно простаивает;
- отсутствуют условия о сталийном и контрсталийном времени, демередже и диспаче.

Судовладелец заинтересован в содержании судна в обычном режиме его эксплуатации, предотвращении серьезных рисков морского плавания. Фрахтователь заинтересован в максимальном использовании судна. Поэтому содержание каждого условия тайм-чартера согласовывается сторонами и четко фиксируется в договоре. Срок аренды судна в тайм-чартере определяется календарным периодом или количеством рейсов. Проформа "Gentime" прямо предусматривает право фрахтователя заранее оговорить возможность продления тайм-чартера на прежних условиях на дополнительный, точно установленный, срок. Тайм-чартер разрешает фрахтователю эксплуатировать судно только между безопасными портами, где оно может "всегда оставаться на плаву" при этом судно может использоваться только для перевозки, законных грузов – не запрещенных к вывозу из страны отправления и ввозу в страну назначения. Груз на палубе может перевозиться только с согласия капитана, в котором не должно быть необоснованно отказано, на риск фрахтователя без какой-либо ответственности судовладельца. Фрахтователь не может, если это особо не оговорено в чартере, вносить конструктивные изменения в устройство судна, допустим, для погрузки специальных грузов (длинномерных, тяжеловесных).

В обязанности фрахтователя по тайм-чартеру входит оплата переменных расходов, непосредственно связанных с выполнением рейса. В эти расходы включают: расходы на топливо; портовые сборы; лоцманскую и буксирную проводки; швартовные операции; агентскую комиссию; стивидорные расходы; счет груза; сепарацию и крепление груза. Фрахтователь оплачивает капитану представительские расходы по ставке, указанной в договоре. В тех случаях, когда это оговорено в чартере, по согласованной ставке фрахтователь возмещает судовладельцу расходы по оплате работы экипажа во внеурочное время.

Бербоут-чартер является договором, по которому судовладелец за вознаграждение сдает судно фрахтователю в аренду на определенный срок без экипажа и судовых запасов. В этой сделке фрахтователь полностью контролирует работу судна, а судовладелец не вмешивается в вопросы эксплуатации. Судно может плавать под флагом страны фрахтователя, который вправе и переименовать его. По условиям бербоут-чартера фрахтователь становится владельцем судна на время действия договора и может использовать его по своему усмотрению. На фрахтователя ложится весь коммерческий риск по эксплуатации судна. Собственник судка получает фиксированную арендную плату, указанную в договоре, независимо от коммерческого результата работы судна.

На практике, бербоут-чартер наряду с выполнением функции договора фрахтования судна используется вариант приобретения судна в кредит. Бербоут-чартер предполагает два варианта окончания договора: возврат судна собственнику или выкуп судна фрахтователем.

Фрахтователь в бербоут-чартере стремится получить полную свободу в использовании судна, собственник судна, в первую очередь, заинтересован в сохранении и защите своего

права собственности на судно. Собственник заинтересован в физическом сохранении и сбережении судна, в его нормальной технической эксплуатации, и имеет право контролировать техническое состояние судна, порядок и условия его эксплуатации во время аренды.

Слот-чартер представляет собой договор о распределении ячеистой контейнеровместимости контейнеровозов между участниками соглашения (судоходными компаниями). Слот-чартер применяется в линейном судоходстве. Судовладелец (арендодатель слотов) получает согласованную арендную плату за часть контейнеровместимости судна независимо от того, использована она фактически или нет. Арендатор слотов получает право выступать перед грузоотправителем в качестве перевозчика, несмотря на то, что он не является собственником судна или его фрахтователем. Арендатор слотов заинтересован в регулярной отправке своих грузов по обычному пути следования, объявленному в расписании, с обычной скоростью доставки. Судовладелец получает арендную плату и свободен от ответственности, связанной с перевозкой слот-чартерных грузов (контейнеров) как по штрафным санкциям официальных властей, так и по требованиям грузовладельцев.

Коносамент как форма договора морской перевозки не предусматривает обязанности перевозчика предоставить грузовладельцу определенное грузовое помещение. Отдельные партии предъявленного к перевозке груза размещаются на судне перевозчиком по его усмотрению. Размещение палубного груза осуществляется по согласованию перевозчика с грузовладельцем, о чем делается отметка в коносаменте. Условия перевозки и тарифы разрабатываются линейной компанией.

Основное число проформ коносаментов (более 20) разработано ВМСО. Они в равной степени обеспечивают интересы судовладельцев (перевозчиков) и грузовладельцев, поэтому наиболее часто используются в практике торгового мореплавания. В узком смысле слова коносамент – документ установленной формы, выдаваемый морским перевозчиком грузоотправителю после погрузки груза на судно, в подтверждение факта принятия груза к перевозке и обязательства доставить груз в согласованное место назначения. Уникальность коносамента в том, что в нем объединяются две категории отношений: *обязательные* – из договора морской перевозки и *имущественные* – из свойств ценной бумаги. Коносамент переносит на своего держателя не только имущественные права, которые заключены в коносаменте, но и некоторые обязательственные элементы договора морской перевозки. Коносамент составляется перевозчиком на основании данных, представленных грузоотправителем.

В сфере линейного судоходства коносамент называется *линейным коносаментом* и выполняет следующие три функции:

- является *доказательством* договора морской перевозки;
- служит *распиской* перевозчика в приеме груза к перевозке;
- является *товарораспорядительным документом*, дающим право его владельцу распоряжаться грузом. В сфере трампового судоходства функция коносамента, как договора морской перевозки, поглощается чартером и коносамент становится *чартерным коносаментом*, который наделяет грузополучателя правами стороны в договоре морской перевозки, когда он договаривающейся стороной в чартере не является.

Различают именной коносамент, коносамент на предъявителя, ордерный коносамент. Выдача груза без предъявления коносамента является грубым и умышленным нарушением договора морской перевозки. Если такая выдача влечет убытки законного держателя коносамента, перевозчик несет абсолютную и полную ответственность за такие убытки и не может сослаться на ограничения своей ответственности. Считается возможным выдать груз без коносамента против бессрочной безотзывной гарантии первоклассного банка на 200 % стоимости груза в месте доставки.

Букинг-нот – форма договора морской перевозки в линейном судоходстве, подтверждающего бронирование места на линейном судне и предусматривающего взаимную ответственность перевозчика и грузоотправителя. Предварительная заявка грузовладельца с целью забронировать на судне место для определенной партии груза за подписью грузоотправителя подается представителю перевозчика и после подписания последним или его агентом приобретает характер договора морской перевозки. По этому договору перевозчик принимает на себя обязательство перевезти груз на судне данной линии, а грузоотправитель – предоставить груз и оплатить его перевозку в соответствии с тарифами линии.

Букинг-нот применяется в линейном судоходстве для снижения риска неполной загрузки судна. Линейные перевозчики или линейные агенты в портах создают отделы по бронированию грузовых помещений на судне для грузоотправителей. Букинг-нот используется в следующих случаях – при бронировании места на конкретном судне для перевозки определенной партии груза или при бронировании места на судах линии на определенный период времени для перевозки крупных партий грузов. Если букинг-нот

подтверждает бронирование для определенной партии груза на линейное судно по расписанию, то в нем может не указываться тарифная ставка, а делаться соответствующая отметка с указанием линейных или других условий. Если букинг-нотом оформляется будущая перевозка партии груза, то тарифная ставка обязательно указывается, так как за это время могут произойти изменения тарифных ставок линии.

В обязанность грузоотправителя по договору букинг-нот входит за свой счет доставить груз к судну вдоль его борта таким образом, чтобы обеспечить надлежащую погрузку. Грузоотправитель обязан сопроводительные документы на груз предъявить перевозчику при сдаче первой партии груза. Если эти сроки не соблюдаются, перевозчик не несет ответственности за возможные убытки, возникшие из-за задержки предоставления документов и неправильности или неточности их оформления. Перевозчик обязан в определенный срок известить грузоотправителя о времени и месте загрузки судна. Такое уведомление не требуется, если речь идет о судне, обслуживающем регулярную линию, кроме случаев, когда установленный в расписании срок движения нарушен или изменен. По истечении срока предъявления груза, установленного в букинг-ноте, перевозчик может по своему усмотрению начать рейс, хотя обусловленный груз и не был доставлен, при этом за перевозчиком сохраняется право на взыскание.

Берс-нот – форма договора морской перевозки попутных массовых грузов. Форма договора морской перевозки применяется как в линейном, так и в трамповом судоходстве. Попутный груз принимают обычно в том же порту, что и основной. В условиях договора берс-нот оговариваются порядок расчета стальной времени, распределения расходов по грузовым операциям, ставка фрахта. В части стандарт-

ных коммерческо-правовых условий в берс-ноте дается ссылка на одну из типовых проформ чартера. Договор морской перевозки берс-нот составляется перевозчиком или его агентом в форме письма и за соответствующей подписью направляется грузоотправителю, который своей подписью подтверждает принятие изложенных в берс-ноте условий перевозки.

В линейном судоходстве перевозчики применяют берс-нот в тех случаях, когда генерального груза не хватает для полной загрузки судна и судно догружается каким-либо грузом не на линейных условиях перевозки данной линии, а на условиях, применяемых в трамповых перевозках. В трамповом судоходстве договор морской перевозки в форме берс-нот оформляют в случае, если судно зафрахтовано по чартеру под перевозку частичного груза, которого не хватает для полного использования грузоместимости судна. Поэтому перевозчик старается получить партии грузов других грузо-владельцев и погрузить их, по возможности на том же причале, на котором грузится судно.

Фиксчюр-нот – предварительный документ, фиксирующий факт фрахтования судна. В документе изложены основные условия фрахтования – наименование судна и сроки его подачи; количество и род груза; порты погрузки и выгрузки; нормы грузовых работ; фрахтовая ставка; наименование фрахтователя; проформа чартера, согласно которой устанавливаются остальные условия. Фиксчюр-нот применяется в трамповом судоходстве. После подписания в последующем фиксчюр-нот заменяется чартером и утрачивает силу как доказательство наличия и содержания договора морской перевозки.

Генеральный контракт – форма долгосрочного договора морской перевозки регулярными рейсами определенного

количества груза конкретного фрахтователя. Для выполнения обязательств по перевозке перевозчик имеет право привлекать как собственный, так и арендованный тоннаж, производить без согласования с грузовладельцем замену судов. Основными условиями генерального контракта являются: срок действия договора; порты погрузки и выгрузки; род и особые свойства груза; общее количество груза и распределение груза по месяцам; тип и грузоподъемность судов; минимальный интервал подачи судов под погрузку; ограничения по возрасту и размерениям судов; требования по приспособленности судов к грузовым работам. Фрахтовые ставки генерального контракта зависят от конкретных портов погрузки/выгрузки; сезона. Генеральный контракт оформляется на основе одной из типовых проформ чартеров и определяет единые условия перевозок на весь период договора.

На каждый рейс выписывается отдельный чартер или консамент со ссылкой на генеральный контракт. За оговоренный срок до подачи очередного судна под погрузку перевозчик сообщает фрахтователю название судна и его грузоподъемность. Перевозчик оплачивает дополнительные простои и иные расходы, вызванные несоответствием характеристик судна условиям контракта или нарушением графика подачи судов под погрузку.

Соглашение о судовом менеджменте – форма эксплуатации судов, обусловленная практикой отделения функций собственности на суда от функции профессионального управления судами. В соответствии с соглашением о судовом менеджменте работа с агентами-менеджерами строится на основе достижения основной цели – максимального экономического эффекта путем совместной коммерческой деятельности всех участников логистической транспортной цепи.

Фирма, специализирующаяся на управлении работой судов, заключает с судовладельцем соглашение о судовом менеджменте (договор на управление судном). Соглашение о судовом менеджменте не является договором фрахтования судна на рейс или на время, а представляет собой соглашение о выполнении широкого круга управленческих услуг. С одной стороны, судовладелец занимается решением вопросов инвестиций, обеспечения качества услуг, привлечения капитала, контроля за кредитом, страхования судов. С другой стороны, специалисты высокой квалификации – менеджеры, занимаются управлением процессами эксплуатации судов: маркетингом, фрахтованием, вопросами технического состояния судов, обеспечением продовольствием, снабжением топливом, вопросами фрахта, укомплектованием экипажа, составлением отчетности. Все доходы от транспортных операций судна поступают на счет судовладельца, а фирменемеджеру компенсируются все расходы, связанные с эксплуатацией судна, и выплачивается установленное соглашением о судовом менеджменте вознаграждение.

По соглашению о судовом менеджменте фирма-менеджер (оператор) от имени судовладельца и за его счет обязуется обеспечить разумную практику управления эксплуатацией судна и расширять интересы судовладельца во всех аспектах грузоперевозок. Оперирующая компания, по соглашению о судовом менеджменте, несет общую ответственность в отношении судов, поставленных под ее управление перед фактическим судовладельцем.

Соглашение о судовом менеджменте предусматривает возможность поручения судовладельцем менеджеру поиска грузов на рынке, проведение переговоров с фрахтователями, заключение бартеров и других договоров, обеспечивающих,

в соответствии с требованиями судовладельца, коммерческую эксплуатацию судна. Менеджер обязан составлять смету доходов и расходов судна по каждому рейсу, производить расчет арендной или фрахтовой ставки, размера демареджа и диспача, обеспечивать платеж судовладельцу всех получаемых доходов от эксплуатации судна. ВМСО разработано стандартное соглашение о судовом менеджменте под кодовым названием "Шипмен-98", на основании которого определяются взаимоотношения судовладельца и агента-менеджера.

Контрольные вопросы

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

9. Назовите сферу применения и раскройте сущность кратких форм договоров морской перевозки.

10. Назовите виды фрахтования судов и их принципиальное отличие.

11. Какова сфера применения тайм-чартера?

12. Какие проформы тайм-чартера применяются в международной практике и в чем заключается их отличие друг от друга?

13. Как распределяются расходы и убытки между судовладельцем и фрахтователем в тайм-чартерных рейсах?

14. Какие характеристики судна оговариваются при заключении тайм-чартера?

15. Назовите процедуру сдачи судна в тайм-чартер.

16. Как предусматривается распределение вознаграждения за спасание и оказание помощи на море между судовладельцем и фрахтователем при фрахтовании судна на время?

17. На каких принципах основывается ответственность за несохранную перевозку, недостачу и ущерб, нанесенный грузу, при выполнении перевозок по тайм-чартеру?

18. Кем осуществляется оперативное руководство работой судна при работе его в тайм-чартере?

19. На кого возлагаются расходы и убытки при получении судном повреждений во время нахождения его в тайм-чартере?

20. Какова роль капитана и экипажа при работе судна в тайм-чартере?

21. Что представляет собой бербоут-чартер и какова его сфера применения и основные интересы сторон?

22. Каковы условия изменения фирменных знаков судна, его названия и флага?

23. В чем заключаются особенности фрахтования контейнеровозов?
24. В чем выражается сущность слот-чартера и кто заинтересован в его заключении?
25. Перечислите коммерческие условия слот-чартера.
26. Что такое судовой менеджмент?
27. Какое значение в коммерческой практике морских перевозок и международной торговле играет коносамент?
28. В какой форме судоходства коносамент выполняет все свои функции? Назовите их.
29. Что подразумевается под товарораспорядительной функцией коносамента?
30. По каким основным признакам классифицированы коносаменты?
31. Какой коносамент считается чистым?
32. На основании каких документов и когда может быть выдан коносамент?
33. Какие обязательные реквизиты указываются на лицевой стороне коносамента? Кто представляет эти данные?
34. Что входит в перечень условий, приводимых в коносаменте?
35. Какие могут быть последствия неправильного датирования коносамента?
36. Какое количество оригиналов коносамента должно быть подписано? Кто это решает?
37. Чем вызвано принятие и в чем заключается смысл Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил?
38. Каково назначение оговорок, вносимых в коносамент?
39. Что является расчетной единицей за утрату и повреждение груза при морской перевозке?

40. Какая ответственность морского перевозчика за навигационную и коммерческую ошибки? В чем заключаются их отличия?

41. Перечислите и объясните основания освобождения перевозчика от ответственности за груз. Какими международными транспортными конвенциями это регламентируется?



Тема 7. КОММЕРЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ НА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДАХ

7.1. Угольные и рудные чартеры

По технологии перевозки и способу продажи уголь и руда имеют много общего. Направленность и протяженность грузопотоков оказывают влияние на технологию обработки и перевозки угля и руды, что, в свою очередь, определяет коммерческие условия угольных и рудных чартеров.

Значительные расстояния перевозок определяют высокий удельный вес транспортных издержек в цене товара. Для снижения фрахта требуется совершенствование морских судов и повышение интенсивности их обработки. Рудовозы заменяются балкерами, что обеспечивает экономичность и конструктивную приспособленность судов для перевозки навалочных грузов. Технология перегрузочных операций угля и руды с помощью кранов замещается обработкой судов механизированными комплексами и созданием саморазгружающихся судов.

Большие грузопотоки угля и руды, наличие крупных фрахтователей, судовладельцев со специализированным тоннажем, брокерских и агентских компаний, обслуживающих

рынок этих грузов, предопределили целесообразность и необходимость создания специальных проформ чартеров.

Суда, предоставляемые для перевозки угля и руды, должны отвечать требованиям фрахтователей, обеспечивать сохранную доставку и применение определенной технологии их перевозки и переработки в портах. В чартерах прямо указывается, каким требованиям с учетом технологии погрузочно-разгрузочных работ должно отвечать судно. При проведении грузовых работ грейферами размещение груза в грузовых местах, из которых выгрузка грейферами затруднена (диптанки, бункерные помещения, кормовые и носовые части твиндеков) запрещается. В противном случае дополнительные расходы по оплате выгрузки из указанных помещений и затраты на увеличение стояночного времени относятся на судовладельца по так называемой стандартной *грейферной оговорке*.

Для равномерной загрузки портового перегрузочного оборудования и во избежание простоя дорогостоящих крупнотоннажных балкеров определенные чартерные требования предъявляются к информации о прибытии судна в порт. Капитан обязан своевременно подавать заблаговременные нотисы о дате и времени прибытия судна в порт погрузки. Опоздание в подаче такой информации наказывается увеличением стальнойного времени. В нотисах также необходимо указывать количество груза, которое примет судно. Это способствует подготовке фрахтователем нужного объема груза к отправке и своевременной обработке судна.

Несмотря на высокую интенсивность обработки судов специализированными комплексами, вероятность простоя в ожидании причала остается. Поэтому в некоторых чартерах судовладелец предупреждается о том, что за его счет возможно ожидание "в обычной очереди" или судно будет

обработано "с соблюдением нормальной очереди в обычном порядке". Здесь же оговариваются максимальные сроки простоя в очереди за счет судовладельца, что дает ему возможность рассчитать относимые на него расходы по простоям.

Специализация портов и причалов позволяет с большой точностью определять при заключении чартера интенсивность обработки судов. Для этого разработаны специальные *шкалы норм погрузки*, дифференцированные по дедейте судна. Шкалы носят рекомендательный характер, являются приложением к чартерам и обычно пересматриваются ежегодно. Подобные шкалы разрабатываются и для ставок демереджа.

В практике обработки судов береговым перегрузочным оборудованием применяется определенный порядок отнесения расходов по погрузке, штивке и выгрузке груза на фрахтователя.

Особое значение чартерных условий о погрузке и выгрузке вынуждает тщательно, с различными оговорками, уточнять их толкование. В случае если требуется отдельная штивка для обеспечения мореходности судна, которую трудно выполнить обычным оборудованием фрахтователя, то оплачивает эту операцию судовладелец. Перетяжку судна вдоль причала для установки люков в зоне грузовых средств, открытие и закрытие люков при непогоде или после окончания грузовых работ на судне обычно выполняет судовладелец.

7.2. Зерновые чартеры

Для оформления фрахтовых сделок по перевозке зерновых грузов применяется большое количество различных форм зерновых чартеров, специализированных по районам вывоза зерновых грузов и их номенклатуре.

Зерновой груз предъявляет особые требования к технологии перевозки и к судну. Забота о сохранной доставке этого продовольственного ценного товара отражается во многих статьях чартера. Наряду с требованиями к прочности судна, фрахтователь обязывает судовладельца подавать под погрузку "*судно, во всех отношениях подготовленное*" к рейсу. Под этим понимается готовность грузовых помещений судна к приему зерна – они должны быть чистыми, сухими и обезвреженными (в случае необходимости, выполнены фумигация судна и груза). Заявленный капитаном факт готовности судна в зерновых чартерах подтверждается документально свидетельством, выданным специальной комиссией или инспекцией.

В обязанности судовладельца входит обеспечение судна за свой счет и на свой риск всем необходимым для безопасной погрузки и перевозки зерна насыпью. Особое внимание при этом обращается на установку шифтингов, что является обязанностью судовладельца и выполняется за его счет.

Ввиду возможной порчи зерновых грузов, они не должны соприкасаться с металлическими частями корпуса судна. Поэтому зерновые чартеры содержат требования, чтобы пайол и палуба твиндека застилалась чистым и сухим сепарационным материалом, устанавливались рыбинсы или в трюмах "зашивались" борта. Расходы по сепарации и подстилочные материалы оплачивает судовладелец.

Для контроля за состоянием зерна и порядком его взвешивания при погрузке и выгрузке фрахтователю или его агенту разрешается находиться на борту судна. Появление данного условия в чартерах также объясняется спецификой груза.

Учитывая, что не все порты погрузки и выгрузки могут принимать крупные суда из-за отсутствия нужного количества емкостей для хранения груза, в чартерах расписаны

права и обязанности сторон, связанные с обработкой судна в нескольких портах. В зерновых чартерах предусматриваются широкие *географические опционы* по портам погрузки и выгрузки, так как зерно является биржевым товаром. Эти опционы используются путем номинирования портов, куда направляется судно для погрузки или выгрузки. При этом зерновые чартеры нередко дают фрахтователям право переадресовки портов. Зерновые чартеры предусматривают развитую систему информации.

По условиям распространенного чартера, которому принадлежит ведущая роль в международных морских перевозках зерна, судовладелец или капитан должны давать 15-дневный и 7-дневный нотисы об ожидаемой дате прибытия. В 15-дневном нотисе сообщается ориентировочное количество необходимого судну груза. Капитан судна по указанному в чартере адресу обязан за шесть суток до прибытия судна под погрузку запросить у фрахтователя порт погрузки. Фрахтователь после получения капитанского запроса в течение 72 часов должен номинировать первый порт, если предполагается погрузка в нескольких портах. Кроме того, капитан обязан подать 72-часовой и 12-часовой нотисы о предполагаемом времени прибытия судна под погрузку. По прибытии в порт капитан в период с 9.00 до 17.00 должен подать нотис о готовности судна к погрузке, к которому прилагается заключение соответствующих властей о пригодности всех помещений судна к приему зерна.

Условия чартера позволяют капитану подать нотис о готовности и с рейдовой стоянки, если причал занят. В этом случае время ожидания причала будет считаться сталийным с момента подачи нотиса и до момента отхода судна с рейдовой стоянки. При постановке судна к причалу моментом начала счета сталийного времени считается 8 часов утра рабочего дня, следующего после дня подачи нотиса.

За 96 часов (4 суток) до прибытия судна в порт погрузки, указанный в чартере, капитан обязан запросить у фрахтователя порт выгрузки. Последний обязан номинировать порт выгрузки через 48 часов после получения капитанского запроса. Помимо того, капитан обязан давать 72-часовой и 24-часовой нотисы о предполагаемом времени прибытия судна в порт выгрузки.

Зерновые чартеры обычно предоставляют фрахтователю грузовой опцион. Фрахтователь может комбинировать загрузку судна разными видами зерна (пшеница, ячмень, кукуруза, соя, сорго) и шрота.

С географическими опционами связано условие о максимальной гарантированной осадке судна по окончании погрузки и по прибытии в порт выгрузки. Гарантированная осадка представляет собой двоякую гарантию. С одной стороны – это гарантия фрахтователя судовладельцу на предмет безопасного прохождения судном с гарантированной осадкой навигационных препятствий. С другой – это обязательство судовладельца не допускать осадки судна сверх гарантии. Порты погрузки и выгрузки номинируются с учетом гарантированной осадки. Несоблюдение или нарушение гарантии по осадке может вызвать необходимость выгрузки части груза на рейде. Выгрузка выполняется за счет стороны, нарушившей гарантию по осадке.

7.3. Наливные чартеры

Для оформления фрахтовых сделок по перевозке наливных судов широко распространены различные частные проформы чартера, что объясняется спецификой наливного груза, портов погрузки/выгрузки. При заключении фрахтовых сделок определенные требования предъявляются к технологическому оснащению судна. Как правило, оговариваются

количество и производительность грузовых насосов, имеющих на борту; наличие у танкера грузовых средств для подъема и опускания подводных трубопроводов, подключаемых на точечных терминалах. Специфика груза требует наличия систем подогрева груза, которые должны доводить груз до определенной температуры, чтобы придать ему необходимую текучесть при выгрузке. В случае нарушения этих условий чартера, фрахтователь освобождается от ответственности за простой судна.

В чартере указывают максимальные длину и ширину судна, а также осадку, что имеет большое значение при фрахтовании крупнотоннажных танкеров. В случае несоответствия фактических характеристик судна условиям чартера это позволяет отнести на судовладельца все дополнительные расходы по лихтеровке или перетяжке танкера из-за недогруза. Танкерные чартеры содержат обычную оговорку о мореходности судна.

К состоянию грузовых помещений предъявляется ряд специальных требований, выполнение которых строго контролируется представителями фрахтователей до начала погрузки путем освидетельствования. Если танкер перевозил темный нефтегруз и зафрахтован под перевозку светлых нефтепродуктов, судовладелец обязан произвести мойку танков и коммуникаций за свой счет. Кроме того, судовладелец обязан до начала грузовых работ сдать балласт и нефтяные остатки в специальные емкости и баржи, предоставляемые фрахтователем. Выброс балласта в море запрещен международными конвенциями. Если в предыдущих рейсах танкер перевозил аналогичные сорта нефтегруза, то допускается погрузка нового груза поверх остатков, однако масса остатков не должна превышать 500 тонн. Если у фрахтователей нет технической возможности принять часть или весь

загрязненный балласт, то на него начисляется фрахт, но максимальное количество остатков нефти с водой должно быть не более 1 % от дедвейта судна. При предъявлении к погрузке иного сорта груза вместо указанного в чартере, фрахтователь обязан оплатить все расходы, связанные с дополнительной зачисткой и мойкой танков. Время, затраченное на эту дополнительную операцию, включается в стальнойное время.

Количество груза в чартере указывается с учетом необходимого запаса пустоты, связанного с расширением груза, а также количества бункера и снабжения на рейс. В чартере приводятся количество каждого сорта груза и их основные характеристики, а также температура груза, которую необходимо поддерживать в рейсе. Не допускается к перевозке груз, давление паров которого превышает $0,95 \text{ кг/см}^2$ при $37,8 \text{ }^\circ\text{C}$. Не разрешается погрузка с лихтеров грузов, у которых температура вспышки ниже $47 \text{ }^\circ\text{C}$. Перевозчик не несет ответственность за снижение качества груза в результате его подогрева в соответствии с инструкцией фрахтователя. Если фрахтователь не обеспечил полный груз, то судно имеет право не выходить в море до тех пор, пока груз не будет размещен безопасно, чтобы придать судну необходимые мореходные качества, так как свободные поверхности груза в танках могут резко ухудшить их. Фрахтователь при этом обязан оплатить мертвый фрахт за непредъявленное количество груза.

Качество доставленного груза проверяется путем его сравнения с пробами, отобранными в процессе погрузки из берегового резервуара. В чартере оговаривается количество и порядок отбора проб.

Условия о портах формулируются в соответствии с общепринятой практикой. Фрахтователем обычно предоставляется широкий географический опцион, необходимый нефтяным компаниям для маневра ресурсами. При этом чартер

строго регламентирует порядок его использования, предусматривая четкую систему номинирования портов погрузки/выгрузки и ордерования танкера. Потери времени танкером из-за ожидания номинирования порта или переадресовки груза в другой порт включаются в стальнойное время, а дополнительные расходы, связанные с этим, возмещаются фрахтователем. Фрахтователь возмещает расходы за потерю времени танкером, возникшую в связи с ледовой обстановкой в номинированных портах.

Срок готовности танкера к погрузке определяется начальной и конечной датами. Большинство проформ предусматривает, что дата расторжения чартера (канцеллинга) истекает в 24 часа местного времени. После этой даты фрахтователь имеет право расторгнуть (канцеллировать) чартер. Если задержка судна под погрузку произошла из-за ледовой обстановки или в ожидании распоряжений фрахтователя, то дата канцеллинга отодвигается на соответствующий период. Судовладелец имеет право расторгнуть договор, если фрахтователь в течение 10 суток не номинировал порт погрузки или, если простой судна в ожидании погрузки после подачи нотиса о готовности превысил 20 суток.

В частных проформах, применяемых нефтяными компаниями, условие о канцеллинге не конкретизировано и, в основном, направлено на защиту интересов фрахтователя. Как правило, дата канцеллинга истекает в рабочие часы порта (16–18 часов). В случае задержки судна фрахтователь имеет право расторгнуть чартер. Такое извещение должно быть дано судну не позже, чем в течение 24 часов после истечения даты канцеллинга, иначе чартер останется в силе. Право судовладельца на расторжение чартера не предусматривается.

Сталийное время в танкерных чартерах фиксируется в часах без вычета воскресных, праздничных и непогожих дней. Счет сталийного времени начинается через 6 часов после подачи нотиса о готовности или немедленно с началом грузовых работ – в зависимости от того, что наступит раньше и заканчивается немедленно после отсоединения шлангов, но не ранее, чем окончание оформления комплекта грузовых документов (коносаментов, манифестов, спецификаций и т. п.). Нотис может быть подан в любое время и в любой день. В последующих портах счет сталийного времени начинается немедленно после подачи нотиса о готовности. Нотис может быть подан независимо от того, находится судно у причала или нет, а также до сдачи балласта и нефтяных остатков.

Распределение расходов по оплате грузовых работ на танкерах определяется технологией перевалки наливных грузов. Погрузка, которая производится береговыми насосами, оплачивается фрахтователем, а выгрузка, осуществляемая с помощью судовых средств – судовладельцем. Обеспечение грузовых операций соединительными шлангами входит в обязанность фрахтователя, за счет и риск которого выполняются силами экипажа операции по соединению/рассоединению береговых шлангов с судовой системой.

Фрахт рассчитывается за погруженное (коносаментное) количество груза, подтвержденное сертификатом независимого сюрвейера. Оплата фрахта производится фрахтователем без скидок при сдаче груза в порту назначения. Особенностью танкерных чартеров для перевозки нефти является то, что фрахтовая ставка за перевозку груза устанавливается не в виде конкретной денежной суммы за 1 фрахтовую единицу груза, а в процентах от фиксированного тарифа единой шкалы. Если простой судна до истечения сталийного

времени был вызван пожаром на нефтепромыслах, поломкой берегового оборудования, распоряжениями властей, забастовкой или иными причинами, не находящимися под контролем фрахтователя, то демередж за этот период оплачивается только в половинном размере. Общей особенностью всех танкерных чартеров является отсутствие условия об оплате диспача за досрочную обработку судна.

Все современные танкерные чартеры содержат требование, которое обязывает судовладельца участвовать в специальных международных соглашениях, обеспечивающих финансовую сторону ликвидации убытков, возникающих в случае разлива нефти при крупных авариях танкеров.

7.4. Универсальные проформы чартеров

Универсальные проформы чартеров используются во всех случаях, когда отсутствует специализированная проформа чартера или ее использование по каким-либо причинам невозможно. К таким проформам относятся чартеры, разработанные ВМСО "Gencon" и "Nuvoy".

Большой популярностью пользуется Всеобщий Универсальный чартер "Gencon", который применяют для оформления договоров морской перевозки таких грузов: металлолом, трубы, копра, каучук. Этот чартер используют также для мешковых, киповых, ящичных, штучных и навалочных грузов. В зависимости от рода груза, направления перевозки и других особенностей в типовую проформу вносится ряд изменений и дополнений, вызываемых спецификой данного рейса. Данный чартер не привязан к определенному географическому направлению, им пользуются экспедиторы для фрахтования судов под сборные грузы при их перевозке в смешанном сообщении.

Проформа чартера "Gencon" состоит из двух частей. Первая называется мини-чартер. Она разбита на ячейки – "боксы" под номерами, в которые вносятся основные условия чартера. С базисными условиями "боксов" корреспондируются статьи второй части, в которой содержатся на пронумерованных строках статьи чартера, определяющие права и обязанности сторон в конкретных обстоятельствах его исполнения. Принципиальные отклонения от постатейных условий проформы и дополнения к ней выносятся в "Приложения", которые продолжают нумерацию статей основного чартера. Мелкие коррективы впечатывают в текст или, наоборот, исключают из него просто вычеркиванием. В чартере "Gencon" не содержится оговорка о праве судовладельца на замену судна.

В чартере "Gencon" отсутствует оговорка о движении судна с определенной скоростью. Считается, что она должна быть "разумной" или "экономичной", обеспечивающей своевременный приход судна в порт назначения.

Проформа "Gencon" предполагает указание в чартере точного количества и наименования (рода, вида) груза, который должен быть предъявлен и принят к перевозке. При фрахтовании судна под перевозку различных грузов вносится термин "любой законный груз" или "сборный генеральный груз". Под этими терминами в судоходстве понимается груз не контрабандный, не запрещенный к экспорту и импорту, не опасный для судна, не требующий переоборудования грузовых помещений. Чартер предусматривает возможность применения судовладельцем марджина, в пределах которого определяется количество груза, принимаемого судном к перевозке. Размещение груза на палубе должно быть согласовано заранее и оформлено аддендумом. По чартеру "Gencon" такая перевозка осуществляется на риск фрахтователя.

В чартере содержится стандартное условие о том, что судно должно проследовать в порт или так близко к нему, как оно может безопасно подойти и, оставаясь всегда на плаву, погрузить там или выдать полный груз. Это условие освобождает судовладельца от расходов по выгрузке части груза в лихтеры или догрузке из лихтеров, если заход в порт или подход к причалу окажется недоступен для судна. Указание в чартере точного наименования порта погрузки/выгрузки возлагает на перевозчика ответственность за посещение этого порта, так как в этом случае подразумевается, что перевозчик осведомлен обо всех его навигационных и иных особенностях, за исключением особенностей отдельных специализированных и частновладельческих причалов.

Чартер предусматривает различные варианты продолжительности стальнойного времени: раздельное стальнойное время – на погрузку и на выгрузку или общее. В обоих случаях установлено, что груз должен быть погружен в пределах числа непрерывных (последовательных) дней и часов в условиях благоприятной погоды, исключая воскресные и праздничные дни. Если же погрузка или выгрузка в такие дни производилась, то они засчитываются в стальнойное время.

При фрахтовании по чартеру "Gencon" судовладелец защищен от убытков по причине простоя судна в случае непредставления ему причала к моменту прибытия под погрузку или выгрузку. Судно вправе подавать нотис о готовности независимо от того, предоставлено ли ему право свободной практики – разрешение местных санитарных властей на поддержание судном и членами его экипажа связи с берегом и прошло ли оно таможенную очистку. Время ожидания причала засчитывается в стальнойное время, кроме времени для перехода от места ожидания швартовки к причалу погрузки/выгрузки. Если после осмотра судно признано не готовым

к погрузке/выгрузке, то время, потерянное после того, как оно "забраковано" и до того, как оно будет готовым к погрузке или выгрузке не засчитывается в сталию. Если судно прибыло раньше назначенного времени и стало обрабатываться, то такое использованное время считается сталийным.

Стоимость более чем одной перешвартовки судна идет за счет фрахтователя, а время, затраченное судном на перешвартовку сверх одной перешвартовки, считается как сталийное время. При задержке судна под грузовыми операциями после использования сталийного времени, предусмотренного в чартере, фрахтователь оплачивает демередж по суточной ставке. Предусмотрены санкции за неуплату или задержку платежа демереджа. Чартер не содержит специального условия о диспаче – денежном вознаграждении, причитающемся фрахтователю за досрочную обработку судна. Платеж диспача оформляется, если согласован, аддендумом.

Чартер определяет условия оплаты расходов по погрузке/выгрузке и другим видам услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными (стивидорными и складскими) операциями. Груз должен быть фрахтователем погружен в трюмы, уложен и/или выровнен, пересчитан и/или закреплен, а также выгружен свободно от какого-либо риска, от ответственности и расходов для судовладельца. Фрахтователь предоставляет и укладывает весь подстилочный материал, необходимый для надлежащей укладки и защиты груза на палубе и в трюме, а судовладелец разрешает использовать для этого весь подстилочный материал, имеющийся у него на борту.

Условия чартера позволяют использовать в ходе погрузочно-разгрузочных операций судовые грузовые средства и содержат необходимую регламентацию правоотношений сторон в ходе их эксплуатации. Грузовые средства предоставляются судовладельцем стивидорам в исправном состоянии

и обеспечиваются бесплатно электроэнергией, Не считая случаев небрежности со стороны стивидоров, время, потерянное в результате выхода из строя грузовых средств судна, не засчитывается ни в стальнойное, ни в контрстальнойное. Могут бесплатно предоставляться из числа экипажа крановщики и лебедчики. Их участие в работе относится на риск и ответственность фрахтователя. Являясь членами экипажа, они выступают в качестве служащих стивидоров, но работают всегда под контролем капитана. В чартере содержатся также обычные условия ответственности фрахтователя за повреждения, нанесенные судну или любой его части стивидорами, а любое потерянное на ремонт время оплачивается судовладельцу за счет фрахтователя по ставке демереджа.

Условие о фрахте имеет обязательный характер: "Фрахт должен быть уплачен наличными по согласованной ставке в сумме, рассчитанной по погруженному количеству груза". Погруженное количество груза удостоверяется коносаментом и может быть выражено в тоннах, м³, числе контейнеров, стандартов пиленого леса и т. д. Нередко фрахт может устанавливаться в твердой сумме за пользование фрахтователем помещений всего судна либо его части. Указывается, в какой валюте, кем и зачислением на какой банковский счет будет производиться оплата фрахта.

Если товар продан на условиях CIF, то обязанностью продавца является заключение договора морской перевозки и оплата фрахта на условии предоплаты: "Фрахт должен быть уплачен после отгрузки, он будет считаться заработанным и безвозвратным независимо от того, погибли судно и/или груз или нет". С правовой точки зрения, такая форма оплаты фрахта является авансированием судовладельца. Предварительно оплаченный фрахт обычно страхуется фрахтователем.

Если товар продан на условиях FOB и платеж фрахта осуществляет покупатель, то оплата производится "по доставке груза". Грузополучатель обязан оплатить фрахт, но "фрахт не считается заработанным до тех пор, пока груз не доставлен". Грузополучатель имеет право договориться с судовладельцем о моменте производства платежа. Такой фрахт находится на риске судовладельца и часто им страхуется. Судовладелец имеет право получить аванс наличными для оплаты обычных дисбурсментских расходов в порту погрузки. При этом фрахтователю предоставляется право выдать такой аванс по самому высокому обменному курсу и за вычетом в свою пользу двух процентов на покрытие комиссионных расходов, банковского и страхового процентов. Судовладельцу предоставляется залоговое право на удержание груза в обеспечение фрахта, подлежащего уплате после доставки груза. Оно распространяется также на сумму мертвого фрахта, если в аддендуме к чартеру такая санкция была предусмотрена.

Чартер "Gencon" рассчитан, в основном, на перевозку генеральных грузов. С учетом того, что число грузоотправителей и грузополучателей может оказаться более одного, предусматривается назначение агентов судовладельцем как в порту погрузки, так и в порту выгрузки.

Налоги и сборы по судну оплачиваются судовладельцем, а по грузу и фрахту – фрахтователем. Если налоги и сборы по судну взимаются за счет судовладельца, то об этом делается соответствующая отметка в чартере.

Размер брокерской комиссии (обычно выраженный в процентах к фрахту) оплачивается судовладельцем. В случае неисполнения чартера одна третья часть брокерской комиссии уплачивается стороной, ответственной за неисполнение чартера.

Чартер не является товарораспорядительным документом. Наряду с функцией расписки капитана в приеме груза на борт судна эту функцию выполняет чартерный коносамент, содержащий отметку: "Без ущерба для настоящего чартера". Подписывая коносамент, капитан тем самым удостоверяет, что "груз погружен на борт судна в порту погрузки в хорошем по внешнему виду состоянии", а также то, что капитан не располагает непосредственными сведениями о грузе и принимает его по описанию грузоотправителя как основу для расчета по фрахту.

Грузоотправителем может быть продавец или покупатель, или их экспедитор. Обычно груз принимает грузовой помощник капитана. Он выдает штурманскую расписку о приеме груза, которая по завершению погрузки обменивается на коносамент.

Контрольные вопросы

1. Какие преимущества дает наличие типовых проформ чартеров?
2. Какие условия относятся к общей, а какие – к специальной части любого чартера?
3. Чем отличаются рекомендованные проформы от частных? Кто их разрабатывает?
4. Перечислите основные коммерческие условия танкерных чартеров.
5. Назовите сферу использования специализированных и универсальных проформ чартеров. В чем их различие? Каковы особенности коммерческих условий?

Тема 8. УСЛОВИЯ ОБРАБОТКИ И ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ В ПОРТАХ

8.1. Коммерческая подготовка судна к рейсу

Процесс морской транспортировки грузов состоит из трех этапов: погрузка, перевозка и выгрузка. Этап погрузки включает все операции от момента предъявления грузов к отправлению морем грузоотправителем (или с другого вида транспорта) до момента окончания погрузки его на судно и отхода судна из порта. В этап перевозки входят все операции, связанные с перемещением груза из порта отправления в порт назначения, то есть переход судна морем. Этап выгрузки включает все операции с момента прибытия судна в порт назначения до момента передачи груза грузополучателю (или на другой вид транспорта).

Погрузка груза – совокупность технологических операций, связанных с подготовкой судна к приему груза, приемом груза и подготовкой судна к выходу в море от момента окончания грузовых работ и оформления грузовых документов по предыдущему рейсу до момента готовности судна к выходу из порта отправления для выполнения данного рейса. *Переход судна морем с грузом на борту* – совокупность технологических операций, связанных с выходом судна из порта

отправления, движением судна до порта назначения и входом в порт назначения. *Выгрузка груза* – это совокупность технологических операций, связанных с подготовкой судна к сдаче груза, выдачей груза грузополучателю, оформлением необходимых документов, относящихся к окончанию рейса. На первом и последнем этапах транспортного процесса, помимо различных производственных операций, осуществляются также коммерческие операции, включающие оформление необходимых документов и выполнение определенных процедур. Важное место в них занимает коммерческая подготовка к рейсу.

В обязанности капитана и его помощников по эксплуатации судна входит и коммерческая подготовка судна к предстоящему рейсу, а также проведение различных коммерческих мероприятий во время выполнения перевозки. При этом они должны руководствоваться нормами как национально-го, так и международного права.

Права и обязанности капитана при подготовке судна к рейсу:

- до начала рейса привести судно в мореходное состояние, привести трюмы и другие помещения судна в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранность груза;
- утвердить грузовой план судна, разработанный и представленный на утверждение в порту погрузки;
- организовать учет стальной и контрстальной тары в порту погрузки/выгрузки;
- обеспечить безопасное размещение груза на судне, его крепление, контролировать упаковку и маркировку груза;
- оформить документы на груз, подписать коносаменты, внести в них необходимые оговорки и выдать их грузоотправителю;

- обеспечить загрузку судна в соответствии с Международным свидетельством о грузовой марке;
- подготовить судовую отчетность и переписку с судовладельцем, в том числе связанную с коммерческой подготовкой судна к рейсу;
- поддерживать в начале и в течение рейса мореходное состояние судна;
- обеспечить надлежащую сохранность груза и принятие всех разумных мер для защиты груза от утраты, недостачи и хищений;
- предусмотреть наличие на борту судна достаточного количества бункера, продовольствия, питьевой воды;
- располагать информацией о коммерческих возможностях своего судна по обработке груза, при обеспечении безопасности судна, экипажа и груза;
- заявить в ближайшем порту захода морской протест перед надлежащими властями, если во время рейса груз был поврежден или утрачен по какой-либо причине;
- осуществлять контроль за выполнением на судне всех относящихся к принимаемым грузам обязательных требований и норм, которые содержатся в международных конвенциях и кодексах ИМО, а также в соответствующих инструкциях грузоотправителей.

Коммерческая подготовка к рейсу означает не только выполнение перевозчиком, от имени которого действуют капитан и экипаж, своих обязанностей по договору морской перевозки, но и создание необходимых условий для выполнения в процессе перевозки международно-правовых стандартов мореплавания. В период подготовки судна к рейсу должны быть заложены необходимые основы в отношении состояния судна, груза, подготовленности экипажа для выполнения в период всего рейса комплекса национальных

и международных правил мореплавания, которые обеспечивают нормальное и безопасное функционирование судна с людьми и грузом на борту.

8.2. Портовые формальности. Оформление прихода и отхода судна

Заходящие в порт суда обязаны выполнить ряд формальных процедур, цель которых – обеспечение во время пребывания судна в порту соблюдения действующих международных соглашений и национальных законодательных актов. В порту осуществляют свою деятельность службы контроля – таможенного, пограничного, санитарного (фитосанитарного), экологического, безопасности судоходства и порта. После улаживания формальностей с указанными службами судно получает *свободную практику* – разрешение на свободное сообщение с берегом и производство коммерческих операций. После осуществления необходимых проверок и оформления разрешительных документов на судне могут быть начаты производственные операции: погрузка/выгрузка грузов, прием снабжения, смена членов экипажа. В интересах судна (судовладельца) и властей порта, чтобы оформление портовых формальностей, связанных с приходом, пребыванием судна в порту и отходом из порта, выполнялось как можно быстрее и при этом обеспечить надежный контроль за применением на судне действующих правил, требований и норм.

Практика оформления прихода и отхода судна в портах разных стран существенно различается. Для упрощения оформления прихода/отхода судна в порт и унификации форм транспортных документов принята Конвенция по облегчению международного морского судоходства. В Кон-

венции приводятся стандартные формы документов ИМО, которые требуют власти в портах:

– *"Общая декларация"* – является основным документом, содержащим сведения о судне при его приходе/отходе в порт, необходимые для таможенного оформления судна, судовой команды и перевозимых грузов. Декларация содержит название и национальную принадлежность судна; данные о регистрации судна; характеристику судна; фамилию капитана; фамилию и адрес судового агента в данном порту; краткое описание грузов; количество членов экипажа; количество пассажиров на борту; краткие сведения о рейсе; дату и время прихода или отхода судна; место стоянки судна во время пребывания в порту;

– *"Декларация о грузе"* – основной документ, содержащий следующие требуемые таможенными органами сведения о грузах (и транспортных средствах), находящихся на судне при приходе/отходе. Декларация о грузе содержит: название и национальную принадлежность судна; фамилию капитана; порт отправления/назначения; маркировку и номера, число грузовых мест и вид упаковки; количество и описание груза; номера документов на груз, подлежащий выгрузке/погрузке в данном порту;

- *"Декларация об опасных грузах"*;
- *"Список судовых запасов"*;
- *"Декларация о личных вещах экипажа"*;
- *"Судовая роль"*;
- *"Список пассажиров"*;
- *"Документ, предписанный Всемирной почтовой конвенцией"*;
- *"Морская санитарная декларация"*.

Оформление прихода судна – это выполнение всех портовых формальностей и операций, необходимых для получения

разрешения на вход судна в порт. В некоторых случаях комиссия прибывает на катере на судно, стоящее на якоре. Первым на борт судна поднимается *карантинный офицер*, который опрашивает капитана о санитарном состоянии судна. Если на судне нет инфекционных заболеваний, то карантинный офицер разрешает свободную практику.

Таможенным инспекторам в большинстве портов необходимо представить *Общую декларацию; Декларацию о грузе; Список судовых запасов; Декларацию о личных вещах экипажа, Нотис о готовности* (количество груза и его готовность к выгрузке). Кроме того, предъявляются список наркосодержащих препаратов в судовой аптечке, список об отсутствии незаконных пассажиров, животных, предметов на борту судна.

В таких странах как Великобритания, Германия, Голландия, Франция, Бельгия, Португалия обязанности таможенного офицера может выполнять агент, который забирает судовые декларации и в таможне осуществляет их надлежащее оформление. В портах России, Украины, Индии, Пакистана, Конго, Йемена на судно прибывают 2–3 таможенных офицера, которые осуществляют тщательный осмотр судна. Особое внимание уделяется наркотикам, находящимся в судовой аптечке на строгом учете.

Прибывшие на борт *иммиграционные (пограничные) власти* обычно требуют предъявления следующих документов: "Общую декларацию"; "Судовую роль"; "Декларацию об отсутствии на судне незаконных пассажиров", а также документы, удостоверяющие личность моряков (паспорт, удостоверение).

После проверки офицер выдает членам экипажа разрешения для выхода на берег, если это предусмотрено законами данной страны. В некоторых странах (Великобритания,

Испания, Франция) "Декларация об отсутствии на судне незаконных пассажиров" не используется. Ответственность за соблюдение иммиграционных правил возлагается на капитана, который подписывает инструкцию о правилах поведения иностранцев в данной стране. В портах США разрешается выход членов экипажа на берег при наличии визы.

В портах Румынии, России, Украины на отход судна требуют, чтобы до прибытия представителей пограничных/иммиграционных служб на судне был проведен осмотр членами экипажа с целью поиска незаконных эмигрантов. После этого пограничники досматривают судно и дают разрешение на отход.

Следует также иметь в виду, что в адрес капитана порта назначения должна заблаговременно (за 7–10 суток) направляться информация о судне. Обычно это делает судовладелец или фрахтователь после оформления договора морской перевозки, как только станут известны порты захода судна. Последующую информацию по мере следования судна передает в порт капитан за 72–24 часа до прихода.

В портах Украины оформление прихода и отхода судов осуществляется в следующем порядке. Первым на борт судна, прибывшего из иностранного порта, поднимается врач санитарно-карантинного отдела. Он опрашивает капитана о наличии больных на борту и имевших место в рейсе инфекционных заболеваний. После разрешения врача на судно прибывает агент и собранная им для оформления прихода *комиссия* – представители пограничной, таможенной, ветеринарно-карантинной и других служб. Членам комиссии капитан предоставляет заранее подготовленные документы: нотис о готовности; показании капитана о приходе; судовую роль; генеральную декларацию, грузовую декларацию;

судовую экологическую декларацию. Инспекторам таможни, кроме того, также передаются: справка о судовой кассе; список судовых запасов; декларация о личных вещах экипажа для иностранных судов; список пассажиров; манифесты и коносаменты на импортный и транзитный груз.

Врач санитарно-карантинного отдела на основании показаний капитана заполняет морскую санитарную декларацию. Врачу санитарно-карантинного отдела представляют также список имеющихся на судне лекарственных препаратов и международные свидетельства о предотвращении загрязнения моря: нефтью; сточными водами и мусором.

После окончания работы с документацией члены комиссии приступают к досмотру судна. *Таможенные инспекторы* проверяют судовые запасы, наличие в судовой кассе, иногда – личные вещи членов экипажа. *Пограничники* в сопровождении членов экипажа осматривают машинное отделение, грузовые помещения, производят сверку личностей по паспортам. *Врач* осматривает камбуз, санитарно-бытовые помещения, продовольственные камеры. Работа *комиссии* завершается вручением судну разрешения на свободную практику.

Дальнейшим оформлением прихода занимается *судовой агент*. Он передает: в грузовой отдел таможни – копии грузовых манифестов и грузовую декларацию; в Инспекцию государственного портового надзора – показания капитана о приходе, судовую роль с отметкой врача о получении судном свободной практики; в службу экологического контроля – "Судовую экологическую декларацию". Все эти документы служат доказательством выполнения судном правил и требований, действующих в украинских портах, и дают основание для оформления прихода судна в порт и последу-

ющего осуществления необходимых производственных операций.

Работа по оформлению отхода судна начинается после получения агентом информации о приближении окончания грузовых работ. Агент представляет в санитарно-карантинный отдел порта судовую роль и справки о сдаче в порту фекальных и льяльных вод, а также мусора. При отсутствии возражений со стороны санитарно-карантинного отдела по выходу судна в рейс дежурный врач ставит на судовой роли штамп "Выход в море разрешен". Далее агент информирует дежурных Инспекции государственного портового надзора о необходимости проведения осмотра судна в связи с окончанием грузовых работ. Вместе с тем агент получает в службе экологического контроля штамп на "Экологической декларации" о том, что во время стоянки судна нарушений экологических правил со стороны судна не было. После признания сотрудником Инспекции государственного портового надзора готовности судна к выходу в рейс, агент оформляет в этой инспекции документ "Портовое кларирование" и передает его капитану. Примерно за 2 часа до назначенного времени отхода агент собирает комиссию для осуществления необходимых формальностей на борту судна. В нее обычно входят представители таможни и пограничной службы. На судно агент доставляет подготовленные им документы: "Грузовую декларацию"; "Дисбурсментский счет". Пограничный наряд оформляет паспорта моряков, осуществляет необходимый досмотр. Таможенники проверяют предоставленные капитаном документы: "Декларацию о багаже экипажа", "Валютную ведомость", "Ведомость судовых запасов". Окончанием работы комиссии считается момент вручения капитану "Портового кларирования" для следующего порта захода.

8.3. Контроль судна во время стоянки в порту

В большинстве портов мира находящиеся в них суда подвергаются контролю трех видов: международному, государственному и независимому. Каждый из них осуществляется на основе соответствующей нормативной базы. *Международный контроль* осуществляется на основе действующих международных конвенций и резолюций ИМО, международных стандартов и международного права. *Государственный контроль* осуществляется инспекторами разных ведомств, органов и служб с целью обеспечения безопасности мореплавания, проверки соответствия требованиям национального законодательства по вопросам пограничного, таможенного, экологического, ветеринарного и других видов контроля. *Независимый контроль* выполняют сюрвейеры морских сюрвейерских компаний по заявке судовладельцев с целью проведения независимой экспертизы в случае возникновения конфликтных ситуаций в процессе транспортировки грузов.

Цель *контроля государства порта* – выявление судов, не соответствующих действующим международным стандартам, и принятие необходимых мер (задержание судна в порту, прекращение грузовых операций, отсрочка отвода) для исправления недостатков.

В настоящее время создана *глобальная система контроля состояния судов в портах*, которая включает девять региональных соглашений. В настоящее время достаточно полный и *качественный контроль* со стороны государств порта за применением на судах международных конвенций обеспечивается путем заключения странами-членами ИМО эффективных региональных соглашений; принятия единых критериев и процедур проверки судов; обеспечения повсе-

местно достаточно высокой квалификации персонала службы контроля; широкого обмена информацией внутри регионов и между ними. Очевидно, что задачей судовых офицеров является полное применение международных требований и стандартов в пределах своих служебных обязанностей.

Черноморский меморандум о взаимопонимании в отношении контроля судов государством в портах Черного моря объединяет шесть причерноморских стран: Румынию, Грузию, Турцию, Россию, Болгарию и Украину. В соответствии с этим меморандумом в настоящее время в украинских портах осуществляется проверка иностранных судов в отношении применения международных конвенций и стандартов штатными морскими инспекторами, имеющими на это полномочия.

В большинстве портов мира находящиеся в них суда подвергаются основным видам контроля: таможенный, санитарно-эпидемиологический, ветеринарный, фитосанитарный, экологический. В ряде портов их может дополнять радиологический, пограничный, иммиграционный контроль, осуществляемые соответствующими государственными службами.

Таможенный контроль предусматривает проведение таможенными органами процедур, необходимых для обеспечения выполнения законодательства государства по вопросам таможенного дела. Таможенные формальности начинаются с момента пересечения грузом таможенной границы страны. Таможенные правила предусматривают, что после досмотра и идентификации транспорта и грузов они должны быть тотчас же направлены в таможенное учреждение для последующего таможенного оформления. Часто таможенные формальности, действующие до предъявления

таможенной декларации, носят минимальный характер – таможенные власти при пересечении границы могут потребовать только документы, необходимые для идентификации транспорта и грузов, то есть содержащие сведения о числе мест груза, его маркировке, весе и названии, а также сведения о транспортном средстве. Таможенное оформление грузов с целью пропуска грузов включает в себя:

- представление таможенной декларации и сопровождающих ее документов, их проверку и принятие;
- представление товаров таможене и их таможенный до-
смотр;
- начисление и уплату таможенных пошлин и сборов;
- выпуск товаров таможеней.

В морских портах таможенный контроль грузов и транспортных средств осуществляется круглосуточно должностными лицами таможен, в соответствии с действующими правилами пропуска через государственную границу водных транспортных средств. Погрузка грузов на суда и их выгрузка, перегрузка, исправление повреждений, вскрытие и перепакровка грузовых мест производится только с разрешения таможен и под ее наблюдением. Предъявление грузовых документов в таможеню, как правило, является заботой экспедитора и агента. Если в процессе выгрузки судна обнаружены повреждения груза в виде подмочки, следы вскрытия, различные дефекты грузовых мест, отсутствие документов на груз, эти грузовые места подвергаются немедленному таможенному досмотру в присутствии представителей заинтересованных организаций. Также в присутствии представителей таможен в специальные складские помещения выгружаются таможенные грузы (грузы посольств, личные вещи, прибывшие на судне).

В портах Украины таможенный контроль судов осуществляет Государственная таможенная служба на основе Таможенного кодекса и других, национальных нормативно-правовых актов. По прибытию судна в украинский порт капитан предъявляет инспекторам таможни следующие документы:

- "Генеральная декларация";
- "Грузовая декларация";
- "Манифест" и "Коносаменты" на импортный и транзитный грузы;
- "План выгрузки";
- "Судовая роль";
- "Справка об отсутствии нелегалов, пассажиров, животных";
- "Общая таможенная декларация" для иностранных судов;
- "Справка о судовой кассе";
- "Список судовых запасов";
- "Список оружия, боеприпасов и наркосодержащих препаратов";
- "Индивидуальные таможенные декларации" (для украинских членов экипажа);
- "Гарантийное письмо о не выносе с борта судна запасов, закупленных за границей" (для украинских судов);
- "Список пассажиров".

При необходимости производятся таможенный осмотр судна и предъявление грузов, подлежащих выгрузке в порту. О результатах выгрузки груза составляется акт, который подписывается капитаном, сотрудником таможни и представителем порта.

Санитарно-эпидемиологический контроль. Все иностранные суда обязаны при заходе в порт выполнить санитарно-

карантинные формальности. Для выполнения этого требования по приходу судна в порт по заявке агента или капитана портовый санитарный врач до начала работы других лиц, оформляющих приход, поднимается на борт для осуществления санитарно-карантинного досмотра судна. Досмотр включает в себя:

- обследование судна;
- медицинский осмотр находящихся на борту лиц;
- обследование груза и багажа;
- проверку медико-санитарной документации, подтверждающей качество и безопасность.

По итогам досмотра врач принимает решение о выдаче разрешения или запрета свободной практики судна в порту. В некоторых странах дежурный сотрудник таможни опрашивает капитана о санитарном состоянии судна и, если из ответов капитана он установит, что на судне нет инфекционных заболеваний, то разрешают свободную практику. Иногда первый опрос о санитарном состоянии судна делает лоцман, поднявшийся на борт для проводки судна в порт. Во всех случаях подразумевается, что судно имеет надлежаще оформленное Санитарное свидетельство, выданное в порту отхода, если это предусмотрено существующим положением.

Ветеринарный контроль состоит в проверке ветеринарными врачами выполнения действующих ветеринарно-санитарных требований по ввозу в страну животных, птиц, продукции животного происхождения. С этой целью на судах проводится инспектирование в виде ветеринарно-санитарного надзора. Одним из основных документов, требуемых инспекторами ветеринарной медицины, является международный *ветеринарный сертификат*, который выдается врачами, состоящими на государственной службе

в стране-экспортере, удостоверяющий незараженность экспортируемого скота (живого и битого), птицы (живой и битой), продуктов их переработки (согласно списку в правилах перевозки) и подтверждающий, что они происходят из незараженных районов.

Участие инспектора ветеринарной медицины государственного ветеринарного пункта порта в работе комиссии по оформлению прихода судна в порт обязательно, так как судно и его экипаж обязаны пройти ветеринарные формальности. Для этого, перед началом работы комиссии, капитан передает ему оригиналы документов, выданных государственной ветеринарной службой страны-отравителя с учетом ее эпидемиологического состояния и при условии выполнения национальных ветеринарных требований страны импорта грузов. В ходе проверки судна инспектор производит осмотр пищеблока, грузов животного происхождения, животных и птиц, перевозимых судном и пассажирами, места хранения пищевых отходов. При выполнении установленных условий ввоза инспектор выдает ветеринарное свидетельство на право дальнейшего следования груза по территории страны. В свидетельстве указываются наименование грузоотправителя и грузополучателя; вес; количество мест; наименование организации, выдавшей ветеринарный сертификат; описание продукции; условия хранения и перевозки; перечень болезней, от которых территория, с которой поступает груз, является благополучной.

Фитокарантинный контроль – комплекс контрольно-охранных мероприятий, направленный на охрану территории страны от проникновения из-за границы сельскохозяйственных вредителей и заразных болезней растений, которые могут принести значительные убытки и вред. Контроль распространяется на все пребывающие в страну транспортные

средства и подкарантинные товары. Фитокарантинному контролю подвергаются: семена и посадочный материал; живые растения; свежие овощи, фрукты; зерно, комбикорма; табак; волокно шерсти, льна и других культур; крупы; кофе в зернах; чай; пряности; сухофрукты; живые цветы и другие грузы растительного происхождения, а также тара, служившая упаковкой подкарантинных товаров. Все виды подкарантинных грузов должны сопровождаться фитокарантинными документами, фитосанитарным, фумигационным сертификатами. *Фитосанитарный сертификат* выдается государственными органами по карантину и защите растений (фитосанитарной инспекцией) страны-экспортера. Ввоз подкарантинных материалов из стран, которые не имеют государственных органов по карантину растений, разрешается и без фитосанитарного сертификата с предварительным оформлением карантинного разрешения на их импорт национальной карантинной службой.

Фитосанитарный контроль в порту осуществляется путем карантинного досмотра судна и находящихся на нем подкарантинных грузов, инспектором по карантину растений и производится одновременно с таможенным досмотром до производства разгрузочных операций, а также в процессе перегрузки и после ее окончания. Грузовые работы с подконтрольными и подкарантинными грузами в морских портах проводятся только после проведения инспектором фитосанитарного контроля и выдачей разрешения на их производство.

Экологический контроль осуществляется уполномоченными государственными экологическими инспекциями, действующими в морских портах. Основной задачей проверки экологического контроля в портах и на судах является проверка соблюдения природоохранного законодательства.

В области охраны *атмосферного воздуха* проводится контроль над выбросами загрязняющих веществ в атмосферу, проверяются газоочистные установки на эффективность их работы и соответствие экологическим требованиям. Для *водных ресурсов* проводится контроль соблюдения условий предельно допустимых сбросов. Для соблюдения природоохранного законодательства в сфере обращения с отходами, проводится проверка регистрации операций с отходами, условий хранения отходов на судах. В большинстве портов судовой агент после оформления прихода судна в порт обязан представить в экологическую инспекцию *Судовую экологическую декларацию* для получения разрешительного штампа.

Инспектор-эколог должен проверить:

- ведение журналов нефтяных операций, операций с мусором;
- наличие на борту судовых сертификатов по предотвращению загрязнения моря сточными водами, нефтью, мусором;
- выполнение судном положений международных конвенций и резолюций ИМО, относящихся к экологии и охране окружающей среды;
- техническую документацию по судовым системам.

Методы управления жидким балластом судна подразделяются на три группы – замена; обработка на борту судна; изоляция. Экологический контроль в портах служит целям сведения к минимуму переноса вредных патогенных организмов в балластных водах судов.

Радиологический контроль осуществляется представителями санитарно-карантинных и экологических служб с целью проверки соблюдения в портах и на судах требований действующего законодательства при перемещении через государственную границу радиоактивных веществ и ядерных

материалов. Основными задачами радиологического контроля являются:

- выявление фактов ввоза/вывоза и транзитной перевозки через территорию страны радиоактивных веществ и ядерных материалов;
- контроль за исполнением требований, норм и правил при санкционированном транспортировании радиоактивных веществ и ядерных материалов через государственную границу;
- контроль за обеспечением радиологической безопасности персонала, который осуществляет такие перевозки.

Радиологический контроль всех грузов, пересекающих государственную границу Украины, в том числе и транзитных, обязателен. Контроль проводится непосредственно на границе до таможенного оформления. Для экспортных грузов радиологический контроль может быть осуществлен в зоне деятельности региональных таможен.

Независимый сюрвейерский контроль. Сюрвейер – это эксперт, занимающийся обследованием судов и грузов и дающий заключение об их состоянии, размере повреждений при аварии, о мореходности судна. К услугам независимых сюрвейеров судовладельцы, фрахтователи, страховщики, суды и арбитражи прибегают для того, чтобы определить вероятный размер финансовых потерь от воздействия многих неблагоприятных факторов, связанных с морской перевозкой.

При необходимости воспользоваться услугами сюрвейера, капитан обращается с такой просьбой к агенту. В настоящее время существуют международные объединения сюрвейерских компаний. Основные виды сюрвейерских работ:

- определение веса погруженного или выгруженного груза по осадке судна;

- ввод и вывод судна из тайм-чартера;
- определение количества топлива на судне;
- осмотр технического состояния судна;
- осмотр состояния груза;
- расчет и проверка крепления груза на судне;
- сертификация пригодности грузовых помещений судна для погрузки;
- предпогрузочный осмотр груза;
- постановка и проверка целостности пломб и запорно-пломбирующих устройств;
- экспертиза морских аварий.

При выборе сюрвейерской компании следует руководствоваться основным принципом – *независимостью*. Независимые сюрвейеры или компании не должны работать более чем на одну сторону в транспортной операции или торговой сделке. Независимый сюрвейер не должен выступать ни в какой другой роли (агента, экспедитора, страховщика). В процессе работы сюрвейер устанавливает только факт, характер и размер повреждения или его отсутствие.

Контрольные вопросы

1. Назовите обязанности капитана по коммерческой подготовке судна к рейсу.
2. Какие виды контроля судов выполняются в портах? Кто их осуществляет?
3. С какой целью и кем выполняется таможенный контроль судна в порту?
4. В отношении каких грузов осуществляется таможенный контроль в морских портах Украины?
5. С какой целью выполняется санитарно-эпидемиологический контроль судов?

6. В отношении каких грузов осуществляется ветеринарный и фитоквартинный контроль в порту?

7. Какая основная задача экологического контроля судов? Какие судовые документы обычно требуют инспекторы-экологи для проверки?

8. Перечислите виды сюрвейерских работ, выполняемых в портах.

Тема 9. БРОКЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФРАХТА

9.1. Брокерская служба и ее функции

В системе взаимоотношений "грузовладелец–судовладелец" участвуют специальные посредники – *брокеры*, которые призваны следить за конъюнктурными колебаниями на мировом фрахтовом рынке. Брокеры отслеживают информацию о наличии и характере грузов на рынке перевозок, размерах фрахтовых ставок, предложениях по отфрахтованию судов и обеспечивают взаимодействие интересов двух сторон – грузовладельца и перевозчика. На фрахтовом рынке действуют десятки тысяч субъектов в качестве судовладельцев и грузовладельцев (фрахтователей), которые не имеют возможности регулярного общения. Географическое и грузовое разнообразие фрахтовых сделок, их многочисленность, быстрота заключения и выполнения сделок не дают возможности сторонам принимать оптимальные логистические решения. В этих условиях и фрахтователь, и судовладелец часто не могут самостоятельно установить взаимодействие для заключения сделки. Поэтому каждая сторона обращается к своему брокеру, имеющему широко налаженные деловые связи. Брокер осуществляет поиск для своего *принципала* (судовладельца или грузовладельца) подходящего контрагента,

партнера. При этом брокеры выступают друг перед другом и перед партнерами по сделке как гаранты деловой добропорядочности партнеров и их финансовой состоятельности. Несоблюдение этих гарантий подрывает деловую репутацию брокерской фирмы. Поэтому изучение принципалов составляет важный элемент брокерской работы и является залогом ее успеха в обстановке постоянного риска.

Основными видами брокерской деятельности в торговых морских перевозках являются фрахтование и купля-продажа судов. Брокерские фирмы, занимающиеся фрахтованием судов, обычно специализируются на трамповом и линейном судоходстве по отдельным направлениям или даже видам грузов (типам судов).

По сфере деятельности брокеры подразделяются так:

- *фрахтовый брокер* – брокер, выступающий в качестве посредника между судовладельцем и фрахтователем в трамповом судоходстве при заключении договора на перевозку груза морским судном;
- *брокер-аквизитор* – брокер, который помимо прочих брокерских функций выполняет привлечение (аквизицию) новых грузов и грузоотправителей для загрузки судов в линейном судоходстве;
- *брокер по купле-продаже судов*.

Брокеры-аквизиторы в ряде случаев организационно входят в штат линейных компаний или действуют на основании генерального соглашения с линейными компаниями. Брокеры-аквизиторы публикуют рекламные материалы, знакомят заинтересованные стороны с расписанием движения судов на линии. Грузовладельцы получают от них специальные уведомления с указанием названия судна, принявшего их груз, времени и места погрузки, дат отправления и прибытия, маршрута следования с перечислением портов захо-

да. В их функции входит привлечение грузов, необходимых для полной загрузки судна, помощь капитану в составлении коносаментов, грузовых манифестов и иной перевозочной документации. Однако, чаще всего, посредничеством занимаются универсальные брокерские фирмы, работающие на многих направлениях и выполняющие все виды брокерской деятельности. Брокеры-аквизиторы нередко прибегают к фрахтовым операциям с трамповыми судами, когда линейная компания не в состоянии обеспечить перевозки всех предложенных к перевозке грузов собственными судами. Брокеры-аквизиторы осуществляют отфрахтование незагруженных линейных судов для работы на трамповых условиях.

9.2. Брокерское обслуживание фрахтователя

В зависимости от того, чьи интересы представляет брокер, их различают как брокеров судовладельца и брокеров фрахтователя. Традиционные обязанности брокера при фрахтовании судов многообразны, но все они направлены на то, чтобы получить наиболее выгодные для своего принципала условия. *Принципал-судовладелец* заинтересован в том, чтобы суда работали с максимальным тайм-чартерным эквивалентом (финансовым результатом рейса), без простоев в ожидании очередного рейса, чтобы фрахтователи своевременно оплачивали фрахт и другие платежи, причитающиеся судну, то есть в получении максимальной оплаты за выполненный объем услуг. *Принципал-фрахтователь* требует, чтобы груз вывозился в соответствии со сроками, предусмотренными контрактом купли-продажи, чтобы не возникали дополнительные расходы: за хранение груза в порту после истечения льготного периода; за дополнительную страховку груза; за оплату демереджа или мертвого фрахта судовладельцу, то есть получения максимума услуг за оговоренную оплату.

Отношения между брокером и принципалом не оформляются договором, они строятся на устоявшихся традициях и подкрепляются конкуренцией, которая заставляет брокерскую фирму достигать высокой деловой репутации путем оказания своим принципалам максимума услуг. Брокер в ходе переговоров должен добиваться для своего поручителя наилучших условий в пределах полученных им полномочий.

Кроме заключения чартера брокер оказывает содействие фрахтователю и судовладельцу при исполнении сделки; улаживает недоразумения, возникающие между сторонами; помогает при подаче нотисов; номинировании портов; использовании опционов. Брокеру в ряде случаев поручается инкассация и оплата фрахта с последующим урегулированием взаимных претензий сторон, если они возникают. Брокер работает за свой счет и получает брокерскую комиссию, если сделка состоялась. Из брокерской комиссии брокер самостоятельно оплачивает все свои расходы.

9.3. Порядок заключения фрахтовых сделок

Получив поручение от фрахтователя или судовладельца на отфрахтование, брокер изучает обстановку на фрахтовом рынке, оказывает помощь фрахтователю или судовладельцу в определении приемлемой фрахтовой ставки. Для этого брокер пользуется текущей информацией, поступающей через электронные и печатные издания, через информацию других брокеров, с которыми он поддерживает постоянный деловой контакт. Эта работа требует от брокера универсальных знаний в области коммерческого мореплавания. Он должен располагать исчерпывающими сведениями относительно конъюнктуры фрахтового рынка, тенденций рынка, уровня фрахтовых ставок на различных направлениях; представлять себе дислокацию свободных судов в интересу-

ющем его районе и уровень спроса на них; знать источники и пути получения котировок грузов и самих грузов. Брокер должен быть в курсе последних сделок, заключенных на рынке; знать условия перевозок обращающихся на рынке грузов; технико-эксплуатационные характеристики судов, особенности их конструкции и эксплуатации; коммерческие условия проформ чартеров и характер модификаций ими стандартных условий.

Контрольные вопросы

1. Каковы причины возникновения брокерского обслуживания фрахтования судов?
2. Назовите основные обязанности брокера.
3. Какие цели ставит своему брокеру судовладелец и какие фрахтователь?
4. Что понимается под фрахтованием судна?
5. Из каких этапов складывается работа брокера на фрахтовом рынке по осуществлению заключения чартера?
6. Совокупность каких факторов учитывается при назначении фрахтовой ставки?
7. Какими показателями можно определить идею фрахтовой ставки на фрахтовом рынке? Как они рассчитываются?
8. По какой схеме производится заключение чартера?
9. Что такое фрахтовый ордер, оферта, контроферта, акцепт?
10. Какие бывают оферты? В чем состоит их отличие?
11. Какой комплекс операций выполняет брокер после заключения сделки?

Тема 10. АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ

10.1. Понятие об агентировании судов

При выполнении договора морской перевозки грузов осуществляются операции организационного, технического и коммерческого характера, которые в каждом порту выполняются агентскими и экспедиторскими компаниями. Агентское обслуживание (агентирование) судов основывается на соответствующих договорах. *Агентирование судов* – это выполнение агентом по договору с принципалом (судовладельцем или фрахтователем судна) обслуживания судов в порту, а также действий по представлению и защите интересов принципала в порту. Агентирование судов сводится, в основном, к оказанию трех групп услуг:

- оформление судна в порту – *кларирование*;
- техническое обслуживание и снабжение судна в порту;
- коммерческие услуги.

Выполнением перечисленных услуг занимается *судовой (морской) агент* – представитель и помощник судовладельца (капитана), выступающий от его имени и за его счет в соответствии с полномочиями, основанными на договоре или законе.

Классификация морских агентов производится по ряду признаков.

По объему полномочий морские агенты подразделяются:

- *универсальный агент* – имеет неограниченные полномочия принципала заключать любые коммерческие сделки;
- *генеральный агент* – уполномочен решать все вопросы агентирования судов в нескольких портах данной страны или региона. Он выполняет эту работу через субагентов в портах на основе заключенных с ними соглашений или через филиалы своей компании;
- *специальный агент* – выполняет какую-нибудь одну функцию, например, фрахтовый брокер в трамповом судоходстве (посредник, способствующий заключению фрахтовой сделки); брокер-активизатор в линейном судоходстве (агент по привлечению грузов); тур-оператор пассажирских судов (агент по привлечению пассажиров и букированию мест на лайнере или линии).

В зависимости от стороны, номинировавшей агента:

- *агент судовладельца* – выполняет от имени и по поручению судовладельца определенные функции в отношении судна, а также контролирует выполнение грузоотправителями или грузополучателями их обязательств в соответствии с условиями договора перевозки, коммерческими правилами или местной практикой портов;
- *агент фрахователя* – назначается по условиям чартера грузоотправителем или грузополучателем, но действует от имени и по поручению перевозчика (страховщика). Обязан защищать интересы судовладельца, который выплачивает ему агентское вознаграждение за предоставленные услуги.

При обслуживании судна агентом фрахователя судовладелец не всегда может полностью полагаться на его рекомендации, так как такой агент является служащим противной стороны. С учетом этого в международной практике сохранилась практика назначения судовладельцем – *протектинг*-

агента. Протектинг-агент – договорной агент судовладельца в данном порту, выполняющий функции доверительной защиты интересов судовладельца, к которому капитан судна, обслуживаемого агентом фрахтователя, может обратиться за рекомендациями и помощью по спорным вопросам. Его услуги оплачиваются в размере 50 % от базисной ставки.

По форме организации перевозок грузов агенты подразделяются на линейных и судовых. *Линейный агент* – имеет дело с линейными судами. Помимо обычного обслуживания линейный агент выполняет ряд дополнительных функций. Он объявляет расписание линий; рассылает по запросам грузовладельцев тарифы линии; выполняет котировку ставок; букирование грузов на линии; заключает контракты со стивидорными, тальманскими, складскими и сюрвейерскими компаниями. Линейный агент организует обработку судов в пределах расписания линии; организует перевалку груза по сквозному или мультимодальному коносаменту; оформляет грузовую документацию и претензии по грузам; оказывает помощь судовладельцу по связи с линейной конференцией;

Судовой агент – имеет дело с трамповыми судами и является доверительным лицом, которое осуществляет обслуживание судов, представляет и защищает интересы судовладельца в определенном порту. Судовой агент извещает грузоотправителей и государственные органы о времени прибытия судна. Он предоставляет капитану судна достоверную информацию о порте и действующих в нем правилах и обычаях. Судовой агент осуществляет формальности, связанные с заходом судна в порт, стоянкой и обслуживанием его в порту включая оплату судовых сборов. Агент организует снабжение судна топливом, водой, продовольствием и другими материалами; обеспечивает проведения погрузочно-разгрузочных работ и расчетов по ним, оформление

грузовой и судовой документации. В обязанности судового агента входит обеспечение медицинского обслуживания экипажа; оформление и регулирование претензий; оформление отчетной денежной документации; регулирование всех вопросов между капитаном, грузовладельцами и портовыми властями; обеспечение защиты интересов судовладельца.

По степени ответственности перед принципалами следует выделить *агента-делькредере*, который за особое вознаграждение гарантирует принципалу выполнение третьим лицом обязательств по договору и возмещение убытков, например, из-за неплатежеспособности последнего. Это позволяет судовладельцу исключить или заметно уменьшить коммерческий риск, поскольку такой агент, используя свое знание местного рынка, может обеспечить условия для успешного выполнения сделки.

10.2. Права и обязанности агента и судовладельца по агентскому соглашению

Агент выступает посредником между судовладельцем и всеми обслуживающими компаниями, которые оказывают услуги судну, и обязан выполнять все инструкции судовладельца, если они не противоречат закону. Взаимоотношения между принципалом (судовладельцем) и агентом строятся на базе *агентского соглашения*, определяющего объем и порядок предоставления услуг, действий, обязательств, а также размеры агентского вознаграждения. Агентские отношения характеризуются участием в них трех сторон – агента, принципала и третьих лиц. *Принципал* – это основное по отношению к агенту юридическое лицо, по поручению, за счет, от имени и в интересах которого агент совершает определенные

действия в пределах полученных полномочий. Третьей стороной в агентских отношениях выступают *третьи лица*. Все третьи лица можно условно разбить на три группы: официальные власти; лица, состоящие в договорных отношениях с принципалом (договорные партнеры); прочие третьи лица.

К *официальным властям* относятся администрация портов, пограничные, таможенные, карантинные власти, полиция, судебные органы, консульства, нотариусы.

К *договорным партнерам* относятся компании:

- участвующие в договоре перевозки (грузоотправители и грузополучатели, фрахтователи и их агенты, страховщики);
- обслуживающие груз (стивидорные, экспедиторские, тальманские, фумигационные);
- обслуживающие судно (лоцманские, буксирные, швартовные, ремонтные);
- снабженцы (технические и продовольственные шипчандлеры, бункерные, водолейные);
- обслуживающие парк оборудования (лизинговые, ремонтные, железнодорожные, автотранспортные, контейнерные депо).

К *прочим третьим лицам* относятся сюрвейеры, адвокаты, представители классификационных обществ, клубы взаимного страхования.

Агентское соглашение служит юридическим основанием для выполнения агентом своих действий и заключается в письменной или устной формах. Агентским соглашением регулируются взаимоотношения между судоходной компанией и агентом, определяются права и обязанности сторон и объем полномочий агента. Кроме перечня обязанностей сторон, в этом соглашении содержатся также указания о порядке взаимоотношений с третьими лицами, сроки его действия и условия прекращения.

В гражданском торговом и морском праве агентское соглашение отождествляется с договорами представительства, посредничества, комиссии или поручения. Главной целью агентского соглашения является *обеспечение морской коммерческой деятельности судовладельца*. В международном морском судоходстве используются типовые проформы агентского соглашения. К ним относятся проформы соглашений для трамповых и линейных агентов, рекомендованные Международной ассоциацией судовладельцев. В качестве приложения к соглашению приводится перечень услуг, предоставляемых агентам. Перечень обязанностей морского агента зависит от его правового статуса (генеральный, специальный), а также вида судоходства, которое он обслуживает.

К *обязанностям судового агента* традиционно относятся следующие:

- устранение препятствий (кларирование) – выполнение всех формальностей и операций, необходимых для получения разрешения на вход судна в порт или выход из него;
- согласование с грузовладельцами и стивидорами места и условий обработки судна; наем стивидоров, если погрузка/выгрузка является обязанностью судовладельца;
- обеспечение для судна причала, буксиров, лоцмана, швартовщиков;
- организация приема и сдачи грузов, а также их хранения в тех случаях, когда это входит в обязанности судовладельца;
- контроль за ходом грузовых операций и содействие их быстрейшему окончанию;
- принятие мер по урегулированию претензий по выполнению перевозки грузов с фрахтователями (грузовладельцами), включая представительство в судебных и арбитражных органах;

- организация при необходимости ремонта судна и его снабжения топливом, водой, продовольствием, материалами, инвентарем;
- изготовление и оформление грузовых и других документов (коносаментов, манифестов, таймшитов);
- обеспечение капитана наличными деньгами, необходимыми для нужд экипажа судна и производства расчетов с третьими лицами;
- предоставление судовладельцу и капитану необходимой информации о портовых обычаях, перечне сборов и условиях их взимания, наличии и состоянии груза, поступлении претензий и принимаемых мерах по их урегулированию;
- содействие судовладельцу в получении причитающихся ему фрахтовых платежей;
- реализация при необходимости залогового права судовладельца (капитана), связанного с выполнением фрахтователем условий договора, морской перевозки;
- выполнение отдельных поручений.

Основные *обязанности агента* по отношению к принципалу, предусматриваемые агентским соглашением:

- действовать строго в соответствии с полномочиями, полученными от принципала, с целью получения наибольшей выгоды для принципала;
- не иметь своих коммерческих интересов, входящих в противоречие с интересами принципала;
- лично выполнять возложенные на него функции;
- при подписании документов и контрактов указывать, что он действует в качестве агента;
- сохранять в тайне информацию о коммерческой деятельности принципала даже после расторжения агентского соглашения;

– постоянно информировать принципала о происходящих изменениях на рынках портовых услуг, бункерного топлива, на фрахтовом рынке.

Основные *права агента*:

- право на агентское вознаграждение;
- право на возмещение расходов;
- право на денежный аванс;
- право на получение своевременной информации, необходимой для надлежащего выполнения агентом его функций.

Основные *обязанности судовладельца* по агентскому соглашению:

– полная и своевременная оплата агентского вознаграждения и возмещение всех расходов агента;

– информирование агента обо всех контрактах, заключенных принципалом с третьими лицами;

– своевременное информирование агента обо всех изменениях расписания линейных судов и о подходе трамповых судов;

– оповещение агента обо всех построенных, приобретенных и зафрахтованных судах; об изменении тарифных и фрахтовых ставок; о предполагаемом открытии новых и расширении действующих линий.

В большинстве портов существует несколько компаний по агентированию судов. Прибыль агентских компаний напрямую зависит от количества и качества обслуженных судов. Принципал имеет возможность выбора агента исходя из его порядочности, оперативности и возможности решения возникающих вопросов, размера агентского вознаграждения. Существуют большие агентские компании, отделения которых находятся в крупных портах многих стран. Такие агентские компании дорожат своей репутацией

и пользуются спросом на рынке, несмотря на более высокое агентское вознаграждение.

10.3. Агентирование судов: этапы, контроль и руководство работой агента

Работа морского агента по обслуживанию судна разделяется на **три этапа агентирования**:

- до прихода судна в порт – подготовка мероприятий по обеспечению эффективного обслуживания судна;
- в период стоянки судна в порту – решение всех текущих вопросов;
- после отхода судна из порта – оформление документов для судовладельца (документируется стоянка судна в порту).

До прихода судна в порт агент обязан:

- собрать полный объем информации о полагаемой дате и времени прихода судна в порт; цели захода; количестве и виде груза;
- информировать о приходе судна в порт организации, обеспечивающие оформление прихода и выполнение портовых формальностей;
- согласовать с диспетчерской службой порта номер причала, наименование судна и передать информацию капитану;
- произвести необходимые действия для подготовки работы комиссии по оформлению прихода судна в порт или на рейд и обеспечить своевременное прибытие комиссии на судно;
- информировать экспедитора/грузоотправителя о времени прихода судна, согласовать вопросы порядка завоза грузов;
- при поступлении поручения на организацию сюрвейерского осмотра привлекать для проведения осмотров надежные компании;

– при получении от капитана извещения о необходимости оформления морского протеста информировать его о порядке заявления морского протеста в данном порту и оказывать содействие в выполнении этой процедуры. В случае получения сообщения от капитана о наличии общей аварии, письменно информировать об этом грузополучателей и другие заинтересованные стороны для принятия мер и сбора доказательств по установлению наличия общей аварии и составления специального документа (диспаши);

– регулярно информировать капитана и грузополучателей о предполагаемых сроках постановки судна к причалу и времени начала грузовых операций;

– в соответствии с условиями чартера принимать от капитана судна нотисы о прибытии и о готовности, обеспечивать их акцепт в рабочие часы порта;

– передавать оперативную информацию установленному судовладельцем кругу лиц, а также компаниям, которым предоставление этой информации необходимо в связи с осуществлением коммерческой деятельности.

В период стоянки судна в порту агент обязан:

- оказывать помощь капитану в оформлении документов на приход; координировать работу представителей санитарно-карантинных, пограничных, таможенных служб;

- информировать капитана об обычаях порта; о требованиях по предотвращению загрязнения окружающей среды; об особенностях лоцманской проводки, буксировки, якорной стоянки и предоставления мест у причалов погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров и экипажа; о величине портовых сборов; о порядке предоставления и стоимости услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными работами и иными услугами в порту, а также о требованиях

нормативных актов, касающихся режима судоходства и пребывания судна в порту;

- обеспечить оперативный контроль за ходом обработки агентуемого судна в соответствии с согласованной интенсивностью грузовых работ по условиям чартера. По истечении стальной нормы времени известить все заинтересованные стороны о переходе судна на демередж;

- координировать работу администрации грузовых комплексов порта, стивидоров и экспедиторов с целью содействия организации интенсивного производства грузовых операций. Информировать капитана о планируемых темпах обработки судна на следующие сутки, о предполагаемом времени окончания грузовых операций, количестве груза на борту;

- по заявке капитана организовывать ремонтные работы, сюрвейерские осмотры, освидетельствование судна;

- принимать от капитана или судовладельца заявки на поставку бункера, воды, продовольственного или технического снабжения. Следить за своевременным и качественным выполнением заявок. Предъявлять капитану счета для проверки, заверения подписью и включения в дисбурсментский счет;

- по заявке судовладельца выдавать капитану наличную иностранную валюту для дальнейшей ее выплаты за работу членам экипажа или на другие цели;

- при поступлении извещения капитана судна о необходимости заявления морского протеста о происшествии, случившемся во время стоянки судна в порту, информировать капитана в подготовке документов и выполнении действий, требуемых для его оформления;

- при нанесении повреждений судну, порту или третьим лицам во время грузовых операций, швартовки или движе-

ния судна в порту, принять меры для защиты законных прав и имущественных интересов судовладельца, возмещения его убытков, урегулирования претензий сторон;

- контролировать оформление грузовых, отчетных документов и своевременную отправку их судовладельцу;

- по поручению капитана, судовладельца или фрахтователя подписывать грузовые или иные документы с обязательной оговоркой: "От имени судовладельца и капитана, только как агент";

- направить судовладельцу, а также в следующий порт захода информацию о времени выхода судна из порта и количестве погруженного на него груза;

- оформить комплекты грузовых и других документов и отослать их по адресам, указанным фрахтователем;

- собрать определенные документы по всем видам работ и услуг, оказанным судну в порту, составить окончательный дисбурсментский счет и направить его на оплату судовладельцу.

После отхода судна из порта агент обязан:

- направить судовладельцу, а также в следующий порт захода судна информацию о времени выхода судна из порта и количестве погруженного груза;

- оформить комплекты грузовых и других документов, своевременно отправить их по адресам, указанным фрахтователем;

- собрать оправдательные документы по всем видам работ и услуг, оказанным судну в порту, составить окончательный дисбурсментский счет и направить его на оплату судовладельцу.

Дисбурсментский счет – счет на расходы по обслуживанию судна в порту, произведенные судовым агентом, для

оплаты судовладельцем. В нем суммируются *портовые расходы* (по оплате портовых сборов и услуг); *грузовые расходы* (по оплате стивидорных, тальманских услуг); *судовые расходы* (по оплате технического и продовольственного снабжения, ремонта).

Судовой агент оказывает капитану необходимую помощь по широкому спектру вопросов во время пребывания судна в порту, как это предусмотрено агентским соглашением. Выступая представителем судовладельца, капитан дает указания агенту в рамках полномочий, определяемых рейсовыми инструкциями, агентским соглашением, условиями чартера и/или коносамента, а также устными распоряжениями судовладельца и/или фрахтователя. Капитан и агент строят свои взаимоотношения по принципу, согласно которому ***агент не является служащим судовладельца***. Агент осуществляет свою деятельность самостоятельно, за вознаграждение, и не состоит на службе у капитана. Агент обязан защищать законные интересы капитана и судовладельца. Агент может принимать к исполнению распоряжения и просьбы капитана, выходящие за рамки агентского соглашения, если они не противоречат законодательству и правилам, действующим в порту посещения или интересам третьих лиц.

До прихода судна в порт капитан обязан:

- информировать агента о предполагаемой дате прихода, количестве и размещении груза, экипаже на борту, возможных заболеваниях или требуемом лечении, типе сточно-фановой системы и емкости накопительного танка;
- передать агенту заявки на снабжение топливом, водой, продовольствием, на проведение ремонтных работ, стирку белья, заказывает пропуска на посещение судна представителями судовладельца, других фирм и организаций, родственниками членов экипажа;

- узнать от агента об особенностях кларирования судна в порту, составе комиссии по оформлению прихода, требуемых для ее членов судовых документов, чертежей, сертификатов.

Неполучение агентом своевременной информации, особенно о времени подхода, а также заявок на снабжение, освобождает агента от ответственности за неподготовленность к принятию и обслуживанию судна. Своевременно полученная информация дает агенту возможность качественно подготовиться к приему судна, без недоразумений и конфликтов осуществить погрузку/выгрузку, выполнить все функции и обязанности, предусмотренные агентским соглашением, сложившейся многолетней практикой и традициями.

По прибытию судна в порт и получению свободной практики капитан обязан:

- запланировать, при участии агента и стивидора, мероприятия по оптимальной загрузке/разгрузке судна;

- представить стивидорной компании, в случае выгрузки груза, исполнительный грузовой план с точным покомсаментным расположением груза; предъявить товароспроводительные документы и сертификаты; согласовать время проведения грузовых работ;

- информировать стивидорную компанию о грузоподъемности грузовых стрел и кранов, возможностях освещения грузовых помещений;

- получить от стивидорной компании очередность открытия трюмов, количество выделенных портом технологических линий (кранов), нормы грузовых работ;

- уточнить, работает ли порт в ночное время и предстоят ли перешвартовки или перетяжки судна;

- предложить стивидорам предварительный грузовой план, в случае погрузки груза, проверить состояние (транспорتابельность) груза, узнать о времени подачи вагонов, если обработка будет вестись по прямому варианту (судно-вагон).

В период проведения грузовых операций капитан и его помощники обязаны:

- контролировать ход выполнения грузовых операций, правильность укладки, маркировки, сепарации грузов;
- подготовить письма-протесты и передать их агенту для вручения порту, экспедиторской компании или грузоотправителю (при наличии претензий к состоянию груза);
- требовать от агента выполнения установленных норм грузовых работ и в случае целесообразности заказать через агента сверхурочные работы;
- контролировать расходы за различные услуги, оказанные судну в порту;
- вести учет стояночного времени судна в порту, который получает отражение в стейтменте и затем, с учетом сталийного времени, в таймшите.

Для надлежащего контроля и руководства работой агента, капитан и агент должны быть хорошо ознакомлены с условиями чартера. Необходимо особо обращать внимание на различные дополнения, приписки, исключения, внесенные в стандартную форму чартера, которые могут содержать существенные условия. Разумеется, капитан должен быть хорошо знаком с условиями агентского соглашения и с рейсовыми инструкциями судовладельца (фрахтователя). В этих инструкциях содержатся указания о пределах предоставляемых капитану полномочий в решении вопросов, связанных с агентированием судна.

Эксплуатационные и коммерческие результаты рейса во многом зависят от взаимодействия капитана и агента в период нахождения судна в порту. Взаимоотношения должны строиться, исходя из агентского соглашения, действующего законодательства, обычаев порта захода и хорошей морской практики.

Контрольные вопросы

1. По каким признакам классифицируются морские агенты?
 2. Что подразумевается под агентированием судна в порту?
 3. Назовите основные обязанности судового агента.
 4. Какие обязанности судовладельца по отношению к агенту предусмотрены агентским соглашением?
 5. Из каких этапов складывается работа морского агента по обслуживанию судна в порту?
 6. Что такое дисбурсментский счет? Какие расходы судна он содержит?
-

Тема 11. СТИВИДОРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВ

11.1. Стивидорные операции

Именно стивидорные операции являются основой деятельности портов, благодаря их четкой и умелой организации в порты привлекаются судо- и грузопотоки.

Стивидорные операции – операции, связанные с выполнением погрузочно-разгрузочных работ, размещением и укладкой грузов в трюмах или на палубе судна в соответствии с нормативными документами и хорошей практикой для обеспечения безопасности судна и сохранности груза при осуществлении рейса судна. Стивидорные операции осуществляются стивидорными фирмами, которые могут осуществлять и ряд других функций (тальянский счет, агентирование, экспедирование груза).

Стивидорные операции осуществляются, в основном, на территории и с участием портов. В зависимости от организационной формы и доли участия государства в управлении морским портом, порты подразделяются на следующие:

- порты, принадлежащие государству;
- порты, находятся в ведении муниципальных органов власти;
- порты, управляемые публичными компаниями;
- порты с комбинированной формой управления.

Основная роль в выполнении грузовых работ принадлежит стивидорным компаниям, которые осуществляют стивидорные операции. *Стивидором* может быть физическое лицо или компания, которая заключила соглашение с судовладельцем, его агентом или грузовладельцем на погрузку/выгрузку судна в порту. Стивидор осуществляет руководство и непосредственный контроль за выполнением этих работ. Не следует путать стивидора, который руководит грузовыми работами и отвечает за их качество, со стивидором – портовым работником (докером; грузчиком), занятым непосредственно на перегрузочных (стивидорных) работах.

В большинстве портов стивидорные компании осуществляют весь комплекс операций как на судне, так и на берегу. В некоторых портах перегрузочные работы делятся на стивидорные и терминальные. Каждая группа этих работ выполняется разными компаниями – стивидорной и терминальной. Подобное разделение практикуется на контейнерных терминалах, где ввиду перегруженности причалов контейнеры после выгрузки с судна транспортируются за пределы порта в места, специально отведенные для их хранения и обработки. Судовладелец вынужден сотрудничать с двумя операторами – стивидорным и терминальным.

По *форме собственности* стивидорные компании подразделяются на государственные, частные и смешанные.

По признаку *специализации* в зависимости от вида перегружаемого груза стивидорные компании подразделяются на компании универсальные и специализированные.

По *степени интеграции учредителей* стивидорные компании классифицируются как индивидуальные совместные (объединения партнеров) и глобальные (холдинговые, представляющие интегрированные логистические услуги).

По участию учредителей в формировании капитала стивидорные компании подразделяются на компании независимые и контролируемые судовладельцем или фрахтователем, грузовладельцем или агентом.

Для обеспечения благоприятных для себя сроков и условий грузовой обработки судов заинтересованные лица (судовладельцы, грузоотправители, грузополучатели) создают собственные стивидорные компании или покупают долю участия в капитале крупной стивидорной компании.

11.2. Обязанности судовладельца и стивидора по стивидорному соглашению

В каждом конкретном случае грузовой отработки судна стивидор и судовладелец договариваются о взаимных обязательствах по выполнению соответствующих операций, уровню ставок, перечню операций, входящих в стивидорную ставку. Все эти данные ложатся в основу заключаемого *стивидорного соглашения* – договора, который определяет правовые отношения между судовладельцем или фрахтователем и стивидорной компанией.

Основное содержание стивидорного соглашения:

- перечень обязанностей стивидора (подготовка к обработке судна, составление списка выполняемых работ, определение интенсивности погрузочно-разгрузочных работ);
- перечень обязанностей судовладельца (предоставление судовых лебедок, такелажа, электроэнергии, кранов и других механизмов);
- ставки стивидорных работ по всем видам услуг и по всем грузам;
- порядок и формы оплаты стивидорных работ, в том числе непредвиденных расходов (сверхурочных, за работу

в грязных или вредных условиях; расходов, вызванных конструктивными неудобствами судовых грузовых помещений, и т. п.);

- сроки и способы предъявления счетов за выполненные стивидорные работы и сроки их оплаты;
- порядок предоставления и размеров скидок со стивидорных ставок;
- взаимная ответственность, порядок и место решения всех споров, возникающих в связи со стивидорным обслуживанием судна.

При обработке контейнеров и колесной техники в стивидорное соглашение включаются условия, связанные с необходимостью выполнения специфических операций (загарка контейнеров, установка контейнеров на шасси, опломбирование контейнеров).

В *обязанности стивидора* по стивидорному соглашению входит:

- выгрузка груза из трюмов на причал, либо перегрузка в транспортные средства (вагоны, автомобили), либо транспортировка на склад;
- формирование грузовых мест на складе, транспортировка и погрузка в трюмы;
- предоставление грузчиков, крановщиков, водителей электропогрузчиков, водителей тягачей;
- предоставление автомашин, тягачей, ролл-трейлеров, грузозахватных устройств;
- раскрытие/закрытие трюмов, подготовка судовых кранов, стрел, такелажа;
- подвоз и укладка сепарации в трюмах и на палубе;
- организация грузовых операций с учетом ротации портов захода;
- маркировка грузов, мелкий ремонт поврежденных грузовых мест;

– организация счета груза в процессе погрузки/выгрузки; оформление грузовых документов;

– организация хранения грузов на складах, их выдача грузополучателю.

В *обязанности судовладельца или фрахтователя* по стивидорному соглашению входит:

- заблаговременное сообщение срока прихода судна, количества и характеристик груза, распределение его по трюмам;
- согласование организации стивидорных работ в соответствии с грузовым планом судна;
- предоставление в распоряжение стивидора исправных судовых лебедок, стрел, такелажа, а также электроэнергии для их работы;
- обеспечение освещения на судне, предоставление электрических переносных ламп;
- предоставление необходимых сепарационных материалов, а также средств крепления грузов, контейнеров и ролл-трейлеров;
- своевременная оплата услуг, оказываемых стивидором (оговариваются сроки, форма и порядок оплаты).

Стивидорные соглашения обычно заключаются на долгосрочный период (до двух лет), но с правом расторжения договора любой стороной до окончания срока его действия путем подачи заблаговременно уведомления об этом намерении.

11.3. Роль агента и администрации судна в снижении стивидорных расходов

Распределение расходов по стивидорным операциям согласовывается между сторонами договора морской перевозки груза (судовладельцем и фрахтователем) и определяется общепринятыми стандартными условиями. Главным условием стивидорного соглашения является сумма по оплате

работ, производимых стивидорной компанией. Обычно имеются в виду работы, выполняемые в обычное рабочее время, которое в большинстве портов мира считается с 8.00 до 17.00. Обработка судна в сверхурочное время оплачивается по повышенным тарифным ставкам, которые могут превышать базисные на 50–100 % в рабочие дни, и на 150–200 % в праздничные.

Применяются *три системы оплаты* стивидорных работ – повременная, сдельная и сдельно-прогрессивная. За любые отклонения (работа в неурочное время; в праздничные дни; с вредными грузами; в неудобных помещениях и т. п.) предусматриваются надбавки по всем системам оплаты стивидорных работ. Судовладелец также оплачивает все простои стивидорных бригад по вине судна (отсутствие электроэнергии, пара, поломки судовых грузовых механизмов и т. п.).

Если в процессе грузовых операций грузу или судну нанесены повреждения, то судовладелец обязан до окончания грузовых работ составить *сюрвейерный акт*, подтверждающий, что повреждения нанесены стивидорами и определяющий причины, характер и размер повреждений. Без такого документа никакие претензии судовладельца стивидорные компании не принимают.

Необходимо отметить, что в трамповом судоходстве функции агента по организации стивидорных работ ограничены, так как наймом стивидора и согласованием условий договора обычно занимается фрахтователь. В линейном судоходстве грузовые работы оплачивает, как правило, судовладелец, поэтому в подборе стивидорной компании и согласовании условий стивидорного соглашения ему оказывает помощь линейный агент.

Стивидорные расходы – одна из значительных статей эксплуатационных расходов судна. В трамповом судоходстве

стивидорные расходы могут составлять 5–10 % валовой суммы фрахта. В линейном судоходстве стивидорные расходы могут достигать 30–35 %. При стоянке судна в порту одной из важных задач капитана и агента является использование всех возможностей для снижения стивидорных расходов.

Рекомендации по снижению стивидорных расходов:

- агент обязан ознакомить капитана с действующими правилами и обычаями относительно предоставления и оплаты стивидорных услуг;
- судовая администрация должна следить за правильностью и плотностью укладки груза, иначе в порту назначения может возникнуть простой стивидорных бригад либо выгрузка будет проводиться по повышенным ставкам;
- допущенная при погрузке пересортица груза вызовет необходимость оплаты сортировки грузов в порту назначения;
- при заполнении коносаментов необходимо следить, чтобы был указан не только вес, но и объем груза в предвидении возможности того, что стивидоры применяют тарифные ставки по кубатуре груза. При указании объема груза не придется нести дополнительные расходы по их обмеру;
- судовой администрации необходимо заботиться о содержании грузовых стрел в надлежащем техническом состоянии, иначе простои стивидорных бригад из-за их неисправности будут отнесены за счет судна;
- агенту и капитану необходимо тщательно проверять счета за стивидорные работы, так как стивидорные компании иногда включают в них расходы за работы, которые по чартеру должен оплачивать грузополучатель/грузоотправитель (фрахтователь).

Нередко, целый ряд сопутствующих грузовых вспомогательных операций: крепление и раскрепление груза и кон-

тейнеров, мойка и зачистка трюмов и танков, тальманский счет – выполняются силами экипажа. В этих случаях агент должен заблаговременно оговорить все детали со стивидорами, в том числе согласовать условия работы и порядок оплаты. Достигнутые договоренности должны быть оформлены в виде обязательного аддендума к стивидорному соглашению. Оплата экипажу за выполненные работы может быть произведена наличными или чеком через капитана или агента. Какая бы система оплаты стивидорных работ ни применялась, все счета, представляемые стивидорами, подлежат самой тщательной проверке и калькуляции, чтобы оградить судовладельца/фрахтователя от необоснованных расходов.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение стивидорным операциям. Какие обязанности стивидора и судовладельца приведены в стивидорном соглашении?
2. Какие существуют системы оплаты стивидорных работ? В чем заключается их основной принцип?
3. Назовите меры, применяемые судовой администрацией по снижению стивидорных расходов судна в порту.

Тема 12. УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

12.1. Понятие и показатели качества продукции водного транспорта

Морское транспортное судоходство предназначено для оказания транспортных услуг с использованием морских судов. Основной продукцией водного транспорта являются услуги по перемещению грузов водным путем. Транспортные услуги должны удовлетворять требованиям сторон–участников перевозок – грузовладельцев, перевозчиков и судовладельцев. Качественные показатели продукции водного транспорта охватывают три основных критерия:

- приспособленность судов к перевозке необходимых видов грузов (требования к техническому состоянию и оборудованию судов);
- частота рейсов (требования к непрерывности транспортного процесса);
- цена услуг (требования к экономической целесообразности перевозки грузов).

Если перечисленные критерии не будут удовлетворены, то продукция водного транспорта не будет востребована. Полезный эффект, создаваемый транспортом, выступает в ви-

де предоставления транспортных услуг, а проблемы качества этих услуг сводятся к улучшению качества работы экипажей судов, портов и обслуживающих фирм, а также персонала судовладельческих компаний, занятого управлением эксплуатацией флота.

Качество продукции морского транспорта становится решающим фактором в конкурентной борьбе за потребителя (грузовладельца). Качество, в котором заинтересован потребитель, имеет комплексный характер и *должно сохраняться на всех этапах транспортного процесса усилиями добросовестного перевозчика*. Применительно к морским перевозкам все требования качества сводятся к одному комплексному показателю – *степени обеспечения сохранной и своевременной доставки грузов по назначению при приемлемой цене*.

Качество морских перевозок следует рассматривать в связи с конкретными потребностями клиентуры, которые находят отражение в договоре морской перевозки или других аналогичных документах. При этом в деятельности судоходных компаний необходимо учитывать разнонаправленность интересов участников процесса перевозки. Интересы грузовладельцев состоят в получении транспортных услуг в требуемом количестве и в качестве, позволяющем выполнить условия контракта купли-продажи по доставке товара покупателю (грузополучателю). Интересы судовладельцев состоят в получении заказов на выполнение транспортных услуг, которые обеспечили бы рациональное использование имеющихся в их распоряжении людских и материальных ресурсов с целью получения определенной прибыли. Главные цели транспортировки – сокращение времени доставки грузов и обеспечение их сохранности являются общими для грузовладельцев и судовладельцев.

Показатель качества – *срок доставки груза* – это период времени, в течение которого перевозчик обязан доставить груз по назначению и за соблюдение которого он несет ответственность перед грузовладельцами. Срок доставки груза включает в себя время, необходимое для транспортировки груза от пункта отправления до пункта назначения, включая время на операции по его погрузке и выгрузке, а также время на выполнение различных вспомогательных операций и оформление документов. За задержку в доставке груза перевозчик уплачивает грузовладельцу штраф, устанавливаемый в процентах от провозной платы. При возникновении чрезвычайных и неотвратимых обстоятельств перевозчик освобождается от уплаты штрафа за просрочку в доставке груза. В международной практике морских перевозок сроки доставки груза обычно не нормируются. Однако, при заключении чартера оговаривается, что судно немедленно после принятия груза должно направиться в порт выгрузки "*со всей возможной скоростью*". Любая задержка судна в рейсе по причинам, не указанным в договоре, дает право фрахтователю предъявить претензию перевозчику и потребовать от него возмещения понесенных убытков. О фактических выводах в отношении разумной быстроты исполнения этого условия свидетельствует такой пример.

Средняя коммерческая скорость доставки груза (миль/сут) определяется по формуле

$$V_{\text{к}} = \frac{l}{t_{\text{д}}},$$

где l – расстояние между портами, мили; $t_{\text{д}}$ – время доставки груза, сут.

Время доставки груза определяется по формуле

$$t_{\text{д}} = t_{\text{х}} + t_{\text{с}},$$

где $t_{\text{х}}$ – ходовое время судна, сут; $t_{\text{с}}$ – стояночное время судна в портах, сут.

Определение *стояночного времени* связано с необходимостью учитывать время стоянки судна под грузовыми операциями, рассчитываемое делением количества погруженного и выгруженного груза на величину соответствующих норм грузовых работ. Дополнительное стояночное время связано с особенностями порта, судна и груза и включает вспомогательные операции судна (перестановка от одного причала к другому; перетяжка вдоль причала; открытие/закрытие грузовых люков в случае непогоды; снабжение судна топливом, водой и т. п.; оформление формальностей, грузовых документов и т. д.) и время простоев судна по метеорологическим и производственным причинам (ожидание постановки судна к причалу; ожидание груза; неисправности грузовых средств и т. п.).

Время доставки груза определяется по формуле

$$t_{\text{д}} = \frac{l}{24 \cdot V} + \frac{Q_{\text{н}}}{M_{\text{н}}} + \frac{Q_{\text{в}}}{M_{\text{в}}} + t_{\text{доп}},$$

где V – эксплуатационная скорость судна, миль/ч; $Q_{\text{н}}$ – количество погруженного груза, т; $Q_{\text{в}}$ – количество выгруженного груза, т; $M_{\text{н}}$ – нормы грузовых работ в порту погрузки, т/сут; $M_{\text{в}}$ – нормы грузовых работ в порту выгрузки, т/сут; $t_{\text{доп}}$ – дополнительное время, сут.

Скорость доставки груза – один из важнейших качественных показателей работы судна имеет большое значение для

грузовладельца. Задержка грузов в пути означает замораживание основных и оборотных производственных фондов предприятий. Задержка в доставке груза может привести к его порче или к уменьшению прибыли грузополучателя из-за снижения цены на груз, дополнительных расходов на аренду склада. В международной практике морских перевозок считается, что *необоснованное отклонение* судна от маршрута выполнения рейса является существенным нарушением договора морской перевозки и лишает перевозчика его прав, предусмотренных договором. Отклонение от маршрута допустимо, если оно представляет собой обоснованное изменение географического маршрута, обусловленного в договоре перевозки.

Сохранность груза является важнейшим качественным показателем работы судна. Груз, предъявляемый к перевозке, должен быть доставлен по назначению не только в том же количестве, но и в полной сохранности, то есть без изменения формы и физико-химических свойств.

Причины повреждения груза при морской перевозке:

- порча груза, в результате которой груз потерял частично или полностью свою ценность и не может быть использован по назначению;
- недостача количества грузовых мест по сравнению с количеством, принятым к перевозке и указанным в транспортном документе (без хищения груза);
- недостача массы груза по сравнению с массой, принятой к перевозке со взвешиванием и указанной в транспортном документе (за исключением установленных норм естественной убыли грузов при их перевозке и перевалке);
- хищение груза (недостача мест или их содержимого в результате срыва контрольных лент, пломб, замков, взлома тары);

- пересортица – смешение товаров разных сортов или партий в трюмах судов или на складах портов;
- отгрузка портом или завоз судном груза не по назначению, то есть не в тот пункт, который указан в транспортном документе;
- некомплектная отправка, то есть отгрузка комплекта грузовых мест партии груза не одновременно на одном судне, а частично;
- неправильное оформление документов;
- отрыв документов от груза (отправление груза без документов или наоборот).

В международной практике морских перевозок *перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза с момента принятия груза к перевозке до сдачи его грузополучателю*. Момент начала этой ответственности за груз и момент ее окончания определяются Гаагско-Висбийскими правилами, национальным морским законодательством, обычаями и правилами морских портов и договором морской перевозки. Обычно считается, что груз утрачен, если он не был доставлен в течение 90 дней после срока, указанного в договоре. Задержкой груза считается его недоставка в обусловленный срок с учетом конкретных обстоятельств. При этом на перевозчике лежит обязанность доказывать обстоятельства, которые он не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело, а также вину грузоотправителя или грузополучателя, освобождающую перевозчика от ответственности за недоставку груза в срок. В Гаагско-Висбийских правилах имеется ряд статей, ограничивающих ответственность перевозчика за любые потери или убытки по грузам.

Согласно Гамбургским правилам морской перевозчик несет материальную ответственность за груз в размере его

фактической стоимости по общепринятой цене в месте и во время принятия его к перевозке. Кроме того, грузовладельцу перевозчик возмещает фрахтовые и иные платежи, связанные с перевозкой груза, и таможенные пошлины.

Обеспечение качества транспортных услуг и эффективности работы судоходной компании зависит от ряда факторов:

- судов и портового оборудования, которые зависят от качества их постройки, качества технической эксплуатации и ремонта;

- организации выполнения морской перевозки грузов на судне и грузовых операций в портах. Организация работ зависит от качества подготовки судового экипажа и специалистов портов, а также от качества информационного обеспечения морской перевозки грузов;

- транспортного качества предъявляемого к перевозке груза, которое зависит от качества приведения груза к состоянию готовности к морской перевозке и качества работы смежных видов транспорта;

- работы различных фирм и компаний, обслуживающих морской транспортный процесс.

Качество транспортных услуг, предоставляемых судоходной компанией базируется на мероприятиях технического и организационного характера и оценивается экономическими показателями, характеризующими ту выгоду, которую извлекают клиенты услуг судоходной компании при улучшении ее работы. Каждое технологическое решение имеет информационную, организационную и оперативную части. Суть *информационной части* – обобщение и оценка по критерию истинности имеющейся информации о грузах, условиях в порту погрузки и на маршруте транспортировки. Иными словами, необходимо составление информационной модели

перевозки, на основе которой разрабатывается грузовой план, и выполняются необходимые мероприятия по защите груза от агрессивных воздействий в период плавания. *Организационная часть* – выбор наиболее подходящего варианта организации процесса погрузки, включая подбор соответствующих технических средств, схем расстановки судового и берегового персонала, распределение выполняемых ими функций. *Оперативная часть* – совокупность действий в порту и на судне, направленных на достижение главной цели перевозки – сохранной и безопасной доставки грузов.

Основные направления улучшения качества транспортных услуг:

- расширение номенклатуры транспортных услуг с учетом изменения условий транспортировки и новых потребностей грузовладельцев;
- обеспечение в каждом отдельном случае гарантированного выполнения обязательств и условий договора морской перевозки;
- повышение культуры транспортного обслуживания клиентов;
- использование транспортных средств и способов перевозки минимально загрязняющих окружающую среду.

Показателем качественного выполнения транспортных услуг служит *экономический эффект, получаемый грузовладельцем* в результате сокращения расходов на оплату ремонта, возмещения стоимости поврежденных и утраченных товаров, а также за счет ускоренного возвращения в оборот стоимости грузов. Для *судовладельцев* имеет значение *предотвращенный ущерб* – сокращение компенсаций, выплачиваемых по претензиям грузовладельцев, а также поддержание имиджа надежного перевозчика на мировом транспортном рынке.

12.2. Ответственность перевозчика за обеспечение качества транспортировки грузов водным транспортом

Договор морской перевозки в качестве обязательного условия предусматривает сохранную доставку груза. Исходя из свободы контрактов, стороны могут согласовать условия договора перевозки, освобождающие перевозчика от ответственности за выполнение этого условия.

Исходя из исключительной рискованности морского судоходства и рассматривая морское плавание как совместное предприятие судовладельца и грузовладельца, стороны стремились к справедливому распределению рисков между собой. Ранее, в договорах морской перевозки условиями, освобождающими перевозчика от ответственности, принимались во внимание две причины – воздействие непреодолимой силы и пиратство.

В настоящее время в международных морских перевозках при определении сферы ответственности перевозчика за сохранность груза следует исходить из условий договора морской перевозки. Договор может опираться на положения Гаагских правил, Гаагско-Висбийских правил или Гамбургских правил. Согласно договору морской перевозки груза, перевозчик обязуется принять от грузоотправителя (фрахтователя) груз, доставить в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там выдать его фрахтователю либо, по указанию последнего, другому грузополучателю. Договор также содержит условия погрузки, перевозки и выгрузки груза, права, обязанности и пределы ответственности сторон при различных обстоятельствах, которые могут возникнуть в процессе морской перевозки, порядок оплаты фрахта и разрешения споров. Если договор морской перевозки оформлен чартером, а в качестве расписки в приеме груза

на судно использовалась штурманская расписка, не являющаяся оборотным документом, ответственность морского перевозчика устанавливается соглашением сторон, то есть одним из условий договора и не регламентируется на международном или национальном уровне.

Из общих принципов ответственности морского перевозчика за несохранность грузов допускаются некоторые *исключения*, связанные с тем, что в ряде случаев несохранность грузов может быть следствием таких обстоятельств, которые не могут быть устранены усилиями и заботами добросовестного перевозчика. Для того, чтобы снять ответственность за утрату и повреждение перевозимого груза, недостаточно простой ссылки на действие приведенных в Правилах исключительных рисков как причину несохранности груза. В каждом конкретном случае перевозчик должен доказать, что определенные обстоятельства имели место:

- утрата или повреждение груза произошли в результате наступления одного из перечисленных в Правилах исключительных рисков;

- со стороны перевозчика, со стороны судна (экипажа) и со стороны его агентов не было допущено небрежности, способствующей наступлению события, повлекшего за собой несохранность груза.

Каждый чартер содержит заранее подразумеваемое условие, что судно отправится в рейс без отклонения от маршрута следования. Если маршрут следования не указан в договоре, то должным признается обычный путь следования, то есть прямой географический путь. В определенных случаях отклонения от маршрута могут быть оправданы и судовладелец освобожден от ответственности. Оправдание наступает, если отклонение от маршрута необходимо для продолжения рейса или для обеспечения безопасности рейса,

если серьезная опасность угрожает судну или его грузу, для спасения человеческой жизни. Отклонение от маршрута не может быть оправдано, если его целью является спасение имущества, за исключением случаев, когда это специально оговорено в чартере. Иногда в чартере указываются ясно выраженные оговорки, разрешающие отклонение от маршрута.

Надлежащим исполнением договора морской перевозки со стороны перевозчика является:

- проявление должной заботливости по приведению судна в мореходное состояние;
- проявление заботливости о грузе на всех этапах перевозки;
- выдача груза правомочному получателю.

Обязанности перевозчика перед грузовладельцем:

- доставить груза к месту назначения на данном судне;
- проявлять надлежащую заботу о грузе, как во время обычного рейса, так и в случае опасности для груза, возникшей в результате каких-либо инцидентов. Всегда действовать в интересах грузовладельца;
- в случае необходимости, если капитан должен принять чрезвычайные меры (продать или заложить часть груза), прежде всего обратиться к грузовладельцу за инструкциями. Если связаться с грузовладельцем невозможно, капитан должен принять такие меры, которые будут наиболее выгодны грузовладельцу;
- предоставить грузополучателю разумное время для получения груза;
- следовать в рейсе без неоправданных отклонений и с разумной скоростью;
- сделать все возможное для качественного выполнения договора морской перевозки.

Причины и виды порчи и повреждения грузов при перевозке морем:

- *подмочки* – главным образом, продовольственных и волокнистых грузов. Подмочка может быть вызвана различными причинами; течью трубопроводов, негерметичностью люковых закрытий, атмосферными осадками, конденсатной влагой и абсорбцией влаги грузом из воздуха;

- *изменений температуры окружающей среды* – главным образом, продовольственных грузов. Повышение температуры активизирует деятельность микроорганизмов и усиливает процессы брожения, гниения и окисления. Значительное понижение температуры влечет за собой порчу отдельных продовольственных грузов и смерзаемость (потерю сыпучести) различных полезных ископаемых;

- *влияния собственных свойств грузов или воздействия других грузов.* Некоторые грузы обладают свойствами самонагреваться и самовозгораться, другие – слеживаться и твердеть. Продовольственные грузы восприимчивы к посторонним запахам, выделяемыми такими продуктами как сельдь, табак, кожа;

- *в результате механических воздействий.* Многие грузы, перевозимые в легкой таре или упаковке, могут повреждаться в процессе грузовых работ, укладки в трюмах. Последствием может быть раздавливание грузов, повреждение тары и упаковки, ухудшение их свойств и товарного вида.

Повреждения грузов во время морской перевозки по месту и причинам их возникновения можно разделить на несколько основных групп:

- *повреждения, возникшие по вине грузоотправителя, до начала погрузки на судно.* Они могут быть выявлены в процессе предварительного осмотра предъявленного к перевозке груза судовой администрацией или приглашенным

для этой цели независимым сюрвейером. Наиболее часто встречаются дефектные грузовые места, имеющие механические повреждения тары или упаковки, следы подмочки, отсутствие или недостаточное количество контрольных упаковочных лент. Эти повреждения возникают в результате небрежной перегрузки при доставке груза от поставщика (производителя) до причала. Сложнее определяется повреждение содержимого при целостности тары. Это требует внимания к грузовым местам, имеющим следы удара, протечки или посторонний запах. При возникновении сомнений грузовое место должно быть вскрыто в присутствии представителей судна и порта для тщательного осмотра содержимого, составлен соответствующий акт по результатам осмотра;

– *повреждения, полученные в процессе грузовых работ.*

Происходят в тех случаях, когда портовые работники не проявляют должной осторожности в обращении с грузами или нарушается технология грузовых работ;

– *повреждения вследствие неверного размещения и укладки грузов в помещениях судна.* В результате происходят: подмочка груза; порча груза из-за восприятия постороннего запаха от соседнего груза, раздавливания отдельных грузовых мест во время перехода морем, трения грузовых мест о выступающие металлические конструкции судового набора. Приведенные причины повреждения грузовых мест обуславливают необходимость приглашения независимого сюрвейера. На основании представленных сюрвейером данных, капитан принимает решение о необходимости и целесообразности внесения соответствующих оговорок в коносамент;

– *повреждения груза, произошедшие в результате нарушения перевозчиком обязанности предоставить судно в мореходном состоянии.* Подмочка вследствие плохого

технического состояния люковых закрытий, течи в балластных цистернах, трубопроводах; порча груза вредителями; восприятие грузом запахов из льял; порча груза из-за нарушения неисправностей судовых систем (рефрижераторной, вентиляционной, кондиционирования);

– *повреждения груза, происшедшие во время перехода морем из-за упущений судовой администрации* в результате невыполнения или неверного выполнения действующих правил перевозки и рекомендаций грузоотправителя в отношении поддержания в трюмах необходимого тепловлажностного режима, защиты груза от увлажнения;

– *повреждения или порча груза, явившиеся следствием проявления скрытых свойств груза*. Ряд грузов при определенных условиях активно вступает в контакт с окружающей средой. Причиной порчи груза может быть также присущий порок, означающий наличие в нем или в его упаковке скрытых дефектов, которые вызывают повреждение или порчу груза, несмотря на отсутствие небрежности или неправильного с ним обращения.

Недостача груза – это уменьшение его количества за время морской транспортировки, означающее разницу между количеством груза, указанным в транспортном документе, и фактическим количеством груза, прибывшего в порт назначения. Недостача массы груза происходит, в основном, по причине его естественной убыли – уменьшения массы груза за период транспортировки (или хранения), возникающего вследствие физических особенностей груза или биохимических процессов, происходящих в нем. Биохимические процессы характерны для скоропортящихся грузов и зерновых. Естественная убыль грузов, являясь неизбежной, предусматривается в правилах перевозок грузов морским транспортом в виде предельных норм. Основой нормирования

являются средние величины естественных потерь грузов, возникших в нормальных (средних) условиях перевозки.

Наиболее распространенными причинами недостачи целых грузовых мест являются просчеты тальманов при погрузке или при выгрузке; ошибки в грузовых документах; недогруз в порту отправления без отметки в грузовых документах; разрушение отдельных грузовых мест; падение грузовых мест в воду при перегрузочных операциях; хищение грузовых мест.

Недостача или повреждение груза на момент передачи его грузополучателю должна быть подтверждена в письменной форме. Если уведомления об ущербе грузу нет, то считается, что груз сдан в таком состоянии и качестве, как он описан в коносаменте. Обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика за несохранность груза или освобождения его от такой ответственности, удостоверяются актами или отметками на транспортных документах. Порядок оформления случаев несохранности перевозок определяется правилами страны и обычаями портов. Составляются специальные документы, которые фиксируют несохранность груза и являются основанием для предъявления претензий перевозчику. Также фиксируют перечень мер, предпринятых перевозчиком с целью предотвращения несохранной транспортировки груза. Это обстоятельство играет важную роль при рассмотрении требований грузовладельцев.

Состояние и количество принятого на судно груза фиксируется в штурманских расписках, а сделанные в них оговорки переносятся в коносаменты. В соответствии с Гаагскими правилами и большинством национальных законов количество груза, указанное в коносаменте, есть убедительное доказательство того, что такое количество погружено на

судно. Капитан, подписав "чистый" коносамент на дефектный груз, нарушает правила перевозки и создает основу для претензий к судовладельцу, которые нельзя будет отклонить.

Одним из видов контроля качества и количества перевозимых грузов в международном морском судоходстве является *независимая экспертиза*. Экспертиза выполняется *сюрвейерами независимых компаний* и обусловлена спецификой взаимоотношений физических и юридических лиц, находящихся в договорных отношениях. В процессе транспортировки грузов принимают участие грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель с привлечением на разных этапах перевозки фрахтователей, экспедиторов, стивидоров, страховщиков, работников портов. Поэтому часто возникает необходимость оценки транспортного процесса независимой стороной во избежание финансовых потерь или их сокращения. Независимая экспертиза позволяет получить документальное подтверждение количества и качества передаваемого груза, а также указать точную дату и место его передачи и на основе этого отклонить любые претензии по грузу, переданному в надлежащем состоянии и порядке. Независимый сюрвейер может быть приглашен одной из сторон участников транспортного процесса – грузоотправителем, грузополучателем или администрацией судна.

При сдаче грузов в портах ряда стран формы фиксации обнаруженной несохранности определяются действующими правилами и обычаями, касающимися приема/сдачи грузов. Если получение груза с судна подтверждается в форме расписки на коносаменте, то в ней отмечается и обнаруженная грузополучателем несохранность груза. Факты порчи груза обычно оформляются специальным документом, содержащим сведения о его повреждении при выгрузке с судна. Если грузу нанесен ущерб действиями стивидоров

в процессе грузовых операций, должен немедленно составляться акт с точным описанием размера и характера повреждения.

При некачественном ведении грузовых операций или счета груза капитан должен направить *письма протеста* стивидорной или тальманской компании. Помощь в защите интересов судна в подобных случаях может оказать морской агент, обслуживающий судно в данном порту. В случае обнаружения недостачи грузовых мест морской агент должен организовать их поиск на складах порта, направить соответствующий запрос о розыске груза в порт погрузки, принять другие меры, чтобы не допустить предъявления перевозчику претензий со стороны грузополучателя.

При выполнении коммерческих операций в процессе транспортировки грузов морем большое значение имеет достаточно полное и содержательное ведение записей в судовом журнале обо всех мерах, предпринимаемых на судне для обеспечения сохранности груза (контроль состояния груза, вентилирование трюмов, подтяжка креплений). Такие записи должны вестись как на переходе морем, так и на стоянке в портах в период грузовых операций.

При обнаружении на судне несохранности груза или коммерческого брака под руководством капитана должно быть проведено предварительное расследование по каждому случаю. Расследование осуществляется путем осмотра груза, грузовых помещений судна, его систем, обследования места происшествия, изучения грузовых и других документов. На основании расследования составляется акт, в котором отражаются причины повреждения груза, процент и степень повреждения или порчи груза, количество недостающих мест, прямые и косвенные виновники несохранности груза и коммерческого брака.

В некоторых странах существует система контроля за качеством загрузки судов и соблюдением требований по обеспечению безопасности плавания. В портах этих стран действуют бюро независимых сюрвейеров, которые по заявке судовладельца инспектируют качество загрузки судна и крепления груза и выдают соответствующий акт. В акте указывается, что грузовладелец подготовил, а судовладелец погрузил груз на судно в соответствии с договором морской перевозки и действующими правилами. В Канаде, США, Франции, Голландии при перевозке опасных грузов, зерна, леса получение акта о качественной загрузке судна является обязательным. Наличие такого акта позволяет защитить интересы перевозчика в случаях возникновения исков по грузу и помогает переложить часть ответственности на действие непреодолимых сил.

При выявлении случаев несохранности доставленных грузов в страховых целях составляется *аварийный сертификат*. Его составляет назначенный страховщиком аварийным комиссар по просьбе грузополучателя. Услуги аварийного комиссара оплачиваются грузополучателем и затем компенсируются страховщиком.

В случае нарушения условий договора морской перевозки, происходит судебное разбирательство с целью определения размеров убытков и ограничений ответственности перевозчика. Когда груз утрачен или поврежден, стоимость груза, подлежащего компенсации, приравнивается к стоимости, которую он имел бы в это время и в том месте, куда он должен был быть доставлен при нормальных условиях. Когда задерживается доставка груза, размер возмещения убытков обычно определяется разницей в рыночных ценах на груз на момент, когда он должен быть доставлен и когда он был фактически доставлен.

12.3. Морской протест и защита интересов судовладельца

Защита интересов судовладельца капитаном судна осуществляется путем оформления морского протеста. *Морской протест* – это оформленное в установленном порядке письменное заявление капитана судна с целью обеспечения доказательств, позволяющих защитить права и законные интересы судовладельца в тех случаях, когда во время плавания или стоянки судна имело место морское происшествие (авария), которое может явиться основанием для предъявления судовладельцу имущественных претензий.

На основании данных, приводимых в заявлении о морском протесте, капитан судна протестует против возможного предъявления имущественных требований к нему и судовладельцу (перевозчику) о возмещении ущерба, явившегося следствием обстоятельств, за которые судно не может нести ответственности. В морском протесте приводится описание случая или факта, который мог нанести или нанес ущерб судну или грузу, несмотря на принятые экипажем меры. Морской протест должен содержать описание происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему судна и груза. Оформление морского протеста не освобождает капитана или судовладельца от ответственности за ущерб, нанесенный судну или грузу, а лишь служит доказательством вины другой стороны. В практике морских перевозок основаниями для заявления морского протеста, связанного с работой судна, являются общая авария, частная авария, столкновения и навалы судов, лоцманская проводка, нарушение условий договора морской перевозки груза грузоотправителем, действия или распоряжения влас-

тей, оказание помощи и спасание, загрязнение моря нефтепродуктами и другими вредными веществами и т. п.

Общая авария – это убытки, возникшие от выбрасывания груза за борт; повреждение груза или судна при принятии мер общего спасания; выхода судна из порта из-за возникшей в порту угрозы для безопасности судна и груза; использования груза в целях обеспечения рейса. *Частная авария* – это убытки, возникшие вследствие уничтожения перевозчиком легковоспламеняющегося, взрывчатого груза в случае, если он был предоставлен к перевозке под другим наименованием и путем наружного осмотра перевозчик не мог удостовериться в его свойствах; уничтожение легковоспламеняющегося груза, принятого на судно с согласия перевозчика, если он представляет опасность для другого груза; неожиданно значительного для данного района плавания перепада температур, приведшего к конденсации водяных паров в трюмах и ухудшению качества или порче некоторых грузов; попадания воды в некоторые грузы; недостаточного вентилирования грузовых помещений и т. д.).

Капитан заявляет морской протест при наличии любого из вышеуказанных или других оснований, когда полученные или предполагаемые убытки причинены в результате обстоятельств, которые, несмотря на все принятые меры, не могли предотвратить капитан и экипаж.

Морской протест перекладывает обязанность по доказыванию вины перевозчика в утрате или повреждении груза на грузовладельца, страховщика и других заинтересованных лиц. Протест устанавливает законное предположение освобождения судовладельца от ответственности за убытки, вызванные происшествием.

Существующий в международной практике обычай требует, чтобы заявление о морском протесте было представлено

соответствующему органу в первом, после случившегося происшествия, порту захода судна. Правом заявления морского протеста обладает только капитан судна, который выступает как представитель судовладельца. Необходимую помощь капитану в выполнении всех требуемых по местным законам формальностей оказывает морской агент, обслуживающий судно в данном порту. С приходом судна в порт капитан должен вручить агенту заявление о морском протесте и выписку из судового журнала для представления в учреждение, уполномоченное осуществлять оформление морских протестов. Установлены сроки подачи протеста: в порту – в течение 24 часов с момента происшествия; во время плавания судна – в течение 24 часов с момента прибытия судна в первый порт после происшествия и до открытия люков грузовых трюмов, за исключением чрезвычайных обстоятельств.

Для составления морского протеста необходимы следующие документы: заявление капитана; заверенная капитаном выписка из судового журнала; список членов экипажа; свидетельские показания членов экипажа (не менее двух) по выбору капитана. В заявлении о морском протесте должны содержаться следующие необходимые реквизиты: дата, время и место подачи заявления; кому адресовано заявление; фамилия, имя, отчество, гражданство и место жительства капитана; название, флаг, принадлежность и порт приписки судна; порт отправления и порт назначения; указание о мореходном состоянии судна в начале рейса; сведения о грузе; описание обстоятельств происшествия; описание мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества; выражение протеста против возможных претензий; фамилии, имена, отчества, должностные положения и места жительства свидетелей; перечень прилагаемых документов (выписка из судового журнала, справка о време-

ни прибытия в порт). Заявление подписывается капитаном и скрепляется печатью судна. Плата за услуги, связанные с оформлением морского протеста, включаются агентом в дисбурсментский счет.

Контрольные вопросы

1. Что является продукцией морского транспорта, какие ее особенности?
2. Дайте определение понятия "качество морской перевозки грузов".
3. При каких условиях перевозка грузов считается доброкачественной?
4. Какие виды несохранности грузов при морской перевозке известны?
5. От каких факторов зависит качество продукции морского транспорта?
6. В каких международно-правовых документах оговаривается ответственность перевозчика за груз?
7. Каким образом, согласно Гаагским правилам, перевозчик обязан подготовить свое судно к предстоящему рейсу?
8. Что такое отклонение судна? В каких случаях оно разрешается по условиям чартера?
9. Назовите причины повреждения/порчи груза во время морской перевозки.
10. Что такое морской протест? Назовите основание для его заявления.

Тема 13. СТРАХОВАНИЕ ИНТЕРЕСОВ И РИСКОВ СУДОВЛАДЕЛЬЦА

13.1. Понятие о страховании и его значение для перевозок водным транспортом

Экономическая сущность страхования состоит в возмещении убытков из централизованного страхового фонда, созданного за счет взносов, производимых отдельными заинтересованными лицами. Страхование основано на том, что в результате распределения убытков, понесенных одним лицом, между всеми участниками транспортного процесса (судно, груз, фрахт) для каждого из них в отдельности убыток становится едва ощутимым, в то же время имущественное положение потерпевшего восстанавливается быстро и почти без всяких для него потерь. Страховые фонды находятся в распоряжении специальных страховых организаций и используются ими для компенсации потерь и убытков, возникающих у соответствующего лица от определенных опасностей.

Таким образом, цель морского страхования состоит в возмещении убытков, понесенных кем-либо из числа застрахованных лиц, путем распределения убытков между всеми страхователями. Международная торговля и морские перевозки

невозможны без страхования как обязательного условия международных контрактов. Возникли и быстро развиваются рынки страхования. Для судовладельцев, фрахтователей и других участников внешней торговли эти рынки выступают как сфера страховых услуг, ориентированных на обеспечение бесперебойности транспортного процесса и безопасности мореплавания.

Международный рынок морского страхования представлен страховой корпорацией Ллойда и Институтом лондонских страховщиков. Страховая корпорация Ллойда – это не компания, а объединение физических лиц (их около 3000), несущих неограниченную имущественную ответственность по своим обязательствам в связи с заключенными при их содействии договорами морского страхования. Реально работающие члены страховой корпорации Ллойд объединены в синдикаты. *Синдикат* – это форма объединения членов страховой корпорации Ллойд для совместного ведения дел по страхованию и перестрахованию (вторичное размещение рисков). Деятельность синдикатов строится по отраслевому принципу. Синдикаты, специализирующиеся на операциях морского страхования, как и все остальные синдикаты корпорации, не имеют прямой и непосредственной связи со своими клиентами в лице судовладельцев, фрахтователей и иных страхователей, обладающих конкретным страховым интересом. Общение по поводу морского страхования осуществляется через посредников – *страховых брокеров*, имеющих специальную аккредитацию при страховой корпорации Ллойд. Отсюда название – брокер Ллойда. Наличие аккредитации сопровождается крупным денежным взносом в корпорацию. *Страховой агент* является представителем страховщика и действует исключительно в его интересах и за его счет. Страховой брокер действует как представитель

страхователя в его интересах, а вознаграждение получает от страховщика.

Институт лондонских страховщиков, который сотрудничает и конкурирует с корпорацией Ллойд, состоит в том, что это учреждение разрабатывает стандартизированные условия договоров морского страхования, которые используются на практике многими страховыми компаниями в разных странах. Условия представляют собой *набор оговорок*, применительно к тем или иным страховым интересам, которые имеет судовладелец (перевозчик), выступающий в роли страхователя. Из набора оговорок формируются конкретные условия договора страхования.

Почти 100 % всех судовладельцев в настоящее время осуществляют страхование рисков, которые обусловлены морскими опасностями при осуществлении морского предприятия. Морские опасности – это обобщенное понятие, которое объединяет риски, связанные с торговым мореплаванием, и возникающие вследствие непредвиденных случайностей, форс-мажорных обстоятельств. Под морским предприятием, понимается рейс или период времени, в течение которого имущество (судно, груз), а также жизнь членов экипажа судна подвергается морским опасностям. Совокупность имущественных интересов, заключенных в определенном рейсе судна (судно, груз, фрахт) является объектом страхования. Страховой интерес выражает экономическую заинтересованность физического или юридического лица в морском страховании в целях минимизации и преодоления рисков, обусловленных морскими опасностями и другими непредвиденными обстоятельствами при выполнении рейса.

В морском страховании участвуют две стороны: *страхователь* (судовладелец, грузовладелец), то есть физическое или юридическое лицо, имеющее страховой интерес при осуществ-

влении морского предприятия, и *страховщик* (страховая компания), который за определенную плату принимает на себя риски опасностей, связанные с этим предприятием.

13.2. Виды и объекты страхования на водном транспорте. Договорное страхование. Взаимное страхование

В настоящее время страхование на морском транспорте совершается в двух организационных формах: договорное (акционерное, коммерческое страхование) и взаимное страхование. При *договорном страховании* между страховщиком и страхователем заключается договор о том, что страховая компания (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю (судовладельцу) или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб. При договорном страховании страховой фонд переходит в распоряжение и использование специально созданного финансового института и ставит цели получения прибыли. При *взаимном страховании* – страхователи, объединяясь в специально созданные клубы и ассоциации, создают страховой фонд для возмещения убытков, постигших кого-либо из участников клуба. Входящие в клуб судовладельцы одновременно являются страхователями и страховщиками. Клуб действует как центр по перераспределению убытков между его членами пропорционально вероятности убытка для каждого из них. При взаимном страховании страховой фонд остается в распоряжении и использовании участников фонда и не преследует целей получения прибыли.

Многообразие объектов, подлежащих морскому страхованию, форм страховых компаний и контингента их клиентов (судовладельцы, фрахтователи, грузовладельцы) обусловили необходимость классификации морского страхования. По характеру возникновения страховые правоотношения между страховщиком и страхователем подразделяются на *обязательное морское страхование* и *добровольное страхование*. Таким образом, *морское страхование* – это вид транспортного страхования, включающий в себя страхование судов, фрахта, груза и ответственности судовладельца перед третьими лицами. Если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, имеет место *двойное страхование*.

Правовую основу договорного страхования составляет *договор морского страхования*. Договор представляет собой двустороннее письменное соглашение, по которому одна сторона (страховщик) обязуется при наступлении страхового случая возместить убытки (выплатить *страховое возмещение*) другой стороне (страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор). Возмещению подлежат убытки, произошедшие вследствие предусмотренных в договоре опасностей или случайностей (страхового случая), которым подвергается объект страхования. Страхователь при заключении договора морского страхования обязуется уплачивать страховщику обусловленные страховые платежи (*страховые премии*). Договор морского страхования основывается на принципе добросовестности – все участники договора должны проявлять взаимно высшую степень добросовестности и доверия. Страхователи обязаны заботиться о застрахованном интересе (грузе), как если бы он не был застрахован. Несоблюдение принципа добросовестности

влечет недействительность договора страхования со всеми неблагоприятными последствиями для стороны, нарушившей его.

Под *страховым случаем* понимается фактическое наступление события, повлекшего за собой определенные последствия или убытки. При этом страхователь обязан принять разумные и доступные меры по предотвращению или уменьшению убытков, а также немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать его указаниям, если такие указания будут даны. Страховые случаи при всем их разнообразии характеризуются тем, что создают угрозу (то есть возможность) наступления убытков, но не влекут их с неизбежностью.

Каждый договор морского страхования содержит максимальный размер страхового возмещения – определенную *страховую сумму*, которую страхователь объявляет страховщику. Страховая сумма не должна превышать *страховую стоимость*, то есть сумму денежной оценки действительной его стоимости. Это правило называют лимитом страхования. По желанию страхователя страховая сумма может быть установлена на уровне, не достигающем величины страховой стоимости, и тогда имущество окажется застрахованным не полностью, а частично. В таком случае убытки страхователя вследствие наступления страхового случая компенсируются страховщиком выплатой *страхового возмещения*, пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости. *Страховые платежи (страховая премия)* – это плата за морское страхование. Для страхователя – это плата за риск, а для морского страховщика – денежное выражение оцененного риска и источник формирования страхового фонда, который, если произойдет страховой случай, предназначается на выплату страхового возмещения страхователю.

Страховой интерес – мера материальной заинтересованности в страховании. При этом может страховаться не только уже имеющийся интерес (судно, груз), но и ожидаемый страховой интерес от благоприятного завершения морского предприятия (фрахт или ожидаемая прибыль от продажи груза в месте назначения), а также имущественная обязанность, которой страхователь хотел бы избежать (ответственность судовладельца за несохранную перевозку груза) посредством страхования. По общему правилу, выраженный страховой интерес удостоверяется *страховым полисом* – документом, обычно именованным, выдаваемым страховщиком в удостоверение договора страхования и содержащим его условия. При этом страховые полисы в морском страховании подразделяются на *рейсовые* и *генеральные*. Генеральные полисы применяются при страховании грузов, по которым страховщик принимает на себя ответственность за убытки по застрахованным грузам, отправляемым или получаемым страхователем в течение определенного периода времени. При отправке груза, подпадающего под действие генерального страхового полиса, страхователь обязан сообщить страховщику все необходимые сведения. К числу таких сведений, в частности, относятся: название судна, на котором перевозится груз; путь следования груза и страховая сумма.

Правовую основу *взаимного страхования* составляет участие судовладельца в клубах взаимного страхования. В международном торговом судоходстве наиболее полно гарантируют свои имущественные интересы те судовладельцы, которые сочетают страхование на договорных началах с участием в клубах взаимного страхования. Наибольшую известность приобрели английские общества взаимного страхования. Эти общества принимают на страхование не только убытки от столкновения судов, но и ряд других рисков

(ответственность судовладельца за вред, причиненный лицам судового экипажа, пассажирам или береговым рабочим, а также за убытки от повреждения судном портовых сооружений и т. д.).

Взаимное страхование судовладельцев получило широкое распространение во всем мире. Клубы действуют в Англии, Швеции, Норвегии, США, Японии и других странах. Круг страховых рисков в этих обществах весьма широк. Клуб не только возмещает судовладельцу понесенные убытки и расходы, но и активно содействует их предотвращению или сокращению. Клубы взаимного страхования не конкурируют со страховыми компаниями, а дополняют их, принимая на себя те страховые риски, которые не охватываются договорным страхованием:

- ответственность за утрату или повреждение груза, происшедшие по вине перевозчика или другого лица, за действия которого он несет ответственность;
- ответственность перед третьей стороной, возникающая в результате столкновения и не подпадающая под обычное страхование;
- ответственность за ущерб, причиненный судам или находящемуся на них имуществу иным образом, чем столкновение, в результате небрежности в судовождении или управлении судном;
- ответственность за ущерб, причиненный береговым или плавающим сооружениям;
- непополненные доли, причитающейся с груза по общей аварии, в результате неуплаты ее грузовладельцем;
- штрафы, наложенные на судно таможенной или другими органами власти;
- ущерб, связанный с потерей жизни или болезнью моряков и других лиц, ответственность за которые возлагается на судовладельца.

В настоящее время деятельность в клубах взаимного страхования выходит за рамки чисто страховых операций. Они оказывают судовладельцам услуги по широкому кругу вопросов, связанных с эксплуатацией транспортных средств и морской перевозкой. Клубы располагают представителями в основных портах мира, которые оказывают эффективную помощь капитанам судов и агентам. С точки зрения многих судовладельцев, важнейшей услугой со стороны клубов является выдача гарантий для избегания ареста судна или освобождения его из-под ареста.

Финансовые средства клуба образуются из платежей, вносимых судовладельцами-членами клуба. Платежи эти подразделяются на авансовые взносы, вносимые в начале каждого полисного года, и дополнительные взносы, число, размер и сроки внесения, которые устанавливает комитет директоров в зависимости от финансовых результатов деятельности клуба. Из взносов образуется капитал, который расходуется на уплату убытков по претензиям. Кроме того, с членов взимается сбор, идущий на покрытие управленческих расходов по содержанию клуба. В клуб вступают не судовладельцы, а отдельные суда. Судно, застрахованное в клубе, называется *введенным судном*. Судовладелец может ввести в клуб одно судно, несколько судов или весь свой флот.

13.3. Условия страхования и порядок оформления страховых случаев

В результате заключения договора морского страхования между страхователем и страховщиком складываются определенные правоотношения, которые направлены на удовлетворение имеющихся страховых интересов. Таким образом, в ка-

честве страховой организации, участвующей в заключении договора морского страхования, могут выступать: акционерная страховая компания; клуб взаимного страхования; страховая корпорация Ллойд; Институт лондонских страховщиков.

Любая страховая организация применительно к заключаемому договору морского страхования – это морской *страховщик*. *Страхователь* – это судовладелец, морской перевозчик (фрагтователь), грузовладелец, пассажир или член экипажа морского судна. При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику *сведения об обстоятельствах*, которые имеют значение для определения степени риска события, угрожающего объекту страхования, и которые известны страхователю.

В отношении *судна, принимаемого на страхование*, к числу таких существенных обстоятельств относятся:

- год постройки судна (указывает страховщику на его техническое состояние);
- тип судна (сухогруз, нефтеналивное судно, газозов, автомобильный паром и т. д.);
- валовая вместимость судна;
- флаг судна (особое внимание обращается на факт регистрации судна под "удобным" флагом какого-либо иностранного государства. Регистрация судна под "удобным" флагом обеспечивает недосыгаемость судна для конфискации и взысканий органами власти страны проживания судовладельца);
- судовладелец (юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании);
- ограничения по району плавания.

В отношении *груза, принимаемого на страхование*, к числу таких существенных обстоятельств относятся:

- вид груза (генеральный, навалочный, крупногабаритный, рефрижераторный и т. д.);
- позиция товарной номенклатуры (например, в отношении сахара указывается, какой именно подлежит морской перевозке: сахар-сырец, сахар-песок, сахар-рафинад);
- тара и упаковка груза (мешки, бочки, коробки, ящики и т. д.);
- вес, объем груза в соответствующих единицах измерения;
- маршрут следования груза (с точки зрения ожидаемых погодных-климатических условий в процессе морской перевозки, а также необходимого технологического оборудования в порту погрузки и порту выгрузки для погрузочно-разгрузочных операций).

После заключения договора страхователь должен сообщать страховщику обо всех обстоятельствах, существенным образом увеличивающих опасность, которой подвергается застрахованное имущество. Такими обстоятельствами могут быть задержка рейса, плавание во льдах, буксировка застрахованным судном других судов и т. д. При страховании грузов имеются в виду значительное замедление отправки груза; изменение порта выгрузки; перегрузка на другое судно.

Если договор заключается, то в удостоверение его страхователю вручается страховщиком страховой полис, содержащий условия страхования. Обращаясь к страховщику с заявлением об истребовании страхового возмещения, страхователь обязан, в первую очередь, представить страховщику полис, а также документальные доказательства наличия у него страхового интереса, наступления страхового случая и суммы понесенных убытков. Убытки от страхового случая могут выражаться в повреждении или полной утрате застрахован-

ного имущества (судна, груза), имущественной ответственности судовладельца перед другими лицами. В последнем случае судовладелец выплачивает потерпевшей стороне соответствующую сумму и после этого получает от страховщика ее компенсацию.

В период эксплуатации суда подвергаются опасностям различного рода, зависящим от района плавания, вида перевозимых грузов и т. д. Посадка на мель, столкновение, повреждение судном портовых сооружений могут произойти в результате неправильного маневрирования при плохих погодных условиях. Возможно возгорание груза, пожар в машинном отделении. Огонь, в свою очередь, может стать причиной повреждений, а порой и полной потери судна. Наиболее тяжелые последствия возникают при опрокидывании судна в результате неправильной загрузки, когда гибнет судно, весь груз и экипаж.

В море всегда существуют опасности для судна, многие из них не зависят от человека, предсказать и минимизировать их воздействие очень трудно, а порой невозможно. Поэтому важно, чтобы судовладелец застраховал свое судно таким образом, чтобы были покрыты и его вложения и вложения кредитора в случае полной потери судна или нанесения ему больших повреждений.

Сделать это можно с помощью *страхования судов (страхования КАСКО)*, являющегося важнейшим страховым покрытием для судна. Данное страховое покрытие охватывает само судно и все находящиеся на борту устройства, которые принадлежат либо самой судоходной компании, либо взяты ею в аренду, а также все находящиеся на борту запасные части к самому судну или его механизмам. Часто его называют *страхованием "корпуса и машины"*. Страхование КАСКО не охватывает провиант, бункер, оборудование машинного

отделения и палубное вместе с другими устройствами, предназначенными для использования на судне, например, крепежными – для обеспечения безопасности и защиты груза. Также КАСКО страхование не покрывает увечье, смерть людей и причинение ущерба личному имуществу. Страхование КАСКО покрывает потери или повреждения судна, случившиеся в результате следующего:

- опасностей моря, рек, озер или других судоходных вод;
- пожара, взрыва;
- хищения посторонними лицами;
- выбрасывания груза за борт;
- пиратства;
- контакта с береговым транспортным средством, оборудованием дока (причала);
- землетрясения, молнии, извержения вулкана.

Страхование судов КАСКО имеет разновидности:

– "*С ответственностью за гибель и повреждение*" – условие так называемого "полного покрытия", когда страховщик возмещает судовладельцу убытки от гибели или повреждения судна;

– "*Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения*" – полностью возмещаются страховщиком убытки от полной гибели судна, а убытки от повреждений только в тех случаях, если они явились следствием крушения судна;

– "*Без ответственности за частную аварию*" – предполагает, что страховщик несет свои обязательства в том же объеме, что и на полных условиях страхования "С ответственностью за гибель и повреждение", но за исключением ответственности за частную аварию;

– "*С ответственностью только за полную гибель судна*" – финансовая ответственность страховщика перед судовладельцем возникает лишь в случае гибели судна.

Страхование грузов (*страхование КАРГО*) предполагает защитить экономические интересы грузовладельца, относящиеся к грузу, при его транспортировке судном. Лицом, заинтересованным в страховании груза, является тот, у кого могут возникнуть убытки, обусловленные гибелью или повреждением груза. После того, как право собственности на груз переходит к покупателю груза, с этого момента у него возникает страховой интерес в отношении груза. По условиям контрактов купли-продажи получившим широкое распространение в международной коммерческой практике, продавец обязан застраховать проданный товар в пользу покупателя. Интерес в страховании груза могут, кроме собственника груза, иметь и другие лица (например, хранитель), если по условиям обязательства он принимает на себя риск случайной гибели или повреждения вверенного ему товара.

Риск потери или повреждения груза при морской транспортировке в той или иной степени всегда будет иметь место. Это зависит как от сил природы, от неисправностей судового двигателя, так и от человеческих ошибок, неосторожности или халатности. Характер и свойства самого груза тоже несут в себе некоторую часть риска. К этому также имеет отношение тип и характеристики самого транспортного средства – судна, время транспортировки, способ передвижения и его маршрут. Таким образом, груз во время транспортировки подвергается влиянию множества различных, в том числе агрессивных, факторов, на которые его владелец, да и сам перевозчик не могут повлиять. Ответственность морского перевозчика за груз регулируется законами, принятыми государствами в соответствии с международными конвенциями. В большинстве своем положения об ответственности перевозчика не имеют никаких исключений. Это значит, что

стороны не могут заключать договоры морской перевозки в обход национального закона или международных конвенций.

Перевозчик несет ответственность возмещения за потерю или повреждения, нанесенные грузу в то время, когда груз находится на его ответственности, то есть от момента получения до момента сдачи. Ответственность возмещения подразумевает, что сам перевозчик, его служащие или другие лица, которых он нанимает для выполнения поручений, связанных с транспортировкой, могут быть призваны к ответственности за повреждение или потерю груза.

Страхование грузов имеет разновидности:

– "*С ответственностью за все риски*" – возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие по любой причине; убытки, расходы и взносы по общей аварии; все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению груза, а также по уменьшению убытка;

– "*С ответственностью за частную аварию*" – возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури или других стихийных бедствий; крушения или столкновения судов друг с другом; удара судна о неподвижные или плавучие предметы; посадки судна на мель; взрыва; повреждения судна льдом, подмочки груза забортной водой, а также мер, принятых для спасения или тушения пожара; убытки вследствие пропажи судна без вести; убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива;

– "*Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения*" – возмещаются убытки от полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури или других сти-

хийных бедствий; крушения или столкновения судов друг с другом; удара их о неподвижные или плавучие предметы; посадки судна на мель; взрыва; повреждения судна льдом: подмочки забортной водой, а также мер, принятых для спасения или тушения пожара; убытки вследствие пропажи судна без вести; убытки от полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива; убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения судов друг с другом или со всяким неподвижным или плавучим предметом, включая лед; пожара или взрыва на судне; посадки судна на мель; убытки, расходы и взносы по общей аварии.

Для подчеркивания непрерывности страховой защиты на всем пути следования груза в договорах страхования (полисах) используется оговорка о страховании "От склада до склада" или "От двери до двери".

При любом варианте страхового договора страховщик не принимает на себя обязательств по убыткам, вызванным следующими причинами:

- естественная убыль груза и другие его свойства, приводящие к неизбежным потерям;
- погрузка грузов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания, без уведомления страховщика;
- военные, пиратские действия, народные волнения, распоряжения властей, забастовки и т. п.;
- умысел или грубая неосторожность страхователя, грузоотправителя, грузополучателя или их представителей;
- задержки в доставке;
- влияние температуры и влажности трюмного воздуха и подмочка груза конденсатом;
- несоответствие тары и упаковки грузу, а также отправка груза в поврежденном состоянии.

Аварийный комиссар – уполномоченное юридическое или физическое лицо морского страховщика, которое занимается установлением причин, характера и размера убытка в результате аварии и нанесения ущерба застрахованному имуществу (судну, грузу). К услугам аварийного комиссара прибегают страховщики для защиты своих интересов при наступлении страхового случая с застрахованным имуществом. По результатам проведенной работы аварийный комиссар составляет *аварийный сертификат*, на основании которого страховщик принимает решение о страховой выплате или об отклонении претензий страхователя.

Аварийный сертификат содержит подробные данные об обстоятельствах дела и все сведения, необходимые для окончательного расчета по убытку и оплате страхового возмещения. Аварийный сертификат прикладывается к письменному заявлению страхователя о возмещении ущерба по факту страхового случая, исходя из условий заключенного ранее договора морского страхования.

Страховщик может отказать в уплате страхового вознаграждения, если страхователь:

- сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске;
- не известил страховщика о существенных изменениях в риске, которые появились после заключения договора страхования;
- не принял мер к спасению и сохранению груза и не известил о страховом случае страховщика.

Договорное страхование судна традиционно не распространяется на целый ряд рисков, связанных как с владельцем судна, так и с использованием судна для перевозки грузов. Страхование КАСКО не предусматривает возмещение убыт-

ков судовладельцу, связанных с его ответственностью за груз, а именно: от недостачи и повреждения груза, от таможенных и других штрафов, уплачиваемых судовладельцем из-за ошибок и упущений капитана и членов судового экипажа и других лиц.

Решение о страховании судна принимает судовладелец, который и оформляет все необходимые документы на определенных условиях. О факте и условиях страхования сообщается капитану, который должен обеспечить выполнение необходимых действий, вытекающих из договора страхования.

О наступлении страхового случая оповещается страховая компания. После оповещения о случившемся всех заинтересованных сторон и получения рекомендаций или указаний от судовладельца и клуба страховщиков капитан действует в соответствии с указаниями. Капитаном могут приглашаться независимые сюрвейеры для оценки масштабов и установления причин порчи, устанавливаются непосредственные контакты участников перевозки между собой, начинается расследование инцидента.

При угрозе ареста судна в эту схему включают местный суд и банк, финансирующий страховую компанию. С ними дела решают адвокаты страховщика груза. Для разбирательства случая несохранной доставки груза и защиты интересов судовладельца капитан и офицеры должны подготовить комплекс документов:

- план судна (расположение грузовых помещений, танков и т. д.);
- мерительное свидетельство судна;
- классификационный сертификат;
- судовая роль;
- доклады капитана (ст. помощника, ст. механика) о регулярном осмотре и обслуживании судна и его оборудования;

- инструкции компании по обслуживанию судна;
- графики обслуживания, проверок и ремонта;
- журналы проверок, обслуживания;
- система судового менеджмента, записи о внешних и внутренних проверках;
- записи о содержании и корректуре навигационных пособий;
- записи о ремонтах, выполненных сторонними организациями;
- дипломы и сертификаты членов экипажа;
- записи о проверках грузовых устройств;
- расчеты дедвейта судна;
- судовые расчеты изгибающих моментов в различных стадиях эксплуатации;
- расчеты остойчивости;
- расписки грузовых помощников капитана в приеме груза;
- коносаменты;
- чартер-партия;
- заявление о морском протесте;
- выдержки из судового журнала для периода плавания с грузом, включая погрузочно-разгрузочные операции;
- записи о вентилировании трюмов;
- записи о замерах температур воздуха в грузовых помещениях;
- записи о замерах воды в льяхлах;
- машинный журнал за этот период;
- нотис о готовности судна к грузовым операциям.

Представленные капитаном, экспертами, сюрвейерами документы анализируются и всесторонне изучаются клубом страховщиков, в котором застрахованы риски судна (перевозчика) в отношении состояния груза, и страховщиком грузополучателя. Страховщик грузополучателя выплачивает гру-

зовладельцу страховое возмещение и на основе принципа суброгации предъявляет финансовые претензии перевозчику. Защиту интересов перевозчика и возмещение убытков (судовладелец компенсирует потери грузовладельца, связанные с несохранной доставкой груза) осуществляет клуб взаимного страхования.

Суброгацией называется переход к страховщику после уплаты страхового возмещения права страхователя на возмещение оплаченных им убытков. В силу суброгации страховщик заменяет собой страхователя (грузовладельца) в его правоотношении с причинителем убытков – морским перевозчиком. Однако последний несет правовую ответственность за груз лишь при наличии вины, в то время как страховщик обязан возместить убытки вообще не связанные с чьей-либо виной и носящие характер случая или непреодолимой силы.

Грузовладелец, получивший страховое возмещение от страховой компании, теряет право предъявлять претензии и иски перевозчику. Если груз был застрахован на страховую сумму, меньшую его реальной страховой стоимости, грузовладелец может претендовать на получение от перевозчика разницы между суммой, полученной от страховщика, и реальной стоимостью утраченного груза.

Более универсальным средством повышения финансовой устойчивости страховых операций является перестрахование. Суть *перестрахования* в том, что страховщик, выдавший страховое покрытие судовладельцу, передает часть ответственности и соответствующую ей часть страхового фонда другому страховщику, который в данном случае именуется *перестраховщиком*. Перестраховщик вступает в договорные отношения не с судовладельцем, а с первоначальным страховщиком.

13.4. Расчеты по страховым премиям и страховому возмещению

Размер страховой премии определяется с учетом характера и степени риска, под угрозой которого находится предмет страхования, а также суммы убытков, которые может понести страхователь. Так, *при страховании судна* на размер страховой премии влияют такие факторы, как возраст судна, класс судна, район плавания, характер предназначенных к перевозке грузов и т. п. *При страховании груза* размер премии зависит от качества тары и упаковки, места расположения груза на судне, от времени года перевозки и т. д.

Страховая премия исчисляется по ставке, представляющей определенный процент страховой стоимости застрахованного имущества. Страховая премия уплачивается в той же валюте, в какой подлежит выплате страховое возмещение.

Размер страховой премии определяется по формуле

$$R = p \cdot D,$$

где R – страховая премия; p – вероятность наступления страхового случая; D – страховая сумма.

Пример расчета страховой премии

| | |
|-------------------------------------------|-----------------------------------|
| Страховая сумма объекта страхования | $D = 10000$ дол |
| Вероятность наступления страхового случая | $p = 1 \%$ |
| Страховая премия | $R = 10000 \times 0,01 = 100$ дол |
| Застраховано объектов | 250 объектов |
| Страховой фонд | $Q = 100 \times 250 = 25000$ дол |
| В течение срока страхования погибает | 1 объект |

| | |
|----------------------------------|---------------------------|
| Страховое возмещение составит | 10000 дол |
| Доход от страхования составит | 25000 – 10000 = 15000 дол |

Сумма страхового возмещения получилась больше собранного страхового фонда. Следовательно, надежное для страховщика страхование обеспечивается при достаточно большом количестве застрахованных объектов или малом количестве страховых случаев. Прибыль от страховых операций – не единственный источник доходов страховок компании. Значительным источником доходов является инвестирование страхового фонда, который находится в полном распоряжении страховщика.

Контрольные вопросы

1. В чем состоит экономический смысл морского страхования?
2. Что понимается под морским предприятием?
3. Какие существуют организационные формы морского страхования?
4. Какие риски покрывает добровольное и взаимное страхование?
5. Назовите действия капитана при наступлении страхового случая.
6. Какие документы необходимо подготовить судовой администрации при разбирательстве случая несохранной доставки груза с целью защиты интересов судовладельца?

**Программа учебной дисциплины
"Коммерческая работа на водном транспорте"
для подготовки магистров направления
8.030601 "Логистика"**

Предметом изучения учебной дисциплины являются теоретико-методические основы выполнения коммерческих операций по организации и выполнению перевозок грузов на морском и речном транспорте; взаимодействие материальных, информационных и финансовых потоков в логистических системах.

Междисциплинарные связи: "Логистика", "Менеджмент", "Операционный менеджмент морехозяйственного комплекса", "Логистический менеджмент", "Управление цепями снабжения", "Маркетинг транспортных услуг", "Право".

Программа учебной дисциплины состоит из таких **содержательных модулей:**

1. Основные направления коммерческой работы на водном транспорте. Фрахтовый рынок.
2. Классификация перевозок.
3. Технично-экономические характеристики средств водного транспорта.
4. Транспортные характеристики грузов.
5. Внешнеторговые операции.
6. Договор морской перевозки и виды фрахтования.
7. Коммерческие операции по перевозке грузов на специализированных судах.
8. Условие обработки и обслуживания судов в портах.
9. Брокерское обслуживание фрахта.
10. Агентирование судов.

11. Стивидорное обслуживание судов.
12. Управление качеством продукции водного транспорта.
13. Страхование интересов и рисков судовладельца.

1. Цель и задания учебной дисциплины

1.1. Целью изложения учебной дисциплины "Коммерческая работа на водном транспорте" является формирование у студентов комплекса теоретических знаний и практических умений проведения коммерческих работ на водном транспорте и оценки взаимодействия материальных, информационных и финансовых потоков в логистических системах водного транспорта.

1.2. Основными заданиями изучения дисциплины "Коммерческая работа на водном транспорте" является изучение основных теоретико-методических основ коммерческих работ на водном транспорте, как специфического формата логистической деятельности; раскрытие сути и специфики грузовых перевозок и информационных потоков при транспортировке грузов морем; изучение особенностей заключения договоров на перевозку и перегрузку грузов; изучение особенностей обслуживания судов и грузов в портах и в море; изучение методов управления качеством продукции на водном транспорте.

1.3. В соответствии с требованиями образовательно-профессиональной программы студенты должны

знать:

- основные направления коммерческой работы на водном транспорте;
- технико-экономические характеристики средств водного транспорта;
- виды морских перевозок и транспортные характеристики грузов;

- особенности внешнеторговых операций;
- виды договоров морской перевозки и фрахтования судов;
- особенности коммерческих операций по перевозке грузов на специализированных судах;
- условия обработки и обслуживания судов в портах;
- брокерское обслуживание фрахта, агентирование судов, стивидорное обслуживание судов;
- методы управления качеством продукции водного транспорта;
- особенности страхования интересов и рисков судовладельца;

уметь:

- определять валовую и чистую вместимости судна;
- определять совместимость грузов при перевозке в одном грузовом помещении;
- рассчитывать остойчивость судна при проведении грузовых операций и в рейсе;
- рассчитывать время рейса, среднюю коммерческую скорость судна, время стоянки судна под погрузкой/выгрузкой;
- разделять аварии судов на общие и частные;
- рассчитывать доход страховой компании и выполнять расчеты по страховым премиям и страховому возмещению.

На изучение учебной дисциплины отводится 108 часов (три кредита ЕКТС).

2. Информационной объем учебной дисциплины

Блок содержательных модулей 1. Характеристики грузов, судов и фрахтового рынка.

Тема 1. Основные направления коммерческой работы на водном транспорте. Фрахтовый рынок.

Основные направления коммерческой работы на водном транспорте. Классификация фрахтового рынка по форме орга-

низации работы судов, по видам перевозимых грузов, по видам фрахтования судов. Конъюнктура фрахтового рынка. Тарифная ставка. Фрахтовая ставка.

Тема 2. Классификация перевозок.

Классификация перевозок по видам, району плавания, форме организации судоходства. Конференциальные линии. Регулярные судоходные линии. Срочные судоходные линии. Торгово-промышленное судоходство. Смешанные перевозки.

Тема 3. Техничко-экономические характеристики средств водного транспорта.

Линейные характеристики судна. Массовые, объемные и скоростные характеристики судна. Нормирование высоты надводного борта. Правила о грузовой марке. Грузовая марка. Международная конвенция по обмеру судов. Режим конверсии грузовой марки. Тоннажная марка.

Тема 4. Транспортные характеристики грузов.

Классификация грузов. Нормативная документация грузов. Требования к грузовой таре. Маркировка грузов. Перевозка навалочных грузов. Незерновые грузы. Зерно. Перевозка генеральных грузов. Расчет количества груза. Массовые грузы: волокнистые, каучук, целлюлоза, бумага. Металлы, металлоизделия и железобетонные конструкции. Укрупненные единицы генеральных грузов. Перевозка леса. Классификация лесных грузов. Нормативные документы на перевозку лесных грузов. Подготовка судна к перевозке леса и правила укладки лесного груза в трюмах и на палубе. Расчет остойчивости судна и допустимая высота палубного каравана. Крепление палубного груза. Перевозка скоропортящихся грузов. Нескоропортящиеся грузы в обычных условиях хранения: хлебные грузы в таре, кофе, какао-бобы, жмых, шрот. Санитарный и карантинный режимы перевозки. Перевозка животных и грузов животного происхождения. Перевозка

опасных грузов. Классификация опасных грузов. Виды опасности. Требования к судам, перевозящим опасные грузы. Требования к таре, упаковке и размещению опасных грузов на судне. Оформление транспортной документации при перевозке опасных грузов. Перевозка наливных грузов. Классификация и свойства наливных грузов. Особенности перевозки некоторых наливных грузов на танкерах.

Блок содержательных модулей 2. Договоры и коммерческие операции морской перевозки.

Тема 5. Внешнеторговые операции.

Международная торговля и морские перевозки. Особенности работы водного транспорта. Базисные условия поставки товаров. Транспортные условия внешнеторговых сделок. Система и порядок международных расчетов по внешнеторговым и морским транспортным операциям.

Тема 6. Договор морской перевозки и виды фрахтования.

Формы договора морской перевозки и сферы их применения. Виды фрахтования. Рейсовый чартер. Коносамент. Букинг-нот. Берс-нот. Фиксчюр-нот. Генеральный контракт. Соглашение о судовом менеджменте.

Тема 7. Коммерческие операции по перевозке грузов на специализированных судах.

Угольные и рудные чартеры. Грейферная оговорка. Шкала норм погрузки. Зерновые чартеры. Судно, во всех отношениях подготовленное к рейсу. Географические опционы по портам погрузки и выгрузки. Наливные чартеры. Дополнительная зачистка и мойка танков. Универсальные проформы чартеров. Всеобщий Универсальный чартер "Gencon".

Блок содержательных модулей 3. Обслуживание судов.

Тема 8. Условие обработки и обслуживания судов в портах.

Коммерческая подготовка судна к рейсу. Погрузка груза. Переход судна морем с грузом на борту. Выгрузка груза. Права и обязанности капитана при подготовке судна к рейсу.

Портовые формальности. Таможенные инспекторы. Пограничники. Врач. Оформление прихода и отхода судна. Контроль судна во время стоянки в порту. Виды контроля. Контроль государства порта. Черноморский меморандум о взаимопонимании в отношении контроля судов государством в портах Черного моря.

Тема 9. Брокерское обслуживание фрахта.

Брокерская служба и ее функции. Брокер и принципал. Фрахтовый брокер. Брокер-аквизитор. Брокер по купле-продаже судов. Брокерское обслуживание фрахтователя. Принципал-судовладелец, принципал-фрахтователь. Порядок заключения фрахтовых сделок.

Тема 10. Агентирование судов.

Понятие об агентировании судов. Классификация морских агентов по объему полномочий, в зависимости от стороны, номинировавшей агента, по форме организации перевозок грузов. Оформление судна в порту. Техническое обслуживание и снабжение судна в порту. Коммерческие услуги. Права и обязанности агента и судовладельца по агентскому соглашению. Агентирование судов: этапы, контроль и руководство работой агента.

Тема 11. Стивидорное обслуживание судов.

Стивидорные операции. Классификация стивидорных компаний. Обязанности судовладельца и стивидора по стивидорному соглашению. Стивидорные расходы. Роль агента и администрации судна в снижении стивидорных расходов.

Тема 12. Управление качеством продукции водного транспорта.

Понятие и показатели качества продукции водного транспорта. Степень обеспечения сохранной и своевременной доставки грузов по назначению при приемлемой цене. Средняя коммерческая скорость доставки груза. Определение стояночного времени судна. Ответственность перевозчика за

обеспечение качества транспортировки грузов водным транспортом. Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила морской перевозки. Основные направления улучшения качества транспортных услуг. Надлежащее исполнение договора морской перевозки со стороны перевозчика. Причины и виды порчи и повреждения грузов при перевозке морем. Морской протест и защита интересов судовладельца.

Тема 13. Страхование интересов и рисков судовладельца.

Понятие о страховании и его значение для перевозок водным транспортом. Виды и объекты страхования на водном транспорте. Договорное страхование. Взаимное страхование. Условия страхования и порядок оформления страховых случаев. Расчеты по страховым премиям и страховому возмещению.

Приложение 2

Контрольные вопросы по учебной дисциплине "Коммерческая работа на водном транспорте"

1. По каким признакам структурирован мировой фрахтовый рынок?
2. В чем заключаются основные отличия фрахтовых рынков трамповых и линейных судов?
3. Что такое фрахтовая конференция и альянс?
4. Из каких географических секций состоит фрахтовый рынок?
5. Какие факторы влияют на состояние мирового фрахтового рынка?
6. Что такое конъюнктура фрахтового рынка?
7. Почему цены морской перевозки грузов являются важнейшей функцией фрахтового рынка?
8. Что показывает коэффициент рыночной конъюнктуры?
9. В чем заключаются принципиальные различия между фрахтовой и тарифной ставками?
10. Какие факторы влияют на конъюнктуру фрахтового рынка?
11. С помощью каких показателей выполняется анализ конъюнктуры фрахтового рынка?
12. Дайте определение договора морской перевозки. Кто его заключает?
13. Перечислите наиболее используемые формы договора морской перевозки. В чем заключаются их характерные особенности?
14. Какие формы организации работы судов существуют в международном торговом судоходстве? Дайте характеристику коммерческих условий их работы.

15. Назовите участников транспортного процесса в транспортном судоходстве. На каких договорах и как строятся их взаимоотношения?

16. Как иначе называют работу судов последовательными рейсами? В чем заключается отличие от работы судов в линейном судоходстве?

17. Перечислите обязательные условия линейного судоходства.

18. Как строятся договорные отношения между участниками транспортного процесса в линейном судоходстве?

19. Какие новые формы организации международных перевозок получили распространение в настоящее время?

20. Перечислите линейные характеристики судна. Укажите их роль в коммерческой перевозке грузов.

21. Как осуществляется нормирование высоты надводного борта судна?

22. Для чего осуществляется нормирование высоты надводного борта судна?

23. Каким знаком изображается грузовая марка судна?

24. Перечислите массовые характеристики судна.

25. Дайте определение дедвейта и грузоподъемности судна. Укажите их взаимосвязь и отличия.

26. Как определяется грузовместимость судна?

27. Что такое режим конверсии грузовой марки?

28. Как изображается тоннажная марка?

29. Перечислите скоростные характеристики судна.

30. Классифицируйте грузы, предъявляемые к морской перевозке.

31. Назовите требования, предъявляемые к грузовой таре.

32. Как осуществляется маркировка грузов?

33. Назовите особенности перевозки незерновых навалочных грузов.

34. Назовите особенности перевозки зерновых грузов.
35. Дайте классификацию генеральных грузов и укажите особенности их перевозки.
36. Дайте классификацию лесных грузов и укажите особенности их перевозки.
37. Как оценивается остойчивость судна при перевозке лесных грузов?
38. Дайте классификацию скоропортящихся грузов и укажите особенности их перевозки.
39. Дайте классификацию опасных грузов и укажите особенности их перевозки.
40. Дайте классификацию наливных грузов и укажите особенности их перевозки.
41. Назовите главные формы внешнеэкономических связей.
42. Какие внешнеторговые операции осуществляются с использованием морского транспорта?
43. По каким признакам классифицируются торговые и транспортные посредники?
44. Каким образом государство регулирует свою внешнеэкономическую деятельность?
45. Какие условия должны быть предусмотрены в контракте купли-продажи?
46. Какими способами может быть определено качество товара?
47. Перечислите транспортные условия контракта купли-продажи.
48. Что такое Правила Инкотермс? Назовите причины и цель их разработки.
49. Назовите принципиальные вопросы доставки товара по назначению, которые определяются базисными условиями поставки.

50. Каковы обязанности сторон по контрактам купли-продажи, заключенных на базисных условиях групп F и C Правил Инкотермс? В чем состоят их основные отличия?

51. Обозначьте момент перехода рисков продавца на покупателя при поставках на DES-условии.

52. Какие международные валютные системы используются в сфере взаимных валютно-платежных отношений стран мира?

53. Какие формы международных расчетов применяются во внешнеторговых и транспортных операциях?

54. Перечислите порядок осуществления международных расчетов в форме инкассо.

55. Какая форма расчетов является самой распространенной в международной торговой и морской практике? Почему?

56. Назовите сферу применения и раскройте сущность кратких форм договоров морской перевозки?

57. Назовите виды фрахтования судов. В чем их принципиальное отличие?

58. Какова сфера применения тайм-чартера?

59. Какие проформы тайм-чартера имеют применение в международной практике и в чем заключается их отличие друг от друга?

60. Как распределяются расходы и убытки между судовладельцем и фрахтователем в тайм-чартерных рейсах?

61. Какие характеристики судна оговариваются при заключении тайм-чартера?

62. Назовите процедуру сдачи судна в тайм-чартер.

63. Как предусматривается распределение вознаграждения за спасение и оказание помощи на море между судовладельцем и фрахтователем при фрахтовании судна на время?

64. На каких принципах основывается ответственность за несохранную перевозку, недостачу и ущерб, нанесенный грузу при выполнении перевозок по тайм-чартеру?

65. Кем осуществляется оперативное руководство работой судна при работе его в тайм-чартере?

66. На кого возлагаются расходы и убытки при получении судном повреждений во время нахождения его в тайм-чартере?

67. Какова роль капитана и экипажа при работе судна в тайм-чартере?

68. Что представляет собой бербоут-чартер и какова его сфера применения и основные интересы сторон?

69. Каковы условия изменения фирменных знаков судна, его названия и флага?

70. В чем заключаются особенности фрахтования контейнеровозов?

71. В чем выражается сущность слот-чартера и кто заинтересован в его заключении?

72. Перечислите коммерческие условия слот-чартера.

73. Что такое судовой менеджмент?

74. Какое значение в коммерческой практике морских перевозок и международной торговле играет коносамент?

75. В какой форме судоходства коносамент выполняет все свои функции? Назовите их.

76. Что подразумевается под товарораспорядительной функцией коносамента?

77. По каким основным признакам классифицированы коносаменты?

78. Какой коносамент считается чистым?

79. На основании каких документов и когда может быть выдан коносамент?

80. Какие обязательные реквизиты указываются на лицевой стороне коносамента? Кто предоставляет эти данные?

81. Что входит в перечень условий, приводимых в коносаменте?

82. Какие могут быть последствия неправильного датирования коносамента?

83. Какое количество оригиналов коносамента должно быть подписано? Кто это решает?

84. Чем вызвано принятие и в чем заключается смысл Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил?

85. Каково назначение оговорок, вносимых в коносамент?

86. Какие преимущества дает наличие типовых проформ чартеров?

87. Какие условия относятся к общей, а какие к специальной части любого чартера?

88. Чем отличаются рекомендованные проформы от частных? Кто их разрабатывает?

89. Перечислите основные коммерческие условия танкерных чартеров.

90. Назовите сферу использования специализированных и универсальных проформ чартеров. В чем их различие? Каковы особенности коммерческих условий?

91. Каковы причины возникновения брокерского обслуживания фрахтования судов?

92. Назовите основные обязанности брокера.

93. Какие цели ставит своему брокеру судовладелец и какие фрахтователь?

94. Что понимается под фрахтованием судна?

95. Из каких этапов складывается работа брокера на фрахтовом рынке по осуществлению заключения чартера?

96. Совокупность каких факторов учитывается при назначении фрахтовой ставки?

97. Какими показателями можно определить идею фрахтовой ставки на фрахтовом рынке? Как они рассчитываются?

98. По какой схеме производится заключение чартера?

99. Что такое фрахтовый ордер, оферта, контрферта, акцепт?

100. Какие бывают оферты? В чем состоит их отличие?

101. Какой комплекс операций выполняет брокер после заключения сделки?

102. Назовите обязанности капитана по коммерческой подготовке судна к рейсу.

103. Какие виды контроля судов выполняются в портах? Кто их осуществляет?

104. С какой целью и кем выполняется таможенный контроль судна в порту?

105. В отношении каких грузов осуществляется таможенный контроль в морских портах Украины?

106. С какой целью выполняется санитарно-эпидемиологический контроль судов?

107. В отношении каких грузов осуществляется ветеринарный и фитокантинный контроль в порту?

108. Какая основная задача экологического контроля судов? Какие судовые документы обычно требуют инспекторы-экологи для проверки?

109. Перечислите виды сюрвейерских работ, выполняемых в портах.

110. По каким признакам классифицируются морские агенты?

111. Что подразумевается под агентированием судна в порту?

112. Назовите основные обязанности судового агента.

113. Какие обязанности судовладельца по отношению к агенту предусмотрены агентским соглашением?

114. Из каких этапов складывается работа морского агента по обслуживанию судна в порту?

115. Что такое дисбурсментский счет? Какие расходы судна он содержит?

116. Дайте определение стивидорным операциям. Какие обязанности стивидора и судовладельца приведены в стивидорном соглашении?

117. Какие существуют системы оплаты стивидорных работ? В чем заключается их основной принцип?

118. Назовите меры, применяемые судовой администрацией по снижению стивидорных расходов судна в порту.

119. Что является продукцией морского транспорта, какие ее особенности?

120. Дайте определение понятия "качество морской перевозки грузов".

121. При каких условиях перевозка грузов считается доброкачественной?

122. Какие виды несохранности грузов при морской перевозке известны?

123. От каких факторов зависит качество продукции морского транспорта?

124. В каких международно-правовых документах оговаривается ответственность перевозчика за груз?

125. Каким образом, согласно Гаагским правилам, перевозчик обязан подготовить свое судно к предстоящему рейсу?

126. Что такое отклонение судна? В каких случаях оно разрешается по условиям чартера?

127. Назовите причины повреждения/порчи груза во время морской перевозки.

128. Что такое морской протест? Назовите основание для его заявления.

129. В чем состоит экономический смысл морского страхования?

130. Что понимается под морским предприятием?

131. Какие существуют организационные формы морского страхования?

132. Какие риски покрывает добровольное и взаимное страхование?

133. Назовите действия капитана при наступлении страхового случая.

134. Какие документы необходимо подготовить судовой администрации при разбирательстве случая несохранной доставки груза с целью защиты интересов судовладельца?



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Основная

1. **Николаева, Л. Л.** Коммерческая эксплуатация судна [Текст] : учебник. – О. : Феникс, 2006. – 754 с.
2. **Брухис, Г. Е.** Коммерческая эксплуатация морского транспорта [Текст] : учебник для мореход. училищ / Г. Е. Брухис, Н. А. Лушан. – М. : Транспорт, 1985. – 264 с.
3. **Гуревич, Г. Е.** Коммерческая эксплуатация морского судна [Текст] : учебник для мореход. училищ / Г. Е. Гуревич, Э. Л. Лимонов. – М. : Транспорт, 1983. – 264 с.
4. **Винников, В. В.** Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка) [Текст] : учебное пособие / В. В. Винников, Е. Д. Крушкин, Е. Д. Быкова. – О. : Феникс; М. : ТрансЛит, 2010. – 576 с.
5. **Мельников, А. Р.** Коммерческая работа на водном транспорте [Текст] : методические указания для выполнения курсовой работы / А. Р. Мельников, Е. В. Хамаза, Е. Ю. Юрченко. – Владивосток : МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2008. – 52 с.

Дополнительная

1. **Могилевкин, И. М.** Бизнес и море (Морская торговля и судоходство при капитализме) [Текст] / И. М. Могилевкин. – М. : Мысль, 1982. – 238 с.

2. **Бакстон, И. Л.** Судовое оборудование для ведения грузовых операций [Текст] : пер. с англ. / И. Л. Бакстон, Р. П. Дагитт, Дж. Кинг. – Л. : Судостроение, 1987. – 336 с.

3. Справочник капитана дальнего плавания [Текст] / Л. Р. Аксютин, В. М. Бондарь, Г. Г. Ермолаев и др. ; под ред. Г. Г. Ермолаева. – М. : Транспорт, 1988. – 248 с.

4. Справочник капитана промыслового судна [Текст] / под ред. Е. Д. Ширяева. – М. : Агропромиздат, 1990. – 638 с.

5. **Калугин, А. В.** Современное судоходство и судостроение [Текст] / А. В. Калугин. – Л. : Судостроение, 1981. – 128 с.

6. **Хамаза, Е. В.** Коммерческая работа на водном транспорте [Текст] : методические указания для выполнения практических работ / Е. В. Хамаза, Е. Ю. Юрченко. – Владивосток : МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2009. – 60 с.



СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Введение..... | 3 |
| <i>Тема 1. Основные направления коммерческой работы на водном транспорте. Фрахтовый рынок.....</i> | <i>6</i> |
| <i>Тема 2. Классификация перевозок</i> | <i>15</i> |
| <i>Тема 3. Техничко-экономические характеристики средств водного транспорта</i> | <i>24</i> |
| 3.1. Линейные характеристики судна. Нормирование высоты надводного борта | 24 |
| 3.2. Массовые, объемные и скоростные характеристики судна | 25 |
| <i>Тема 4. Транспортные характеристики грузов</i> | <i>31</i> |
| 4.1. Классификация грузов. Нормативная документация грузов | 31 |
| 4.2. Требования к грузовой таре. Маркировка грузов | 33 |
| 4.3. Перевозка навалочных грузов. Незерновые грузы. Зерно | 36 |
| 4.4. Перевозка генеральных грузов. Расчет количества груза. Укрупненные единицы генеральных грузов | 42 |
| 4.5. Перевозка леса | 53 |
| 4.6. Перевозка скоропортящихся грузов. Санитарный и карантинный режимы перевозки | 59 |
| 4.7. Перевозка опасных грузов | 64 |
| 4.8. Перевозка наливных грузов | 68 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Тема 5. Внешнеторговые операции</i> | 74 |
| 5.1. Международная торговля и морские перевозки | 74 |
| 5.2. Базисные условия поставки товаров | 78 |
| 5.3. Транспортные условия внешнеторговых сделок | 88 |
| 5.4. Система и порядок международных расчетов по внешнеторговым и морским транспортным операциям | 89 |
| <i>Тема 6. Договор морской перевозки и виды фрахтования</i> | 97 |
| 6.1. Формы договора морской перевозки и сферы их применения | 97 |
| 6.2. Виды фрахтования | 99 |
| <i>Тема 7. Коммерческие операции по перевозке грузов на специализированных судах</i> | 116 |
| 7.1. Угольные и рудные чартеры | 116 |
| 7.2. Зерновые чартеры | 118 |
| 7.3. Наливные чартеры | 121 |
| 7.4. Универсальные проформы чартеров | 126 |
| <i>Тема 8. Условия обработки и обслуживания судов в портах</i> | 133 |
| 8.1. Коммерческая подготовка судна к рейсу | 133 |
| 8.2. Портовые формальности. Оформление прихода и отхода судна | 136 |
| 8.3. Контроль судна во время стоянки в порту | 142 |
| <i>Тема 9. Брокерское обслуживание фрахта</i> | 153 |
| 9.1. Брокерская служба и ее функции | 153 |
| 9.2. Брокерское обслуживание фрахтователя | 155 |
| 9.3. Порядок заключения фрахтовых сделок | 156 |
| <i>Тема 10. Агентирование судов</i> | 158 |
| 10.1. Понятие об агентировании судов | 158 |
| 10.2. Права и обязанности агента и судовладельца по агентскому соглашению | 161 |
| 10.3. Агентирование судов: этапы, контроль и руководство работой агента | 166 |
| <i>Тема 11. Стивидорное обслуживание судов</i> | 174 |
| 11.1. Стивидорные операции | 174 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 11.2. Обязанности судовладельца и стивидора по стивидорному соглашению | 176 |
| 11.3. Роль агента и администрации судна в снижении стивидорных расходов | 178 |
| <i>Тема 12. Управление качеством продукции водного транспорта</i> | <i>182</i> |
| 12.1. Понятие и показатели качества продукции водного транспорта | 182 |
| 12.2. Ответственность перевозчика за обеспечение качества транспортировки грузов водным транспортом | 190 |
| 12.3. Морской протест и защита интересов судовладельца | 200 |
| <i>Тема 13. Страхование интересов и рисков судовладельца ..</i> | <i>204</i> |
| 13.1. Понятие о страховании и его значение для перевозок водным транспортом | 204 |
| 13.2. Виды и объекты страхования на водном транспорте. Договорное страхование. Взаимное страхование | 207 |
| 13.3. Условия страхования и порядок оформления страховых случаев | 212 |
| 13.4. Расчеты по страховым премиям и страховому возмещению | 224 |
| <i>Приложение 1. Программа учебной дисциплины "Коммерческая работа на водном транспорте" для подготовки магистров направления 8.030601 "Логистика"</i> | <i>226</i> |
| <i>Приложение 2. Контрольные вопросы по учебной дисциплине "Коммерческая работа на водном транспорте"</i> | <i>233</i> |
| Список литературы | 242 |

УДК 005.511: 656.61(075.8)

К 14

Казарєзов А. Я.

К 14 Комерційна робота на морському транспорті: логістичний аспект : навчальний посібник / А. Я. Казарєзов, А. Ф. Галь, Ю. Є. Барабанова. – Миколаїв : НУК, 2020. – 248 с.

ISBN 978-966-321-391-0

Розглянуто основні принципи комерційної діяльності на водному транспорті. Особливу увагу приділено правилам перевезення різних вантажів, загальним правилам виконання комерційних операцій у пунктах відправки і призначення вантажів, а також виконанню розрахунків, пов'язаних з транспортуванням вантажу.

Призначено для студентів денної та заочної форм навчання різних напрямків. Також може бути використане фахівцями з логістики і водного транспорту.

Навчальне видання

КАЗАРЄЗОВ Анатолій Якович

ГАЛЬ Анатолій Феодосійович

БАРАБАНОВА Юлія Євгенівна

**КОМЕРЦІЙНА РОБОТА
НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ:
ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ**

Навчальний посібник

(російською мовою)

Редактор *М. П. Фоміна*

Комп'ютерне складання та верстання *В. В. Москаленко*

Коректор *М. О. Паненко*

Формат 60×84/16. Ум. друк. арк. 14,4. Тираж 100 прим. Вид. № 7. Зам. № 2207-34.

Видавець і виготівник Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

просп. Героїв України, 9, м. Миколаїв, 54025

E-mail : publishing@nuos.edu.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6402 від 19.09.2018 р.



ДЛЯ ЗАМЕТОК