

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПРОФОРМ ЧАРТЕРІВ У ПРОЦЕСІ ФРАХТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

SPECIAL ASPECTS OF USING PRO FORMA OF CHARTER PARTIES IN THE PROCESS OF THE CHARTERING THE VESSEL

Крисань Т.С.,
к.ю.н., доцент

Національний університет «Одеська морська академія»

Каліна Н.В.,

курсант VI курсу факультету морського права та менеджменту
Національний університет «Одеська морська академія»

У статті проаналізовано значення проформ під час укладання договорів фрахтування морських суден. Проводиться класифікація проформ чартерів за різними критеріями. Характеризується структура чартеру та наводяться приклади найпопулярніших проформ. Надається перелік головних реквізитів, передбачених законодавством. Наведені рекомендації щодо використання англійського права у чартері.

Ключові слова: фрахтування, фрахтування судна, проформа, рейсовий чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер.

В статье проанализировано значение проформы при заключении договоров фрахтования морских судов. Проводится классификация проформ чартеров по различным критериям. Характеризуется структура чартера, и приводятся примеры самых популярных проформ, who are involved in international transportation. The significant role in creating the charters pro forma played Baltic and International Maritime Council. The Baltic and International Maritime Council is the world's largest international shipping association. The author provides a list of the main requisites stipulated by Ukrainian law. Particular attention is paid to the Merchant Shipping Code of Ukraine which entered into force on May 23, 1995. Merchant Shipping Code of Ukraine regulates relations arising from merchant shipping. Also in the article author indicate recommendations on use of English law in the charter party and its specificity according to the Ukrainian practice.

Ключевые слова: фрахтование, фрахтование судна, проформа, рейсовый чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер.

The author stipulates that charter party is the contract between the owner of a vessel and the charterer for the use of a vessel. The example shows three charter parties, namely the voyage charter, time charter, bareboat charter.

The article analyzes the importance of pro forma to conclude contracts of chartering of the vessels. Such a contract is not settled by international legal acts. Therefore the use of pro forma is an accepted practice in the international private maritime law. Due to the analysis, the author classify charters pro forma according to various criteria. The author characterizes the structure of the charter and provides examples of the most popular charters pro forma. The most popular charters have been developed by associations of owners of the ship, charterers, freight brokers and other parties, who are involved in international transportation. The significant role in creating the charters pro forma played Baltic and International Maritime Council. The Baltic and International Maritime Council is the world's largest international shipping association. The author provides a list of the main requisites stipulated by Ukrainian law. Particular attention is paid to the Merchant Shipping Code of Ukraine which entered into force on May 23, 1995. Merchant Shipping Code of Ukraine regulates relations arising from merchant shipping. Also in the article author indicate recommendations on use of English law in the charter party and its specificity according to the Ukrainian practice.

Key words: chartering, chartering vessels, pro forma, voyage charter, time charter, bareboat charter.

Постановка проблеми. Правове регулювання договору фрахтування морського судна є доволі складним питанням. Не існує універсальної конвенції, наприклад Міжнародної конвенції про чартер, яка б висвітлювала умови та основні питання укладення такого договору. У зв'язку із цим чартер, безумовно, є яскравим прикладом вільного договору. Складність відносин, що впливають із фрахтового договору, різноманіття умов, у яких відбувається морське перевезення вантажів, нарешті, обмежений час, що є у розпорядженні сторін для переговорів, – усе це зумовлює практичну неможливість заново формулювати всі умови договорів під час укладення кожної конкретної угоди. Тому загальноприйнятим у сучасному торговельному мореплаванні є використання типових проформ чартерів. І в даному аспекті неможливо обійти увагою роль англійського морського права, що впливає на такі проформи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід підкреслити, що дане питання є доволі складним, тому науковці приділили велику увагу характеристиці проформ та їх видів. Зокрема, зазначеним питанням присвячено праці таких науковців: О.М. Шемякіна, А.А. Ніцевича, Н.Б. Мирошніченко, Р.П. Ярмоловича, О.Д. Несімко.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У статті проводиться аналіз проформ чартерів, їх класифікація та розглядається структура. Піднімається проблема застосування англійського права у проформах чартерів. Виділяються позитивні та негативні сторони застосованого права.

Формулювання цілей статті. Головною метою цієї статті є аналіз значення проформ чартерів при укладанні

договору фрахтування морського судна. У цьому аспекті розглядається вплив англійського права на проформи чартерів, проводиться класифікація чартерів, характеризуються основні складові проформ та наводяться приклади найвідоміших проформ рейсового, тайм- та бербоут-чартерів.

Виклад основного матеріалу. Організація морських перевезень вантажів включає безліч операцій, кожна з яких по-своєму важлива в цьому процесі. Серед них певне місце займає морське фрахтування. Договір фрахтування можна розглядати в широкому і вузькому сенсі. Так, у широкому сенсі фрахтування суден – це бронювання суден, тобто «вторговування» умов закупівлі основної продукції транспортної галузі – перевезень. У вузькому сенсі фрахтуванням називається найм суден [1, с. 7]. Специфічною особливістю укладання договору фрахтування є використання проформ чартерів. А обсяг прав і обов'язків сторін обумовлюється безпосереднім вибором певної проформи чартеру.

У розробці типових проформ чартерів основну роль відіграли об'єднання судовласників держав, що володіють великим торговим флотом, зокрема Англії та інших європейських країн. Значну роль у створенні проформ чартерів відіграла Балтійська і міжнародна морська рада (далі – BIMCO). Більшість проформ передбачають застосування англійського матеріального права до цих договорів.

На міжнародному фрахтовому ринку для укладання угод нині використовуються кілька сотень різних типових проформ чартерів, які можуть бути систематизовані за принципом розробки, сфери використання та формі побудови.

За принципом розробки розрізняються рекомендовані та приватні проформи. До рекомендованих належать типові проформи чартерів, розроблені, рекомендовані і схвалені великими міжнародними або національними організаціями судновласників і судових брокерів (BIMCO, FONASBA, Генеральна рада Британського судноплавства та ін.). Такі проформи надійно захищають інтереси судновласника-фрахтувальника при трактуванні всіх комерційно-правових умов договору. До приватних належать проформи, розроблені в односторонньому порядку великими вантажовідправниками або їх спілками. Як правило, ці проформи передбачають ті чи інші переваги для фрахтувальника за рахунок перевізника.

За сферою використання розрізняються спеціальні та універсальні проформи. Спеціальні (спеціалізовані) проформи розроблені на сьогодні для всіх видів масових вантажів, що відображають особливості перевезень і враховують специфіку умов обробки суден і місцеві звичаї в різних портах і країнах, торговельну практику основних груп експортерів. Універсальні проформи розробляються міжнародними організаціями судновласників і призначені для використання при перевезеннях штучних, навалювальних або лісових вантажів на тих напрямках, де немає спеціалізованих чартерів, або застосовуються за погодженням партнерів по угоді. Найбільше поширення в практиці міжнародного судноплавства отримала універсальна проформа «Gencon», рекомендована BIMCO.

За розташуванням матеріалу і формою побудови розрізняються чартери архаїчного типу і сучасні, так звані американські проформи. У чартерах архаїчного типу розташування статей не структуроване, що ускладнює роботу з ними [2, с. 30-32].

Чартери сучасного типу складаються з трьох частин. Перша з них – це так звана боксова форма, оскільки являє собою таблицю й усі відомості в ній містяться у так званих боксах (міститься уся змінна інформація). За наявності суперечностей між частинами проформи положення першої (боксової) частини проформи є превалюючим [3, с. 181-182]. Друга частина – це сама проформа чартеру, що містить інформацію, яка повніше розкриває зміст відомостей боксової частини. Вона складається з трьох розділів: преамбули, де вказуються сторони, місця і дати укладення договору.

Під час узгодження комерційних умов чартеру, особливо якщо переговори ведуться на базі застарілої проформи, виникає необхідність зміни великого числа стандартних формулювань. Внесення численних доповнень і коригувань у типографський текст ускладнює оформлення та вивчення чартеру. Тому загальноприйнятою є практика, коли відповідні умови типової проформи просто закреслюються, а замість них формулюються нові. Знову сформульовані або додаткові статті договору об'єднуються і мають назву аддендум або райдер. Найбільш часто в аддендумі формулюються такі умови договору: повний опис судна; умови оплати фрахту; розподіл витрат за вантажними роботами; розрахунок сталі; перевірка готовності трюмів; розподіл витрат по оплаті зборів із вантажу, фрахту і судна; оплата екстрастраховки; взаємовідносини сторін у разі завдання шкоди судну стивідорами фрахтувальника та ін.

Аддендуми (райдери) також можуть оформлятися окремо – таким чином вони, складають третю частину чартеру. Зазвичай це приватні доповнення до чартеру щодо даного конкретного рейсу і, як правило, конфіденційні.

Великі судновласники, фрахтівники і навіть брокери, які постійно працюють на даному ринку, мають свій відкоригований варіант типової проформи чартеру і стандартний аддендум до нього, які при належній кон'юнктурі ринку прагнуть повністю включити в чартер [2, с. 32-33].

Аналізуючи рейсовий чартер, слід зазначити, що предметом такого договору виступатиме саме судно, частина

або окремі судові приміщення, а також послуги з перевезення вантажу, на відміну від того ж самого договору перевезення вантажу, предметом якого є лише надання послуги з перевезення визначеного вантажу. Договір рейсового чартеру є консенсуальним [3, с. 181].

Проформи рейсових чартерів бувають універсальними, тобто використовуваними для укладення договорів перевезення будь-яких вантажів, для яких немає особливих (спеціалізованих) проформ. Найбільш поширеною універсальною проформою є Gencon. Проформа Gencon була вперше розроблена в 1922 році, а в 1976 році до неї була додана боксова форма, і друга частина стала містити незмінні стабільні юридичні умови перевезення вантажу. Нині широко використовується проформа GENCON 94, переглянута BIMCO в 1994 році [4]. Крім того, морське перевезення цементу регулюється Cementvoy Charter Party 2006 року, розробленим BIMCO, рейсовим чартером для перевезення вугілля Polcoalvoy 1997 чи Nipponcoal, яка була розроблена Комітетом з документації Японської судноплавної біржі та видана BIMCO. При перевезенні деревини дуже часто користуються проформи Nubaltwood або Russwood. А ось Gasvoy 2005 був розроблений спільно BIMCO та профільними фахівцями для перевезення газу [5].

Обсяг рейсового чартеру досить значний, однак застосування його стандартної форми дозволяє фрахтувальнику і фрахтівнику (за умови правильного вибору проформи), як правило, заповнювати лише її першу сторінку, де містяться змінні реквізити (найменування сторін договору, назва судна, порту відправлення і порту призначення та тощо) [6, с. 323-324].

Національне законодавство України детально не регламентує питання, які повинні бути врегульовані чартером, і не дає вичерпного переліку його реквізитів. У статті 136 КТМ України міститься лише тільки перелік основних реквізитів, тобто тих, без яких не може існувати сам рейсовий чартер. До них належать: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження [7, ст. 136].

Крім рейсового чартеру, велику увагу слід приділити договорам фрахтування на час, а саме: тайм-чартеру та бербоут-чартеру. Говорячи про ці види договору фрахтування на час, слід зазначити, що такі договори укладаються у будь-яких цілях торговельного мореплавства. Предметом тайм-чартеру виступатиме саме судно та послуги екіпажу, на відміну від бербоут-чартеру, де предметом буде лише судно. Ці договори є консенсуальними, тобто такими, що є дійсними з моменту досягнення сторонами згоди з усіх істотних умов. Сторонами таких договорів виступають судновласник та фрахтувальник. Причому за тайм-чартером право володіння судном належить судновласнику, відповідно, право користування – фрахтувальнику, чого не можна сказати про бербоут-чартер. За бербоут-чартером право володіння і користування судном належить фрахтувальнику.

Реквізити договору фрахтування судна на певний час на практиці мають дуже важливе значення. Як правило, використовуються типові проформи договору, розроблені зацікавленими організаціями. Застосування цих проформ сприяє тому, що в кожному конкретному випадку сторонам доводиться погоджувати лиш окремі умови договору, а не виробляти весь договір у цілому [6, с. 378].

Відносини з приводу фрахтування судна взагалі і з приводу фрахтування тимчасово зокрема не регулюються в імперативному порядку ні на міжнародному, ні на національному рівні, так що ці відносини є предметом локального регулювання за допомогою договорів, які укладаються між приватними особами – учасниками фрахтування судів, у тому числі і тайм-чартерного фрахтування. У зв'язку із цим особлива увага у дослідженні тайм-чартеру приділяється проформі тайм-чартерів.

Мабуть, найбільш універсальною і відпрацьованою формою тайм-чартеру вважається «Baltimex». Ця форма була прийнята в 1909 р. ВІМСО (на той час – Балтійська і Біломорська морська конференція) і схвалена Палатою судноплавства Сполученого Королівства.

Для тайм-чартерного фрахтування суховантажних суден Нью-Йоркською товарною біржею розроблена форма «NYPE» [1, с. 14]. Після трьох років обговорень, у 2015 році, була ухвалена нова редакція даної форми, яка називається «NYPE 2015». На відміну від «NYPE 93», «NYPE 2015» містить 57 статей. За прогнозами фахівців, нова форма «NYPE» повинна стати популярною в морському бізнесі [8]. Для фрахтування танкерів використовуються форми «Intertanktime», «Shelltime» та ін. Фрахтування лінійного тоннажу проводиться за формою «Linetime», «Франктайм» – у Франції, «Дойцайт» – у Німеччині. Для тайм-чартерного фрахтування суден-газовозів підходить форма «Gaztime», а контейнеровозів – «Boxtime». Фрахтування суден-рефрижераторів проводиться відповідно до форми «Ріфертайм». Незважаючи на значну популярність і поширеність цих форм, вони піддаються критиці у зв'язку з розпливчатістю формулювань, їх суперечливістю, недостатньою відповідністю практиці і недостатньою збалансованістю інтересів судновласників і фрахтувальників. Неодноразове коригування форм не принесло бажаного результату. Саме це підштовхнуло ВІМСО розробити абсолютно нову форму [1, с. 14-15]. У 1999 р. в ВІМСО була вироблена нова форма «Gentime». Ця форма була покликана замінити багато популярних форм, оскільки в них виявилися серйозні недоліки, що виявилися у комерційній практиці і під час розгляду спорів у судах та арбітражах. На думку багатьох дослідників і практиків, ця форма дуже зручна [9].

Говорячи про бербоут-чартер, слід зазначити, що до найбільш використовуваних типових форм належать: «Vageson-A» – фрахтування суден, що перебувають в експлуатації, яка була видана ВІМСО в 1974 році; «Vageson-B» – фрахтування споруджуваного судна, яка була видана ВІМСО в тому ж році. У 1989 році були об'єднані ці дві форми, які склали найбільш популяр-

ну форму бербоут-чартеру – «Vageson -89», яка придатна для фрахтування як суден, що перебувають в експлуатації, так і споруджуваних суден.

Висновки. Незважаючи на вищенаведені форми, все ж таки ст. 205 КТМ України встановлює перелік обов'язкових реквізитів, які повинні бути в договорі фрахтування судна на певний час. До них належать: найменування сторін договору, назва судна, його технічні й експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна [7, ст. 205].

У міжнародній практиці не існує універсального міжнародного нормативно-правового акта, який би передбачав регулювання договору фрахтування морського судна. У зв'язку з цим провідними організаціями судновласників, фрахтувальників, брокерів і т.д., найвпливовіших морських держав були розроблені типові форми чартерів, які регулюють відносини між сторонами. При цьому форми передбачають застосування англійського права та розгляду справ в арбітражі у Лондоні.

Слід вказати позитивні та негативні сторони таких форм, де сторони навмисно чи через незнання вибирають англійське право. До позитивних сторін вибору англійського права можна віднести те, що дуже багато перевізників, судновласників, фрахтувальників обирають англійське право як сукупність правил, які регулюватимуть відносини по договору. Це пов'язано з прозорістю, логікою та стабільністю англійської правової системи у сфері мореплавства і морської торгівлі. Але, крім усіх переваг, які можуть виділити для себе українські компанії, є ще те негативне, із чим вони можуть стикнутися. Перш за все, англійське право повністю відрізняється від українського законодавства, тобто дуже мало юристів в Україні є компетентними у цій сфері. Друга проблема – це, безумовно, фінансова сторона питання. Насамперед, розгляд справи не є дешевим, та й вартість послуг англійських юристів, які консультують та беруть участь у процесі, набагато вища, ніж українських. Тому, обираючи ту чи іншу форму, треба розуміти, чи буде вигідно це для сторін.

ЛІТЕРАТУРА

1. Фрахтование судов и демередж / [Ницевич А.А.-А., Мельников Н.В., Мирошниченко Н.Б., Скоробогатов А.В., Лебедев В.П.]; под ред. Н.Б. Мирошниченко. – Одесса: Фенікс, 2013. – 112 с.
2. Ярмолович Р.П. Фрахтування морських суден: Конспект лекцій / Р.П. Ярмолович – Одеса: Видавництво ОНМА, 2007. – 160 с.
3. Несімко О.Д. Особливості договору морського чартеру / О. Д. Несімко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Юридичні науки. – 2014. – № 807. – С. 180–186.
4. Мирошниченко Н. Канцелирование чартера [Електронний ресурс] / Н. Мирошниченко, Д. Загороднюк // Морское Страхование. – 2013. – Режим доступа : <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/kancelirovanie-chartera/>
5. Impact of affreightment. Impact of the Monalisa project proposals on selected aspects of charter parties and contracts of carriage by sea. 2014: [Electronic resources]. – Access for the website : <http://monalisaproject.eu/wp-content/uploads/Monalisa-Impact-on-affreight-2014.pdf>
6. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право / О.М. Шемякін – Одеса: ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
7. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.
8. Anchors weigh? Considering the revised time charterparty – “NYPE 2015” [Electronic resources]. – Access for the website : <http://www.hellenicshippingnews.com/anchors-weigh-considering-the-revised-time-charterparty-nype-2015/>
9. Мирошниченко Н. Тайм-чартер: положення, касаючіся вывода судна из аренды (off-hire). Часть 1 [Електронний ресурс] / Н. Мирошниченко, Д. Загороднюк // Морское Страхование. – 2013. – Режим доступа : <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/off-hire-part-1/>