

Тема 7. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

7.1 Характеристика основных типов морских грузовых судов

7.2 Особенности фрахтования морских судов

7.3 Коносамент в морских перевозках и порядок его заполнения

7.1 Характеристика основных типов морских грузовых судов

Выделяют следующие основные типы морских грузовых судов: сухогрузы, балкеры, контейнеровозы, ролкеры, танкеры и рефрижераторные суда.

Ролкер (от англ. roll – катить) – судно для перевозки грузов, с горизонтальным способом погрузки – выгрузки (англ. roll on/roll off – вкатывай/выкатывай). Основные типы таких судов: тип «го-го» – только горизонтальный способ погрузки – накатная техника, грузы на европаллетах; тип «ло-ро» – смешанный тип погрузки – горизонтальный и вертикальный (с помощью крана) (рис. 1).



Рис. 7.1 Грузопассажирский ролкер и танкер

Ролкеры предназначены для перевозки автомобилей, другой колесной техники, ролл-трейлеров, контейнеров на полуприцепах или площадках, а также грузов на поддонах или европаллетах, которые завозятся на грузовые палубы ролкера вилочными погрузчиками.

Суда-ролкеры используются как в линейном, так и в трамповом судоходстве. Очень распространены при перевозках грузов в Европе, но могут использоваться на трансокеанских линиях, например, из Европы в Америку или Азию.

Многие ролкеры имеют собственный парк специальной перегрузочной техники, что позволяет значительно ускорить процесс разгрузки судна. Это вилочные погрузчики, тягачи для ролл-трейлеров, тельферы и т.д.

К ролкерам можно отнести и паромы, т.к. все они загружаются накатной техникой через специальные устройства для заезда техники – кормовые или носовые аппарели.

Танкер – судно, предназначенное для перевозки наливных грузов (рис. 7.1).

Корпус танкера представляет собой жесткий металлический каркас, обшитый металлическими листами. Корпус разделен переборками на ряд отсеков (танков) которые и заполняются наливными грузами. К таким грузам относятся нефтепродукты, сжиженный газ, цемент, вино, масло и т.д. Основная масса танкеров имеет двойное дно и двойные борта, это сделано для предотвращения разливов нефтепродуктов в акватории морей и океанов.

Процесс погрузки/выгрузки происходит достаточно быстро, т. к. суда оборудованы мощными насосными системами. Для приема и обработки крупнотоннажных танкеров многие порты выносят далеко в море свои нефтяные причалы, которые соединены с берегом нефтепроводом, либо обрабатывают их на рейде.

Большое распространение получили различные суда для перевозки сжиженных газов, жидких химикатов, кислот, щелочей и т.д. Многие суда могут одновременно перевозить до 5-6 видов различных жидких грузов. Наливной флот очень востребован и составляет значительную часть мирового судового тоннажа.

Балкер (от англ.bulk – насыпать, carrier – перевозчик) – суда для перевозки грузов насыпью и навалом (рис. 7.2).

Как правило, балкеры – это однопалубные суда с большими трюмами, которые наилучшим образом приспособлены для перевозки навалочных грузов и их погрузки/выгрузки, но современные балкеры могут перевозить и жидкие грузы. Трюмы закрываются крышками, которые могут сдвигаться, складываться, открываться и т.д.



Рис. 7.2 Балкер Vale Brasil и контейнеровоз

Балкеры не имеют своего перегрузочного оборудования. Они предназначены для перевозки зерна, руды, угля и других насыпных грузов.

Контейнеровоз – судно, предназначенное для перевозки контейнеров в трюмах и на палубе (рис. 7.2).

Суда-контейнеровозы подразделяются на две группы: морские и фидерные. Морские контейнеровозы наиболее распространены в судоходстве. Они выполняют рейсы на межконтинентальных линиях Европа–Азия, Европа–Северная и Южная Америки и т.д. Фидерные суда в основном работают на доставке контейнеров из малых портов в большие, где контейнеры консолидируются и грузятся на морские и океанские суда для дальнейшей перевозки на другие континенты.

Конструктивно суда-контейнеровозы устроены таким образом, что их трюмы оборудованы вертикальными направляющими, по которым контейнеры ставят в трюм один на другой. При этом направляющие выполняют две роли – облегчают погрузку контейнеров и исключают горизонтальное смещение при качке. Для наиболее рационального использования контейнеровозов часть контейнеров после загрузки трюмов грузится на палубу. Контейнеры на палубе крепятся специальными приспособлениями: штангами, цепями, талрепами.

Сухогруз – судно, предназначенное для перевозки сыпучих грузов, зерна, леса, щепы, минеральных удобрений (рис. 7.3).

Сухогруз часто оснащается двойным дном и бортами для повышения безопасности плавания. Сухогрузные суда оборудованы грузовыми кранами и стрелами для погрузки и разгрузки. Данные суда могут вставать у причалов, не оборудованных перегрузочной техникой и сами производить погрузку/выгрузку.



Рис. 7.3 Сухогруз смешанного плавания и рефрижераторное судно

В зависимости от температурных режимов грузовых помещений рефрижераторные суда делятся на низкотемпературные, предназначенные для перевозки замороженных грузов, универсальные – для перевозки любого груза, также фруктовозы – суда с усиленной вентиляцией помещений, приспособленные для перевозки плодов.

7.2 Особенности фрахтования морских судов

Фрахтование судна – это поиск необходимого тоннажа (судна или места на судне) для перевозки груза с последующим заключением с судовладельцем договора морской перевозки. Другими словами, фрахтование – это соглашение о найме судна для выполнения определенной перевозки (рейса) или наем судна на определенный период времени. Ситуация, когда судовладелец ищет груз и заключает договор на его перевозку, называется отфрахтованием судна. На практике в обоих случаях принято применять единый термин – «фрахтование».

Покупатель, продавец, отправитель груза, который фрахтует тоннаж (судно), называется фрахтователем. Судовладелец, предоставляющий тоннаж (судно) для перевозки грузов – фрахтовщиком. По договору фрахтования фрахтовщик принимает на себя обязательство перевезти груз из порта отправления в порт назначения и выдать его грузополучателю, а фрахтователь обязуется уплатить за это определенную плату (фрахт). Можно сказать иначе: договор морской перевозки – это соглашение, по которому одна сторона (судоходная компания, судовладелец, перевозчик, фрахтовщик) принимает на себя обязательство произвести перевозку грузов морским

путем из одного порта в другой, а другая сторона (фрахтователь, грузовладелец) обязуется уплатить за это установленную плату (фрахт).

Фрахтование обычно производит специальный посредник – фрахтовый брокер. В качестве посредника могут выступать специальные организации – брокерские фирмы или отдельные лица. Фрахтовый брокер – это высокопрофессиональный специалист, обладающий большим опытом и специальными знаниями. Он должен быть хорошо информирован о конъюнктуре мирового фрахтового рынка, спросе и предложении на тоннаж, различных грузопотоках. Брокеры фрахтового рынка пользуются различными сведениями, бюллетенями и прочими изданиями крупнейших мировых фрахтовых бирж и брокерских контор.

Судовладелец, имеющий свободный тоннаж (судно или суда), обращается к фрахтовому брокеру с предложением найти на рынке груз, который подходит для перевозки на условиях судовладельца. Предложение, с которым фрахтовый брокер выходит на рынок от имени судовладельца, называется *офертой*. Бывают твердые и условные предложения. Таким же образом грузовладелец (фрахтователь) выступает на фрахтовом рынке через фрахтового брокера с предложением найти судно, отвечающее условиям перевозки данного груза. Поручение фрахтователя, выданное в письменном виде своему брокеру о поиске и зафрахтовании тоннажа (судна) для перевозки груза, называется фрахтовым ордером. Фрахтовые ордера бывают: обычные (фрахтовая сделка может быть заключена в течение 20-30 дней), срочные и сверхсрочные.

Весь объем фрахтового рынка определяется количеством фрахтовых сделок, а его конъюнктура – соотношением между предложением тоннажа и предложением грузов, т.е. спросом на тоннаж. Это соотношение подвержено резким колебаниям в силу различных объективных и субъективных причин: спад или увеличение объема перевозок, уменьшение или увеличение стоимости топлива и т.д. Для оценки транспортного рынка и величин изменения цен используются фрахтовые индексы. С их помощью возможен подробный анализ изменения фрахтовых ставок на мировом рынке, а также ставок фрахта на определенные виды грузов или конкретных секторов фрахтового рынка.

Заключение чартеров представляет собой сложный процесс переговоров между судовладельцем и фрахтователем, т.к. им предстоит согласование множества условий договора морской перевозки. Фрахтовые сделки заключаются между сторонами, которые находятся в разных уголках планеты, и благодаря современным средствам коммуникаций эта задача значительно упрощается. В мировой практике фрахтования были выработаны типовые проформы чартеров применительно к основным видам перевозимых грузов. Условия проформы чартера отражают специфические особенности доставки

груза. Их разработку проводили крупнейшие международные фрахтовые и судоходные организации, которые по возможности попытались учесть все спорные вопросы, возникающие при перевозках грузов морским транспортом.

Основные виды чартеров:

1. Рейсовый чартер (*Voyage Charter*) – судно фрахтуется на определенный рейс. Судно может также быть зафрахтовано на круговой рейс, т.е. в порт назначения и обратно. Такой фрахт наиболее выгоден судовладельцу, поскольку он обеспечивает загрузку судна в обратном направлении и исключает порожний рейс. Рейсовый чартер дает фрахтователю право на перевозку своего груза на конкретном судне. В этом случае право на владение судном и его управление не передаются фрахтователю.

2. Тайм-чартер (*Time Charter*) – это договор фрахтования судна на время. В этом случае судовладелец обязуется за обусловленную плату предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или других целей морского плавания. Судно передается в тайм-чартер в мореходном состоянии, снаряженным, с укомплектованным экипажем. Но право на владение судном и его управление фрахтователю не передаются.

3. Бэрбоут-чартер (*Bareboat Charter*) – разновидность договора фрахтования судна на время. Отличается от тайм-чартера тем, что фрахтователь нанимает экипаж и принимает на себя все расходы по содержанию судна, в том числе и расходы по оплате экипажа. В этом случае капитан и команда судна состоят на службе у фрахтователя. Таким образом, фрахтователь становится временным владельцем судна.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки судна, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком (судовладельцем, фрахтовщиком) и фрахтователем (грузовладельцем) или их представителями.

При фрахтовании нередко возникает вопрос о распределении расходов между судовладельцем и фрахтователем по погрузке и разгрузке судов (оплата стивидорных работ). Эти расходы обычно находятся в пределах 10-30% от конечной стоимости транспортной составляющей при перевозке грузов. Поэтому при заключении договора морской перевозки заранее оговаривается, кто из сторон будет нести эти расходы. Вот некоторые наиболее употребляемые термины:

– СУ (*Container Yard*) – контейнерный терминал: 1) место хранения контейнеров перед/после их дальнейшей отправкой; 2) условие перевозки при отправлении/прибытии – стоимость перевозки включает услуги по отправке от/до СУ (фрахт, погрузка/выгрузка с судна,

размещение на СУ, не включает услуги по приему/отправлению груза на/с СУ);

– **DOOR** (доставка до двери) – условие перевозки при отправлении/прибытии – означает, что экспедитор принимает на себя обязанности по организации перевозки до/от входных дверей/склада отправителя/получателя; стоимость перевозки включает услуги по отправке от/до входных дверей/склада отправителя/получателя;

– **FI** (*Free In*) (свободно от погрузки) – условие перевозки при отправлении – означает, что фрахт не учитывает стоимости погрузки на судно;

– **FO** (*Free Out*) (свободно от выгрузки) – условие перевозки в месте назначения – означает, что фрахт не учитывает стоимости выгрузки с судна;

– **LI** (*Liner In* / линейные условия при отправлении) – означает, что стоимость приема/обработки груза на контейнерном терминале и погрузка на судно включены в ставку фрахта;

– **LO** (*Liner Out*) (линейные условия при прибытии) – означает, что стоимость выгрузки с судна и приема/обработки груза на контейнерном терминале включены в ставку фрахта.

Условия ставки всегда состоят из двух частей – информации по условиям отправления и прибытия, например, **FIL**, **LICU** и т.д.

7.3 Коносамент в морских перевозках и порядок его заполнения

Отличительной особенностью морских перевозок является использование специального документа – коносамента (рис. 7.4). Кроме водного сообщения, такой документ не используют ни при воздушных, ни при автомобильных, ни при железнодорожных перевозках.

Коносамент (Bill of Lading) – это документ, выдаваемый перевозчиком груза грузовладельцу. Коносаменты выписывают на основе стандартных форм (бланков). Их разрабатывают и одобряют объединения судовладельцев, линейные судоходные организации и другие морские организации. Большинство коносаментов созданы под эгидой международной неправительственной морской организации БИМКО (Балтийский и Международный морской совет).

Коносамент – это универсальный инструмент многоцелевого назначения, который выполняет следующие *функции*.

1) Служит распиской перевозчика в приеме груза, указанного в документе. При рассмотрении спора между отправителем (фрахтователем) и перевозчиком данные о грузе считаются достоверными, пока не доказано противоположное. Если же коносамент переходит к третьему лицу, то оспаривание его данных перевозчиком уже недопустимо.

2) Выступает доказательством наличия и содержания договора морской перевозки. Сам по себе документ не является договором, как часто полагают на практике. Это односторонний акт, подписываемый

капитаном или иным уполномоченным представителем перевозчика, в нем излагают основные условия договора перевозки.

3) Является товарораспорядительным документом. Эта функция выражается в том, что сделки купли-продажи, а также другие операции с товарами осуществляют с его помощью без физической передачи самих предметов договора. То есть коносамент, представляющий поименованные в нем товары, может быть куплен, продан, передан на определенных условиях. Это возможно в силу того, что данный документ, являясь ценной бумагой, имеющей хождение на рынке, выражает право собственности на конкретный указанный в нем груз.

Date		BILL OF LADING - SHORT FORM - NOT NEGOTIABLE						Page 1 of 1		
SHIP FROM				Bill of Lading Number:						
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code] SID No.:				BAR CODE SPACE						
SHIP TO				Carrier Name:						
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code] CID No.:				Trailer number: Serial number(s):						
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO				SPAC:						
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code]				Pro Number: BAR CODE SPACE						
Special Instructions:				Freight Charge Terms (Freight charges are prepaid unless marked otherwise): Prepaid <input type="checkbox"/> Collect <input type="checkbox"/> 3rd Party <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.						
CUSTOMER ORDER INFORMATION										
Customer Order No.			# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)		Additional Shipper Information			
					Y N					
					Y N					
					Y N					
					Y N					
Grand Total										
CARRIER INFORMATION										
Handling Unit		Package							LTL Only	
Qty	Type	Qty	Type	Weight	HM (X)	Commodity Description <small>Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 21e) of NMFC item 360</small>			NMFC No.	Class
Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."						COD Amount: \$ _____				
						Fee terms: Collect <input type="checkbox"/> Prepaid <input type="checkbox"/> Customer check acceptable <input type="checkbox"/>				
Note: Liability limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 USC § 14706(c)(1)(A) and (B).										
Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.						The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees.				
Shipper Signature/Date						Shipper Signature _____				
This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked, and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.			Trailer Loaded: <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver		Freight Counted: <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By driver/pieces			Carrier Signature/Pickup Date _____		
						Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.				

Рис. 7.4 Коносамент в морских перевозках

Различают следующие виды коносаментов.

1. Бортовой (*Shipped*), когда судовладелец выдает бортовой коносамент, он признает, что груз погружен на борт судна.

2. Коносамент для погрузки на борт судна (*Received for Shipment*), данный коносамент подтверждает, что товары приняты для погрузки, т.е. доставлены под его охрану. После погрузки на борт судна судовладелец выдает бортовой коносамент либо связывает документ в порту отгрузки с названием судна, датой отгрузки, указав, что товары уже находятся на борту. При этом документ должен обладать теми же характеристиками, что и бортовой коносамент.

3. Чистый коносамент (*Clean Consignment*), в котором нет никаких дополнительных оговорок или пометок, прямо констатирующих дефектное состояние продукта и/или его упаковки. Обычно в чистом коносаменте говорится, что полученные товары находятся во внешне хорошем состоянии. Когда установлена аккредитивная форма расчета, в условиях документарного аккредитива должно быть определено, что коносамент должен быть чистым.

4. Коносамент с оговоркой (*Claused*) выдается тогда, когда судовладелец отмечает в нем обстоятельства, касающиеся видимых дефектов груза или его упаковки. Принимается банком к оплате только тогда, когда в условиях оплаты (документарном аккредитиве) совершенно точно указано, какие оговорки или пометки допускаются.

5. Обратный (*Negotiable*) – коносамент, который может передаваться от одного владельца к другому. В принципе, все коносаменты предназначены для того, чтобы их можно было передавать от одного лицу к другому. Различия существуют лишь в способах этой передачи.

6. Именной коносамент – коносамент, в котором указана фамилия получателя груза и отсутствует указание на то, что груз может быть передан по его приказу. Такой коносамент называют необоротным.

7. Коносамент на предъявителя – коносамент, который передается простым вручением. На практике такие коносаменты используются редко.

8. Линейный пароходный коносамент, иногда сокращенно называемый «*S.S.Co's Consignment*», должен содержать все существующие условия договора перевозки, и третье лицо (держатель коносамента) имеет возможность узнать о них из самого документа.

9. Чартерный (фрахтовый) коносамент – документ, в который инкорпорируются путем ссылки отдельные из условий договора перевозки (чартера). Данный документ в отличие от линейного пароходного коносамента нельзя считать документом, которым оформлен контракт морской перевозки.

10. Сквозной коносамент (*Through Consignment*) выдается, если морская перевозка составляет только часть общей перевозки или осуществляется двумя и более судоходными линиями; может оказаться, что отправителю удобнее получить сквозной коносамент, чем заключить договоры с несколькими перевозчиками. Грузоотправитель, выписывающий сквозной коносамент, имеет дело только с перевозчиком, который подписывает коносамент. Перевозчик предпринимает условия по организации перегрузок с последующими перевозками. Он взимает за это дополнительную плату (фрахт). Товары считаются доставленными после передачи последующим перевозчиком продукта против передачи получателем груза сквозного коносамента.

Порядок составления и выдачи коносамента следующий. Предложение заключить договор перевозки груза исходит от отправителя в форме составляемого в нескольких экземплярах погрузочного ордера. В нем указывают название судна, наименование и

количества груза, вид упаковки, имеющиеся на грузе марки, наименование отправителя и получателя, порты отправления и назначения. После погрузки помощник капитана ставит подпись на одном из двух экземпляров погрузочного ордера, который превращается, таким образом, в штурманскую расписку (*Mate's Receipt*) – документ, подтверждающий прием груза на борт. Коносамент вручают отправителю в обмен на штурманскую расписку.

В коносаменте указываются:

- наименование судна, если груз принят к перевозке на определенном судне;
- наименование перевозчика;
- место приема или погрузки судна;
- наименование отправителя;
- место назначения груза либо, при наличии чартера, место назначения или направление судна;
- наименование получателя;
- наименование груза, имеющиеся на нем марки, число мест либо количество и (или) мера (вес, объем), а в необходимых случаях данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;
- фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в чартере или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен;
- время и место выдачи коносамента;
- число составленных экземпляров коносамента;
- подпись капитана или иного представителя перевозчика.

Коносамент выдают в нескольких экземплярах, которые составляют комплект (*Set of Bills*). Это делают в целях облегчения обращения коносамента и подстраховки отправителя от риска утраты пересылаемого документа. При выдаче груза по одному из экземпляров остальные теряют силу.