

Правовое регулирование фрахтования судов: камень преткновения — тайм-чартер

Значительная часть внешнеэкономической деятельности в сфере торговли осуществляется посредством международной морской торговли. Тем не менее, далеко не каждая компания может позволить себе приобретение и содержание столь дорогостоящего средства перевозки, как морское судно. Затраты на топливо, экипаж, регулярно требуемый ремонт, различного рода сборы и налоги, ответственность за владение средством повышенной опасности, необходимость получения разрешений и лицензий — наличие данных факторов делает невыгодным приобретение в собственность судна для нужд компании, занимающейся торговлей.

При этом необходимость доставлять товар покупателю имеется, и в зависимости от финансовых возможностей организаций и их оборотов они прибегают к услугам либо морских перевозчиков, которые специализируются на перевозке товаров судами, либо "берут" суда в аренду с экипажем или без экипажа на определенное время.

В законодательстве Украины и РФ присутствуют вышеуказанные правовые институты. К термину "фрахтование" законодатель одновременно относит как договор перевозки груза: ст. 912 Гражданского кодекса Украины (далее по тексту — ГКУ), ст. 787 Гражданского кодекса РФ (далее по тексту — ГК РФ), ст. 133 Кодекса торгового мореплавания Украины (далее по тексту КТМУ), ст. 115 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее по тексту — КТМ РФ), так и договор аренды судна с экипажем или без экипажа — статьи 798—805 ГКУ, статьи 632, 642 ГК РФ, разд. VI (статьи 203—221) КТМУ, главы X, XI КТМ РФ (статьи 198—224).

АРЕНДА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Общие нормы, регулирующие аренду транспортных средств с экипажем и без экипажа, содержатся в ГК РФ и ГКУ.

В соответствии со ст. 632 ГК РФ, по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транс-



портное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации. В соответствии со ст. 805 ГКУ закрепляется институт найма транспортного средства с экипажем, который его обслуживает (тайм-чартер).

Ст. 642 ГК РФ, в свою очередь, регулирует отношения по аренде транспортного средства без экипажа, и звучит следующим образом: "По договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации". В ГКУ нет специальной нормы, регулирующей условия аренды транспортного средства без экипажа. Таким образом, надо полагать, что бербоут-чартер — это более общий институт по сравнению с тайм-чартером в украинском праве.

Однако встает вопрос о соотношении договоров фрахтования судов с договорами перевозки, который мы рассмотрим ниже.

Специальные нормы, регулирующие отношения, непосредственно связанные с морскими судами, содержатся в Кодексах торгового мореплавания (КТМ). В КТМ РФ предусмотрено два вида фрахтования судов: тайм-чартер (договор фрахтования судна на время) и бербоут-чартер (договор фрахтования судна без экипажа).

Для более детального исследования данных норм, прежде всего, следует установить, что понимается в морском праве под термином судовладелец.

В ст. 8 КТМ РФ понятие "судовладелец" обозначает лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании. Высший арбитражный суд РФ (далее — ВАС РФ) в Информационном письме № 81 от 13.08.2004 г. уточнил данный термин и установил, что судовладельцем является то лицо, которое непосредственно осуществляет техническую эксплуатацию и управление судном.

Понятия судовладельца и собственника судна закреплены в ст. 20 КТМУ. Понятие "судовладелец" определяется аналогично, однако по существу вопрос о судовладельце не так прост. Особенно в случае отфрахтования судна в тайм-чартер. В этом случае образуется ситуация совладения судном, когда фрахтователь осуществляет коммерческую эксплуатацию судна, а формальный судовладелец — управление судном, в том числе в отношении судовождения, внутреннего распорядка на судне и состава экипажа. Конечно, такое совладение не является симметричным, поскольку члены экипажа судна остаются служащими судовладельца (собственника судна), так что его владение в общем случае фактически является более весомым. При отфрахтовании судна в бербоут-чартер, наоборот, отношения по поводу владения судном складываются достаточно ясно. Собственно судовладельцем выступает лицо, формально считающееся фрахтователем.

СООТНОШЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ АРЕНДЫ И ПЕРЕВОЗКИ В ДОГОВОРЕ ФРАХТОВАНИЯ

Итак, установив понятие судовладельца, можно перейти к видам фрахтования судов.

Выше мы оставили открытым вопрос о соотношении договоров фрахтования судов и перевозки. Мы обнаружили, что договор фрахтования в гражданском праве упоминается в связи с договором перевозки, а также в связи с арендой транспортных средств. Это не случайно. Договор фрахтования судна может быть как договором аренды этого транспортного средства, так и по существу договором перевозки. Точнее, элементы аренды и перевозки могут иметь место в договоре фрахтования в разной пропорции в зависимости от вида фрахтования.

В этой связи фрахтование судов можно разделить на два важнейших вида: рейсовое фрахтование и фрахтование на время. При рейсовом фрахтовании судна заключается договор, в котором преобладают элементы договора перевозки. Такой договор обычно называется рейсовым чартером. Он содержит и такой аспект, который выступает как элемент аренды судна, ведь для морской перевозки груза может предоставляться все судно, часть его или определенные судовые помещения. Этот договор хорошо прописан в подпункте 1 п. 2 ст. 115 КТМ РФ. Т.о., при рейсовом фрахтовании морских судов заключается договор, по существу являющийся договором морской перевозки с неизменным указанием того, что фрахтователю предоставляется все судно, либо его часть, либо определенные судовые помещения. Разумеется, обязанности перевозчика (фрахтовщика) могут не сводиться только к этим двум группам обязанностей: предоставление пространства на судне и перемещение в морской среде из одного порта (пункта отправления) в другой порт (пункт назначения). По договору фрахтования на рейс перевозчик может принять на себя оказание и других услуг фрахтователю, например, совершение остановки в пути следования для проведения каких-нибудь работ фрахтователем, в частности, исследовательских.

При фрахтовании судов на определенное время на первый план выходят элементы договора аренды, причем элемент перевозки может вообще исчезнуть. Толкование таких договоров, в особенности тайм-чартера, в огромной степени зависит от применимого права. В частности и особенности, в англо-американской концепции тайм-чартера наряду с элементами аренды транспортного средства имеются элементы договора перевозки. Договор фрахтования как родовое понятие отсутствует, однако разграничение отношений фрахтования проводится следующим образом: рейсовый чартер и тайм-чартер признаются договором перевозки и лишь димайз — или бербоут-чартер — договором аренды. Судебная практика жестко стояла на этом принципе.

Только в самом конце XX в. родилось решение Палаты лордов по делу Whistler International Limited v.

Kawasaki Kisen Kaisha Limited (2000), в котором имеется следующий вывод: "В соответствии с рейсовым чартером собственник судна или оператор (диспозитивный судовладелец — *disponent owner*) использует судно в своих интересах. Он решает, как он будет эксплуатировать вместимость судна, в какой торговле он будет участвовать, какие грузы будет перевозить. Он несет все коммерческие риски и расходы и получает все доходы, заработанные судном. Тайм-чартер представляет собой другой договор. Судовладелец по-прежнему несет расходы по содержанию судна и экипажа. Он также несет риски морских происшествий и должен страховать свой интерес в судне. Но в обмен на получаемую плату (*hire*) он передает свое право использовать коммерческую вместимость судна тайм-чартерному фрахтователю".

Т.о., даже в английском праве обнаруживается рациональный подход, в соответствии с которым тайм-чартер и рейсовый чартер отнюдь не тождественны.

КОНТИНЕНТАЛЬНОЕ ПРАВО НА ПРИМЕРЕ УКРАИНЫ И РОССИИ

Тайм-чартер — это договор, по которому судовладелец обязуется за вознаграждение (которое называется фрахт) предоставить фрахтователю судно в пользование вместе с экипажем на установленный договором срок для перевозки грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Данный договор заключается исключительно в письменной форме. Как правило, применяются специальные проформы, разработанные международными организациями, либо частными лицами, для нужд конкретной сферы деятельности. Так, для перевозки грузов относящихся к нефтяным продуктам, наиболее часто применяют проформу тайм-чартера "Shelltime", "Intertanktime", для перевозки грузов в контейнерах — "Boxtime", для перевозки генеральных грузов — "NYPE 93" и т.д. Применение проформ является очень частым явлением, поскольку нормы КТМ являются диспозитивными и применяются только в случае, если договором не установлено иное.

Кроме обязанности предоставить судно в пользование фрахтователю, за судовладельцем сохраняется еще значительный ряд обязанностей. Прежде всего, на судовладельце лежит обязанность по сохранению судна в мореходном состоянии. Весь текущий ремонт, страхование судна, заработная плата морякам оплачиваются судовладельцем. Поскольку управление судном осуществляет команда, которая является работником судовладельца, то ответственность за любой ущерб, связанный с эксплуатацией судна, будь то столкновение, гибель, разлив нефти и др., несет судовладелец. Это также обусловлено тем, что капитан судна является работником судовладельца, и по вопросам управления судном и обеспечения безопасности мореплавания он не подчиняется указаниям фрахтователя.

Капитан судна подчиняется фрахтователю только в вопросах, относящихся к коммерческой деятельно-

сти, — относительно логистики или маршрута, выдачи и приемки груза. Кроме того, за фрахтователем остается право без согласия судовладельца и при отсутствии запрета в тайм-чартере, передавать судно в субтайм-чартер, то есть в субаренду.

В отличие от КТМ РФ, в КТМУ договоры тайм-чартера и бербоут-чартера сведены в одну главу — главу 1 раздела VI КТМУ. Ничего плохого в этом нет, поскольку многие составляющие в этих договорах совершенно сходные. Например: форма, содержание договора, субаренда, соответственно, определены статьями 204, 205, 206 КТМУ. Правда, в российском морском праве некоторые положения относительно содержания упомянутых договоров несколько отличаются. Так, в ст. 213 КТМ РФ, где закрепляется содержание бербоут-чартера, имеются условия, отличающиеся от условий тайм-чартера, предусмотренных в ст. 200 КТМ РФ, а именно: класс и флаг судна, количество расходуемого им топлива. В ст. 205 КТМУ, закрепляющей реквизиты договоров фрахтования судов на определенное время, содержится перечень условий фрахтования, близкий к условиям фрахтования по тайм-чартеру. Разумеется, принципиального значения все это не имеет, поскольку договор фрахтования регулируется диспозитивно, что прямо указано в статьях 199, 212 КТМ РФ, при этом в КТМУ подобное указание отсутствует.

В отношении второго вида договоров фрахтования судов на определенное время, предусмотренного КТМ, — бербоут-чартера, который предполагает передачу судовладельцем судна во владение и пользование фрахтователю без экипажа, то мало кто сомневается в том, что по существу этот договор — разновидность договора аренды, конечно, с некоторыми особенностями.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мы много писали о договорах фрахтования. Однако этот институт поистине неисчерпаем. В настоящей статье, созданной совместно с нашими российскими коллегами, особое внимание уделяется тайм-чартеру как одному из наиболее противоречивых и дискуссионных институтов морского права. Тем не менее, все точки зрения на природу тайм-чартера можно свести в три группы:

- тайм-чартер понимается как разновидность договора найма;
- этот договор является по существу договором перевозки;
- особенности тайм-чартера настолько серьезные, что его выделение в самостоятельный институт морского права (*sui generis*) решительно необходимо.

МИРОШНИЧЕНКО Наталья, партнер, Interlegal, Международная юридическая служба, WMU/LMA PgD Maritime Law, президент WISTA Ukrainian, ГАЛСТЯН Нвер, юрисконсульт, магистрант к. 2 юридического факультета ГУАП, "Ремеди", юридическая фирма, Санкт-Петербург