

Мелкие партии товаров не требуют для своей перевозки фрахтования судна или определенных его грузовых помещений. По этой причине в качестве договора морской перевозки, морской контейнерной перевозки в линейном судоходстве выступает не чартер, а линейный коносамент.

Институтом, разработавшим основные проформы коносаментов, является Балтийский и международный морской совет (в прошлом конференция) БИМКО в г. Копенгагене.

Линейный коносамент на своей обратной стороне (principal, additional clauses) содержит условия договора **морской перевозки** груза оператором — держателем (учредителем) судоходной регулярной линии, название которой содержится на лицевой стороне коносамента. Главным содержанием такого договора является доставка грузов на «линейных условиях» (liner terms) согласно проформ линейных коносаментов БИМКО «Висконбилл» (visconbill), 1973 г.: «Конлайнбилл» (conlinebill) — «развернутая форма» и «Лейнербилл» (liner bill) — «краткая форма», 1978 г. Изложенные в проформах условия и состав «боксов» на лицевой стороне этих проформ являются исходной базой для разработки коносамента конкретной линии для контейнерной перевозки. Их лицевая сторона, содержащая эксплуатационные и коммерческие условия, адаптируется при достаточной степени использования ЭВМ для компьютерного заполнения и считывания.

Во всех линейных коносаментах предусматривается право судна заходить после принятия конкретного груза в любые другие, в том числе в факультативные порты, для погрузки, выгрузки грузов, принятых с условием выборов опциона, (порта назначения); для бункеровки и других операций, размещать грузы (контейнера) каждого владельца в судне по усмотрению капитана с учетом общей загрузки судна, для обеспечения его мореходности и сокращения стоянок в портах. Только размещение груза на верхней палубе должно быть согласовано с грузовладельцем. Все линейные коносаменты содержат оговорку о субституте, то есть о праве перевозчика заменить судно, указанное в расписании, другим, равноценным по своим технико-эксплуатационным характеристикам. Линейные компании, осуществляя перевозки грузов и/или перевозки контейнеров на условиях «лайнер терме», принимают на себя организацию обработки судов и грузов в портах.

Соответственно это понятие в линейном коносаменте сформулировано в следующей редакции: «Судно осуществляет погрузку и выгрузку грузов у определенного причала и несет все расходы по погрузке груза с причала в трюм судна, включая штивку, укладку (stowage), и по выгрузке груза из трюма на причал у борта судна».

Помимо затрат на погрузку и выгрузку грузов (стивидорных расходов) перевозчик по условиям «лайнер термс» обычно также оплачивает приобретение за счет полученного фрахта крепежного, подстилочного и прокладочного материала, производят сепарацию (разделение) коносаментных партий и крепление груза в трюме, обеспечивает счет груза, рассортировку груза по коносаментам при выгрузке, а если это требуется, то и оплачивает экспертов при освидетельствовании состояния мореходности судна, пригодности трюмов, размеров и причин повреждений груза.

Провозная плата считается полностью заработанной судовладельцем с момента

погрузки груза в судно независимо от места инкассации фрахта. Все связанные с грузом сборы, налоги, пошлины и иные расходы административного порядка относятся на счет грузовладельца. Он также оплачивает фумигацию, сбор и рассортировку груза, если смешение коносаментных партий произошло по его вине, возмещает расходы за взвешивание груза, за ремонт и замену упаковки, за дополнительную перегрузку и т.д., а также все штрафы и расходы, которые понес перевозчик из-за несоблюдения отправителем/получателем таможенных или импортных правил. За счет грузовладельца оплачивается специальная сепарация, предусмотренная обычаями порта или требуемая таможей. В типовой проформе линейного коносамента предусмотрено, что если между датой фрахтовой сделки на перевозку и датой фактической оплаты фрахта и других расходов по грузу произойдет девальвация или ревальвация валюты, в которой должна производится оплата, то сумма фрахтового платежа будет автоматически изменена пропорционально изменению курса валюты.

В линейных коносаментах предусматривается, что перевозчик не обязан подавать нотис о приходе судна отправителю груза, так как понимается, что судовладелец строго выполняет объявленное им расписание. Однако, практически, он это всегда делает.

Отправители и получатели груза, как правило, не несут ответственность за простой линейных судов в портах на причалах данной линии. Соответственно коносамент содержит условие: «Погрузка и выгрузка производится на причалах линии, а комплектование груза — на складах линии. Грузовладелец обязан подавать грузы к погрузке так быстро, как судно способно их принимать, в любой день недели и в любое время суток; таким же образом принимать грузы в порту назначения». Однако, если судну может угрожать задержка исключительно по вине какого-то одного или нескольких грузовладельцев, вследствие или характера груза, или недостатка вагонов и складских помещений, слабой механизации, или нехватки рабочей силы при погрузке или выгрузке линейного судна на причале отправления или получателя, то согласно коносаменту, судовладелец имеет право на компенсацию за задержку судна в виде оплаты ему демереджа, по аналогии с трамповым судоходством, по ставке за каждую брутто-регистрационную тонну и за каждые сутки простоя сверх даты отхода судна, предусмотренной расписанием. Когда задержка судна происходит по вине нескольких грузовладельцев, то они платят демередж пропорционально начисленному фрахту.

Во многих коносаментах, имея в виду обычаи портов, оговаривается требование к получателям грузон оплаты подоходного налога — *surtax* (в портах Франции), причальных сборов (в Гамбурге), платы за проходы каналов (в Манчестере) и т.д., устанавливается максимальный срок бесплатного хранения груза после выгрузки (от 3 до 14 суток).

В большинстве портов местные условия предусматривают выгрузку опасных грузов только на специальных причалах и якорных стоянках и немедленно по прибытию судна. В связи с этим в коносаментах оговаривается, что все расходы и риски по выполнению этого требования относятся на отправителей и/или получателей опасных грузов.

Часть расходов по перевозке не зависит от рода и количества груза: оформление перевозочных документов, ведение учетно-расчетных операций, оформление приемки и сдачи груза. Для обеспечения безусловной компенсации таких расходов правила контейнерных перевозок предусматривают взыскание минимально возможной суммы фрахта по коносаменту (*minimum freight per bill of lading*), за которую судовладелец согласен осуществить контейнерную перевозку (на океанских линиях она составляет

15-30 ам. дол.)

В линейных перевозках всегда применяется так называемая «Лондонская оговорка» коносамента (London clause, terms), дающая право судовладельцу на выгрузку груза по прибытии судна в порт назначения с одновременным прекращением ответственности перевозчика за груз после его выгрузки с судна.