

*Лобзов Глеб Павлович, студент магистратуры  
Дальневосточный Федеральный университет*

## **ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ВИДЫ И ОСОБЕННОСТИ**

**Аннотация:** Морская перевозка грузов является самым популярным способом перевозки грузов в современном мире. В данной статье рассматриваются особенности отдельных видов чартерных перевозок, определяются отличительные особенности каждого из видов, и выделяются критерии отличия одного вида от другого.

**Ключевые слова:** чартер, коносамент, аренда транспортного судна, перевозка грузов, торговое мореплавание; фрахт.

**Annotation:** Sea cargo transportation is the most popular method of cargo transportation in the modern world. This article discusses the features of individual types of Charter transportation, defines the distinctive features of each type, and highlights the criteria for distinguishing one type from another.

**Keywords:** Charter, bill of lading, transport vessel lease, cargo transportation, merchant shipping, freight.

Для перемещения грузов в крупном размере, как правило, рассчитан чартер. Данный договор используется при трамповых перевозках и одним из главных условий является предоставление судна полностью, его части, или же определенных помещений судна.

Чартер - двусторонний письменный документ, с помощью которого оформляются договорные отношения между сторонами договора, фрахтовщиком и фрахтователем. В этом документе излагаются согласованные сторонами условия, при которых будет производиться перевозка груза, а также

условия, предшествующие перевозке, как например, место и время подачи грузового судна. Условия чартера вступают в силу с момента его подписания фрахтовщиков и фрахтователем.

Чартер является консенсуальным договором, то есть для возникновения прав и обязанностей участников достаточно согласования их волеизъявлений. При чартерных перевозках может быть выписан и коносамент, так как заключение чартера не является свидетельством приема груза к перевозке и не подразумевает возможность распорядиться им.

В отличие от перевозок по коносаменту чартерные перевозки остаются вне международной унификации, они регулируются диспозитивными нормами внутреннего права. Как и большая часть законодательств морских государств, КТМ РФ относит регламентацию отношений по чартеру на усмотрение участвующих в договоре сторон [1].

При этом, необходимо отметить, что предпринимались попытки осуществить регулирование чартерных отношений унифицированными нормами международного права. Так, например, на Гамбургской конференции 1978 года было выдвинуто предложение распространить новую конвенцию на рейсовые чартеры. Однако, эти попытки не увенчались успехом. Причина этому кроется в том, что практика выработала обычно применяемые условия чартера, на основе которых в дальнейшем различными организациями фрахтователей, судовладельцев, брокеров были разработаны стандартные формы чартеров (проформы) [2].

Они разрабатываются с учетом особенностей перевозки грузов определенного вида или направления перевозки.

Проформы, по правовой природе, представляют собой примерные условия договора. Стороны могут выбрать любую проформу, при этом, путем составления специального приложения – аддендума, они могут изменять её условия» [3].

Использование проформ позволяет достичь цели двоякого рода:

- Ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования условий договора, поскольку сторонам необходимо согласовать лишь те условия, которые индивидуальны для данного договора. К ним, например относятся, название грузового судна, описание судна, время его подачи, величина фрахта, порты отправки и назначения, обязанности сторон по загрузке и разгрузке и др.

- Применение проформ содействует унифицированному регулированию отношений, которые возникают на основе чартера. Так, проформы можно рассматривать как некоторый международный регулятор отношений между сторонами договора фрахтования.

Разберем отдельные виды чартера и их особенности.

Договор рейсового чартера заключается на основе предложения от фрахтователя, в котором определены основные условия предстоящего рейса, включая порты погрузки и выгрузки, вид и количество груза, срок его готовности к перевозке, требования к судну, нормы грузовых работ и др. При этом для груза фрахтователю предоставляется все судно, конкретные грузовые помещения или его определенная часть.

В данном договоре нет признаков договора аренды ТС, но ему присущи все существенные условия договора перевозки груза. Фрахтователь не приобретает никаких прав на судно, на его использование или владение, кроме как право для перевозки груза. Перевозка груза между портами – это предмет данного договора, а не срок использования судна [4].

Также, следует согласиться с мнением А.Г. Калпина о том, что «юридическая природа рейсового чартера определяется именно основной целью данного договора, каковой является предоставление услуг по перемещению груза от порта отправления до порта назначения, независимо от сопутствующей цели, которая может выражаться как в предоставлении всего судна, его части или отдельных судовых помещений» [5].

Существует также фрахтование грузового судна вместе с экипажем на определенный срок, которое по-другому называется тайм-чартер.

Согласно существующему в статье 198 КТМ РФ определению тайм-чартера, под таким договором понимают фрахтование судна на время. При этом за обусловленную плату, судовладелец обязан предоставить фрахтователю судно и услуги экипажа судна на определенный срок для любых целей торгового мореплавания.

Тайм-чартер представляет собой сложный договор, содержащий в себе элементы аренды судна и услуги экипажа для конкретных целей в рамках комплекса услуг торгового мореплавания. Подтверждает природу данного договора как договора аренды и судебная практика [6].

Тайм-чартер — это договор аренды судна с экипажем с целью перевозки (или любой другой целью в рамках торгового мореплавания), а не договор перевозки груза на арендованном судне, укомплектованном экипажем.

Судовладелец берет на себя обязанность покрыть все расходы совместного предприятия, оплачивает затраты на содержание экипажа, амортизацию судна, проценты по закладной, страхование casco. Переменные издержки (вода, смазка, топливо, расходы по навигации) оплачиваются фрахтователем. Фрахтователь распоряжается судном по своему усмотрению, но ограничивается условиями тайм-чартера. Тем не менее, тайм-чартер влечёт приобретение фрахтователем и больших прав - он может сдавать судно в субаренду, заключить договор рейсового чартера и т.д.

Следующий вид чартера называется бербоут-чартер. Он, согласно статье 211 КТМ РФ, является договором аренды судна на долгий срок, по условиям которого фрахтователь на определенное время получает от судовладельца его судно, без экипажа, во владение и пользование для перевозок груза за обусловленную плату.

Передача судна в бербоут-чартер, например, для перевозок грузов не означает, что существует какая-либо причинно-следственная связь между таким договором аренды судна и договором морской перевозки груза. В определении бербоут-чартера упоминание перевозок грузов перечисляет лишь одну из целей торгового мореплавания, которые приведены в статье 2 КТМ РФ. Это означает,

что судно может быть передано судовладельцем фрахтователю в бербоут-чартер именно для того, чтобы в период действия договора на нем перевозились грузы. Однако, фрахтователю необходимо создавать свои отношения с грузовладельцами уже на основании договоров перевозки грузов.

В отличие от тайм-чартера, фрахтователь по бербоут-чартеру сам осуществляет комплектование экипажа судна (статья 217 КТМ РФ). Все члены экипажа находятся в подчинении фрахтователя, касаясь вопросов как технической, так и коммерческой эксплуатации судна.

Договор фрахтования судна, представленный двумя видами – тайм-чартером и бербоут-чартером, следует рассматривать как договоры имущественного найма. Затрагивая вопрос предоставления услуг экипажа по тайм-чартеру, стоит сказать, что в данном случае он выходит за рамки «чистой» аренды. Тем не менее, учитывая основную цель договора, а именно - пользование и владение имуществом, и опустив иррелевантную цель - услуги экипажа судна, следует заключить: договор временного фрахтования судна — это договор аренды транспортных средств.

Договор рейсового чартера имеет отличия от договора аренды транспортного средства (фрахтование судна на время). Предметом договора перевозки (в том числе договора фрахтования) является перевозка грузов в место назначения, в то время как предметом договора аренды (в том числе аренды транспортного средства) является предоставление имущества во временное владение и пользование арендатора.

Обобщая вышесказанное, чартер обладает своими особенностями. Во-первых, использование проформ, которые выбираются исходя из видов перевозимого груза, а также экономят время сторон. Во-вторых, в зависимости от целей фрахтовальщика могут использоваться разные виды чартеров, которые обладают разным режимом правового регулирования будь то перевозка груза или аренда судна. Все это позволяет говорить о широком использовании и необходимости данного института в современной торговле.

### **Библиографический список:**

1. Згонников П.П. Договор перевозки грузов морским транспортом / П. П. Згонников // Общество, право, правосудие. 2013. № 10 с. 35-43.
2. Липавский В.Б. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) / Липавский В.Б // Транспортное право. 2014. № 4. с. 19-24.
3. Гуцуляк В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) / В.Н. Гуцуляк // М. Издательство «Граница». 2017. 448 с.
4. Витрянский В.В. Договор перевозки. / Витрянский В.В. // М. Статут. 2014. 526 с.
5. Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смешными морскими договорами) / А. Г. Калпин // М. «Транспорт». 2014. 160 с.
6. Решение арбитражного суда Сахалинской области от 29 декабря 2019 г. // Архив арбитражного суда Сахалинской области. 2018. Д. А59-6541/2018. Л. 4.