



ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТАВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Вопросы лекции

1. **Формы организации движения судов в рамках международной перевозки грузов.**
2. **Тарифы, применяемые при морских перевозках внешнеторговых грузов**
3. **Виды договоров морской перевозки**
4. **Типовые формы чартера и их применение при международной перевозке грузов**
5. **Коммерческие условия рейсового чартера**
6. **Анализ условий линейного коносамента при морской перевозке грузов**
- 7.

Формы организации движения морских судов

На морском транспорте различают две формы организации движения судов — регулярное и нерегулярное (или трамповое) судоходство. К регулярной форме относятся *линейное судоходство* и *работа последовательными рейсами*.

Линейное судоходство — это такая форма организации работы флота, при которой обеспечивается движение судов по объявленному расписанию между заранее установленными портами. Морское сообщение между определенными портами, поддерживаемое судоходным предприятием, называется *линией*.

Нерегулярное (трамповое) судоходство — это работа грузовых судов, не связанная с какими-либо постоянными районами плавания, портами погрузки/выгрузки, определенными видами грузов

Тарифы при морской перевозке грузов

- **фрахт** (цена морской перевозки в трамповом судоходстве)
- **линейный тариф**. (условия применения тарифов и тарифные ставки). Ставки устанавливаются в зависимости от кубатуры, массы или ценности груза чаще всего за единицу массы или за объем.

Основным принципом расчета тарифа является право перевозчика на выбор весовой или объемной ставки в зависимости от того, что более выгодно для судна. С учетом базы расчета ставки против каждой позиции в номенклатуре грузов указываются буквы *W* (*weight* — вес), *M* (*measurement* — объем) или *w/m* (вес/объем).

В тарифах против каждой позиции указывается цифровой или буквенный символ, соответствующий классу данного груза, по которому определяется тарифная ставка. Поскольку в тарифах невозможно предусмотреть все грузы, то устанавливается ставка для непоименованных грузов (*goods N.O.S. — not otherwise specified* или *N.O.E. — not otherwise enumerated*), которая соответствует самому высокому уровню ставок.

"Линейные" сокращения

- В коммерческой практике приняты следующие основные сокращения для линейных транспортировок между различными портами:
- **FIOS – Free in/out** (погрузка и выгрузка за счет отправителя);
- **FILO – Free in/Liner out** (погрузка за счет отправителя, выгрузка за счет линии);
- **LIFO – Liner in/Free out** (погрузка за счет линии, выгрузка за счет отправителя);
- **LILO – Liner in/out** (погрузка и выгрузка за счет линии – полные линейные условия).
- В зависимости от практики линии или конкретного порта к ставке могут добавляться различные надбавки:
- **CAF (Currency Adjustment Factor)** – индексация курсовой разницы валют;
- **BAF (Bunker Adjustment Factor)** – индексация изменения цен на топливо;
- **Wharfage** – портовая пошлина;
- **CUC (Chassis Using Charge)** – сбор за пользование шасси;
- **Documentation Fee** – сбор за оформление документов и ряд других.

Кроме порта контейнер может быть доставлен до контейнерного терминала (container yard) вблизи порта или в глубине страны в зависимости от активности линии на данной территории. И, конечно же, он может быть доставлен непосредственно до "двери" клиента. С учетом этого к основным линейным условиям могут добавляться следующие:

- FICY – Free in/Container yard (без погрузки в порту – до контейнерного терминала);
- LI-Door – Liner in / Door (погрузка в порту за счет линии – "дверь" клиента).

При этом следует учитывать, что даже при перевозке Door–Door, то есть "дверь"/"дверь", линия только подает контейнер по указанному адресу, но практически никогда не осуществляет затаривание/растаривание контейнера (stuffing/unstuffing). Этот вопрос грузоотправитель решает своими силами либо с помощью экспедитора.

USD 3400/40'ST FIOS SHA-KTK или USD 3400/40'DV from Free in SHA to Free out KTK.

То есть \$3400 за один стандартный 40-футовый контейнер из порта Шанхай до порта Котка на условиях "free in and out" (без расходов по погрузке и выгрузке).

Виды фрахтования судов по рейсовому чартеру:

- фрахтование на один рейс (one voyage c/p). ставку фрахта;
- фрахтование судна на несколько последовательных рейсов (consecutive voyage c/p).
- фрахтовый контракт (contract of affreightment) - соглашение о перевозке регулярными рейсами определенного количества груза данного фрахтователя в течение оговоренного календарного периода (3-12 месяцев).

Краткие формы договоров

Букинг-нот (booking note) - предварительная заявка грузовладельца с целью забронировать на судне место для определенной партии груза.

Бэрс-нот (berth note) - договор на перевозку попутных массовых грузов.

Типовые формы чартера и их применение при международной перевозке грузов

Типовые
проформы
чартеров

По принципу
разработки

По сфере
использовани
я

Рекомендо-
ванные

Частные

Специальные

Универсальные

Структура чартера

Раздел 1. **Преамбула** (стороны, место и дата заключения договора)

Раздел 2. **Переменные коммерческие условия** (судно, груз, дата готовности судна, расчет сталии, оплата фрахта и др.)

Раздел 3. **Стандартные статьи правового характера** (об Общей Аварии, о взаимной ответственности при столкновении судов и т. д.)

addendum - вновь сформулированные или дополнительные статьи договора

(полное описание судна; условия оплаты фрахта; распределение расходов по грузовым работам; расчет сталии; проверка готовности трюмов инспекцией фрахтователя; распределение расходов по оплате сборов и пошлин с груза, фрахта и судна; оплата экстрастраховки; взаимоотношения сторон в случае нанесения ущерба судну стивидорами фрахтователя и др.)

Начиная с 30-х годов в России были разработаны специальные проформы чартеров, которые определяют условия перевозки всех массовых экспортных грузов страны.

Sovietwood - перевозка пиломатериалов из портов Севера и Северо-Запада;

Blacksea-wood - перевозка пиломатериалов из портов Черного и Азовского морей;

Sovconround - перевозка круглого леса;

Sovietore - перевозка руды;

Sovcoal - перевозка угля;

Murmaratit - перевозка апатитов из Мурманска

Коммерческие условия рейсового чартера

1. **Условие о мореходности**
2. **Особенности определения даты готовности судна к погрузке**
3. **Указание о грузе**
4. **Порты погрузки и выгрузки**
5. **Сталийное время**
6. **Оплата диспача/демереджа**
7. **Оплата грузовых работ**
8. **Фрахт**
9. **Прочие условия рейсового чартера:**
 - Агенты, обслуживающие судно в портах погрузки и выгрузки
 - Налоги и сборы
 - Брокерская комиссия
 - Ответственность судовладельцев
 - Девияция
 - Залоговое право
 - О взаимной ответственности при столкновении
 - Военные риски
 - Право и арбитраж

Условие о мореходности

- судно должно быть прочным, водонепроницаемым и во всех отношениях снаряженным для предстоящего рейса.
- мореходное состояние (судно, его машины и механизмы, снабжение и снаряжение, численность и квалификация экипажа, сорт и количество топлива должны обеспечить сохранную и без задержек доставку согласованного груза при обычных условиях плавания в данном районе и в данное время года)
- судно должно иметь действующие документы Регистра о безопасности и сертификаты ISM (International Safety Management) и ITF (Международной Федерации транспортных рабочих).

Условие о мореходности

- При перевозке навалочных грузов указываются: количество палуб; является ли судно самоштивирующим; размеры люков; наличие грузовых средств, приспособленность для грейферной выгрузки (иногда с указанием объема грейфера).
- При перевозке штучных грузов указываются: размеры люков; распределение вместимости по трюмам; наличие грузовых средств. Особо указывается, что трюмы имеют ящичную форму (box type), а люки обеспечивают полное раскрытие трюмов (Full open).
- При перевозке леса в пакетах оговаривается наличие на судне комплекта стропов (слингов) для их погрузки/выгрузки.
- По наливным грузам - подача насосов и диаметр трубопровода; рабочее давление в трубопроводе; возможность перевозки нескольких различных сортов одновременно; обязательство судовладельца подогреть груз перед выгрузкой до определенной температуры либо поддерживать нужную температуру; наличие шлангоподъемников определенной грузоподъемности; наличие двойных бортов и двойного дна.
- Для специфических грузов устанавливаются некоторые дополнительные требования, например, повышенная прочность второго дна для перевозки руды, приспособленность для работы в трюмах и/или в твиндеках погрузчиков. В последние годы вводится оговорка, что судно должно отвечать требованиям местных профсоюзов по обеспечению безопасности работы докеров.

Особенности определения даты готовности судна к погрузке

- laydays (полный текст в проформе чартера: «laydays no commenced before...»)
- cancelling date (т. е. дата разрыва договора)
- laydays начинаются с начала официальных рабочих часов порта (например, с 8 часов), а cancelling date истекает с окончанием официальных рабочих часов порта. В процессе переговоров по заключению чартера весь интервал называется lausan (1/с) и задается как единое целое (например, 5-15.06.2007).

Указание о грузе

Транспортные характеристики и количество груза:

способ перевозки и вид упаковки

При перевозке кубатурных грузов (УПО более 1,3 м³/т) в чартере необходимо указать расчетное значение УПО;

при перевозке круглого леса - его длину и диаметр; окоренные бревна или нет;

при перевозках пиломатериалов в пакетах - тип пакета (торцованный или так называемый трапакет); с прокладками между каждым рядом досок (на стиксах) или нет; размер и массу пакета;

при перевозках металла и других штучных грузов указывают тип (пакеты, рулоны, связки, кипы, мешки), размеры и массу одного места;

по сыпучим грузам - УПО, угол допустимого естественного откоса, процент влажности;

по тяжеловесам и длинномерам - способ перевозки (в ящиках или нет), размеры и массу каждого места, допустимость перевозки на верхней палубе.

Указание о грузе

- **маржин** (margin) - допустимое отклонение от базисного количества груза, согласованного между судовладельцем и фрахтователем на данный рейс. Величина маржина составляет $\pm 5-10\%$. Он может быть установлен либо в процентах, либо по абсолютной величине (например, 9500 ± 500 т), либо в чартере указывается минимальное и максимальное количество груза (min 9000т, max 10000т).
- **«full and complete cargo (f+c)»** - оговорка о обязательстве принять столько груза, сколько допустимо исходя из грузоподъемности или грузовместимости судна.
- **«min ... mt up to full & complete cargo SHOPT»** - оговорка о гарантированной отправке определенного количества груза,
- **«full complete cargo but no more ... mt»** - оговорка при условии, если фрахтователь располагает только определенным количеством груза
- **«dead freight»** - мертвый фрахт (фрахт по согласованной в чартере ставке за все недопогруженное количество груза за вычетом тех расходов, которые судовладелец понес бы при такой перевозке)

Порты погрузки и выгрузки

- **Direct ports** - конкретные порты.
- **Option of the port:** в чартере перечисляются несколько возможных портов погрузки/выгрузки, и при выполнении рейса фрахтователь имеет право направить судно в любой из них.
- **Range**, в чартере указываются участок морского побережья, ограниченный двумя портами или морской бассейн. При выполнении рейса фрахтователь имеет право направить судно в любой порт этого участка, включая оба ограничивающие порта. Например Гамбург-Гавр рендж
- **Broad dp** (широкий чартер): опцион ренджей. В чартере указывается несколько ренджей, и при выполнении рейсов фрахтователь может направить судно в любой порт любого из этих ренджей. Например, «перевозка зерна из портов Балтики или Черного моря».

Сталийное время

- *Сталийное время (Laytime)* - это время, которое в соответствии с условиями чартера предоставляется фрахтователю для выполнения стивидорных операций в портах погрузки-выгрузки, за которые судовладелец не получает никакого дополнительного вознаграждения, кроме согласованной ставки фрахта.
- *Предварительные нотисы (Preliminary notice)*. Для того чтобы отсчет сталии начался в соответствии с чартером, капитан обязан подать в порт погрузки (выгрузки) по адресам, указанным в чартере, предварительные нотисы об ожидаемой дате прибытия судна в порт. Количество и сроки подачи этих нотисов оговариваются в договоре. Наиболее часто предусматривается подача 2-3 нотисов, например за 15, 10 и 5 суток, в этом случае последний из них называется окончательным (final notice или definite notice).

Оплата диспача/демереджа

- **Демередж (demurrage)** - доплата к согласованному фрахту за задержку судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного сталийного времени (*контрсталийное* время) - фрахтователь уплачивает судовладельцу
Размер демереджа - определенная сумма за судно в сутки или ставка на 1 т брутто регистровой вместимости, уплачивается за каждый день простоя и пропорционально за часть дня.
- **Диспач (Despatch money)** - вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание погрузки или разгрузки судна ранее истечения оговоренного чартером сталийного времени, т. е., за так называемое «спасенное время».

Оплата грузовых работ

1. Судовладелец несет расходы по оплате грузовых работ и в порту погрузки и в порту выгрузки (gross terms).
2. Судовладелец свободен от оплаты погрузки, но несет расходы по укладке (штивке) груза и по его выгрузке (free in).
3. Судовладелец свободен от оплаты погрузки и укладки (штивки) груза, но несет расходы по выгрузке (free in and stowed).
4. Судовладелец свободен от оплаты выгрузки, но оплачивает погрузку и укладку груза (free out).
5. Судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза, но оплачивает его укладку free in and out (fio).
6. Судовладелец свободен от оплаты погрузки, выгрузки и укладки груза - free in and out and stowed (fios).

Дополнительные варианты:

«выгрузка производится получателями без какого-либо риска и расходов для судна» (free of all risk and expense to the vessel)

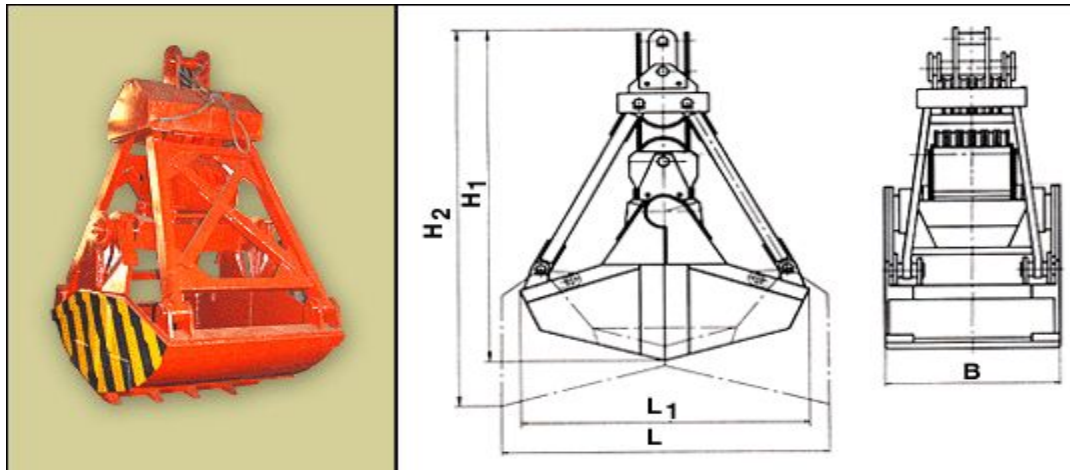
Фрахт

- При рейсовом фрахтовании провозная плата устанавливается соглашением сторон чаще всего в виде фрахтовой ставки (rate of freight) за единицу груза.
- Расчетными фрахтовыми единицами (freight unit) обычно являются единицы массы, объема или штука груза.
- В линейном судоходстве при перевозке особо ценных грузов применяется также исчисление фрахта в процентах от стоимости груза (ad valorem).
- за какое количество груза оплачивается фрахт: за погруженное (intaken), т. е. за коносаментное количество груза, или за выгруженное (delivered) в порту назначения.
- Скидка с фрахта (in lieu of weighing) в размере 1-2%.
- «люмпсум» (lumpsum) - общая сумма за рейс. При фрахтовании на условии люмпсум судовладелец гарантирует в чартере грузоподъемность и грузовместимость судна, а расходы по погрузке и выгрузке принимает на себя фрахтователь

УПО (УДЕЛЬНО ПОГРУЗОЧНЫЙ ОБЪЕМ) - STOWAGE FACTOR

удельная погрузочная кубатура, укладочная кубатура груза, отношение объема, занимаемого определенным грузом в судовом грузовом помещении, к массе этого груза. УПО зависит от плотности груза, его упаковки и особенностей укладки в грузовом помещении (размеров пустот между отдельными грузовыми местами и между грузом и элементами набора корпуса).

Грейферы - это грузозахватные устройства



Твиндек

Происхождение: от английского tween – сокращенное от between - между и deck - палуба
пространство внутри корпуса судна между 2 палубами или между палубой и платформой.



Виды коносаментов

- **Бортовой коносамент** – On Board Bill of Lading (Board B/L) – удостоверяющий, что принятые к перевозке грузы реально погружены на судно.
- **Долевой коносамент** – Delivery order – товарораспорядительный документ, выдаваемый перевозчиком или грузополучателем с подтверждением капитаном судна.
- **Застрахованный коносамент** – Insured Bill of Lading – представляет собой сочетание транспортного документа со страховым полисом и служит доказательством как приема груза к перевозке, так и его страхования, применяется при перевозке грузов в контейнерах.
- **Именной коносамент** – Straight Bill of Lading (Straight B/L) – составленный на имя определенного грузополучателя.
- **Коносамент на предъявителя** – передается в обмен на груз путем простого вручения.
- **Коносамент на груз, принятый для погрузки** – Received for shipment Bill of Lading (Received for shipment B/L) – коносамент на груз, принятый для погрузки в порту в ожидании еще не прибывшего судна.
- **Линейный коносамент** – Liner bill of Lading (Liner B/L) – коносамент, выдаваемый судоходной компанией или от ее имени и покрывающий перевозку на судах, курсирующих по регулярным маршрутам в соответствии с установленным и опубликованным расписанием.

- **Коносамент с оговорками** ("нечистый" коносамент, "грязный" коносамент) – Claused bill of Lading (Claused B/L; Unclean bill of lading) – коносамент, в котором сделаны отметки о повреждении груза и/или упаковки.
- **Местный коносамент** – Local bill of Lading – со ссылкой на сквозной коносамент, по которому груз принят к перевозке. Местные коносаменты имеют служебное значение для отчетности линии, порта и не являются товарораспорядительными документами.
- **Ордерный коносамент или оборотный коносамент** – Order bill of lading; Negotiable bill of landing (Negotiable B/L) – по которому груз передается либо "приказу" грузоотправителя, либо "приказу" грузополучателя, либо "приказу" банка, либо по передаточной надписи того, чьему "приказу" он составлен.
- **Прямой коносамент** – Direct bill of lading – коносамент, покрывающий отгрузку между непосредственными портами погрузки и выгрузки на одном и том же судне.
- **Сборный коносамент или групповой коносамент** – Combined (Collapsible) bill of lading – на несколько грузов, предназначенных для различных грузополучателей.
- **Сквозной коносамент** – Through Bill of Lading (Through B/L, TBL) – предусматривающий перевалку груза на другое судно в промежуточном пункте и покрывающий всю перевозку груза от порта погрузки до места конечного назначения.