



Яхтенный чартер



Н. Мельников

*Международная юридическая служба
Украина, Киев – Одесса
www.interlegal.com.ua
© Н. МЕЛЬНИКОВ, 2009
melnykov@interlegal.com.ua
Партнер, юрист, специалист по морскому праву*

*© В. ЛЕБЕДЕВ, 2009
Эксперт-консультант, ст. преподаватель Одесского
института предпринимательства и права
Lebedev@interlegal.com.ua*



В. Лебедев

В наше время яхтенный туризм превратился в вид отдыха, доступный среднему классу. Это стало возможным благодаря отношениям найма.

Немного истории и теории

Не углубляясь в древнейшие времена, можно сказать, что в предклассическую эпоху развития римского права уже успешно функционировал институт найма (*locatio-conductio*). Этот институт распался на три субинститута:

наем вещей — имущественный наем (договор аренды), наем работы (договор подряда) и наем услуг — договор, который впоследствии породил целую отрасль трудового права. Интересно, что перевозки, которые в настоящее время считаются услугами,

в древности рассматривались как особая разновидность работы (извоз).

Яхта всегда нанимается, главным образом, в целях перевозки туристов и их багажа, но отношения найма в принципе отличаются от отношений по поводу перевозки в современной правовой доктрине, хотя и могут гармонично сочетаться в некоторых договорах, например, договорах фрахтования. Исторически сложился целый спектр таких договоров.

На одном из полюсов спектра находится договор чистой перевозки. Конечно, и яхты в качестве пассажирских судов могут использоваться для простой перевозки туристов к месту отдыха и в т.п. целях. В любом случае пассажир на яхте должен быть обеспечен соответствующим местом для размещения его самого и принадлежащего ему багажа. Этот элемент договора — обеспечение, резервирование места, некоторого пространства на яхте, может получить большее значение в договоре. Например, пассажир может договориться о предоставлении ему всей каюты, а не отдельного места в ней.

Элементы договора найма становятся превалирующими над элементами договора перевозки, если яхта нанимается полностью. Туриста, который нанял всю яхту, уже не назовёшь пассажиром. Он выступает в роли полноправного фрахтователя. Такой турист вполне может быть профессиональным яхтсменом, который самостоятельно справится с управлением яхтой. Современные яхты оснащаются такими техническими приспособлениями, что успешно управляться можно даже в одиночку.

Однако в силу каких-то обстоятельств яхтсмену потребуются помощники — члены экипажа. Он может нанять их самостоятельно или воспользоваться услугами действующего экипажа этой самой яхты, хорошо знакомого с её спецификой. Наконец, турист может не иметь никакого отношения к яхтенному делу. Он хочет только отдыхать и нанимает яхту вместе с услугами её экипажа. Между отношениями найма и отношениями отчуждения-приобретения яхты также нет непроходимой грани. Фрахтование яхты может быть организовано как прелюдия купли-продажи, например. Большое



распространение получили в последнее время отношения лизинга. Лизинг — это та же аренда, имущественный наем судна, который финансируется банком или иным финансовым учреждением. Таким образом банк может стать «временным» собственником яхты, которая перейдет в собственность нанимателя после погашения кредита, либо банк получает только право ипотеки на яхту.

Фрахтование яхты

Юридические тонкости в вопросах фрахтования яхт часто отступают на второй план по сравнению с экономическими, поэтому рассмотрим вопрос о том, как определяется стоимость фрахтования яхты.

На практике встречаются следующие условия фрахтования яхт:

GT — Греческие условия. В стоимость яхтенного чартера включается плата за аренду и страхование яхты, заработная плата экипажа и его питание, а также расходы на портовые сборы в портах Греции, воду и пользование прачечной на борту;

СТI — Карибские условия. В стоимость чартера включается арендная плата и страхование яхты, заработная плата и питание экипажа, расходы на топливо — 4 часа в день, пользование прачечной, а также завтрак, обед и ужин, кроме напитков;

EMT — Восточно-средиземноморские условия. В стоимость чартера входит арендная плата и страховка яхты, зарплата и питание экипажа, пользование прачечной, а также расходы на топливо — 4 часа в день и другие текущие расходы, в частности, портовые сборы, завтрак и обед, кроме напитков, расходов на связь и местных налогов;

WMT — Западно-средиземноморские условия. В стоимость чартера включается только арендная плата, страхование яхты и зарплата экипажа;

MYBA — Условия Средиземноморской ассоциации брокеров яхт. В стоимость чартера входит плата за аренду и страхование яхты, зарплата и питание экипажа, а также плата за пользование прачечной на борту.

В практике нашей юридической фирмы «Международная юридическая служба» приходилось встречаться со всеми такими условиями.

Фрахтование яхты довольно трудоёмкий и сложный процесс, если фрахтователю заниматься этим самостоятельно.





Обычно фрахтователи пользуются услугами брокеров, для которых это повседневное и будничное занятие, тем более, что комиссию брокеру, как правило, уплачивает собственник яхты, а не фрахтователь.

Конечно, для полноценного отдыха на зафрахтованной яхте потребуется обслуживающий штат — экипаж. Для небольших яхт состав экипажа — от 2 до 4 человек. Шкипер, кок, стюард и матрос — это стандартный набор персонала, обслуживающего яхту. Разумеется, фрахтователь может договориться об оплате услуг и содержания экипажа самостоятельно, не включая эти расходы в ставку фрахта. Обычная стоимость услуг шкипера на яхте до 50 футов длиной — около 130 EUR/день, остальных членов экипажа — 100-110. Такой чартер называется *crewed charter* — яхт-чартер с экипажем.

Если фрахтователь хочет нанять яхту без экипажа (*bareboat charter*), то есть зафрахтовать яхту для самостоятельного плавания, ему необходимо иметь специальные международные права на управление яхтой, хотя он может нанять экипаж или только шкипера, за работу которых будет нести ответственность. Бербоут-чартер на яхту длиной свыше 50 футов, как правило, не заключается.

Кроме того, можно оформить так называемый *skippered charter* — чартер яхты с профессиональным шкипером. В этом случае к яхте «прилагается» шкипер/ капитан, для

которого фрахтователь подыщет других членов экипажа или поручит ему набрать команду самостоятельно. В обязанности шкипера обычно не входит решение хозяйственных вопросов. Он должен знать район плавания, обеспечивать управление яхтой и безопасность её плавания.

Все эти яхт-чартеры относятся к категории чартеров на фрахтование всего судна одним и тем же фрахтователем. Однако не каждый может позволить себе зафрахтовать всю яхту полностью, поэтому можно организовать фрахтование не всего судна одним фрахтователем, а отфрахтование каждой каюты в отдельности соответствующим фрахтователем. Конечно, в последнем случае необходимо всем фрахтователям подчиняться единому плану — маршруту плавания и внутреннему распорядку на судне.

Условия яхтенных чартеров

Чартер — договор консенсуальный, то есть это договор на будущее. Чартер предполагает бронирование всей яхты или определённого места на ней (каюты) за фрахтователем и передачу яхты или только каюты фрахтователю в определённом месте — в порту, яхт-клубе, на причале и т.п. Стоимость доставки яхты до этого пункта оплачивается, как правило, фрахтователем, по крайней мере, топливо, израсходованное при этом. Оплата чартера производится предварительно путём внесения депозита на имя фрахтовщика

или иного лица, например, можно воспользоваться услугами эскроу-агента. В договоре часто оговорен порядок внесения такого депозита. Дело в том, что переговоры начинаются задолго до передачи яхты в чартер, обычно за несколько месяцев, так что у фрахтователя есть время для внесения депозита по частям. Это несколько облегчает финансовую нагрузку на него, но одновременно создаёт некоторый гарантийный фонд для фрахтовщика на случай отказа фрахтователя от чартера. Из этого фонда фрахтовщик погасит свои убытки, если фрахтователь откажется от чартера, а фрахтовщик не сможет в разумный срок реализовать чартер другому фрахтователю.

Фрахтователь должен принять яхту или помещение, выделенное ему, проверить исправность механизмов и оборудования, укомплектование соответствующим снаряжением, материалами и экипажем, если яхта зафрахтована на условиях яхт-чартера с экипажем. В комплект обязательно входит вода и топливо. При обнаружении неисправностей и неуккомплектованности фрахтователь должен заявить об этом персоналу фрахтовщика, который обязан немедленно устранить все недостатки.

Фрахтователь должен соблюдать все правила, касающиеся таможенных и пограничных формальностей, санитарии и гигиены, не допускать неправомерного поведения, в частности, хранения и употребления наркотиков. Читатель скажет, что это естественно. Ведь такие правила должны соблюдаться всеми, а не только фрахтователями яхт. Зачем же оговаривать их соблюдение в чартере? Совершенно верно! Однако репутация фрахтовщика тоже имеет большое значение, так что фрахтовщики, уважающие себя, путём соответствующих оговорок в чартере создают соответствующие обязанности фрахтователя не «вообще» перед государством, обществом и т.д., а дополняют правовое положение фрахтователя соответствующими обязанностями перед ними, фрахтовщиками.

Фрахтователь должен использовать яхту только в целях, оговоренных чартером. Например, если яхта зафрахтована для путешествия, фрахтователь не может принимать участие в спортивных соревнованиях/ регатах без разрешения фрахтовщика.

Фрахтователь должен подчиняться всем разумным указаниям шкипера. Необходимо соблюдать район плавания, указанный в чартере. Если на яхте имеются дети, фрахтователь полностью отвечает за их поведение. Ночевать на яхте может столько лиц, сколько было заявлено при заключении чартера.

Фрахтовщик, со своей стороны, должен застраховать яхту. Обеспечение мореходности яхты лежит также на обязанности фрахтовщика в момент её передачи в чартер. При фрахтовании яхты с экипажем собственник яхты должен обеспечивать мореходное состояние яхты в течение всего периода нахождения яхты в чартере и содержание экипажа. За поведение экипажа, нанятого фрахтовщиком, отвечает фрахтовщик, но шкипер и весь экипаж должны относиться к фрахтователю так, как будто он и является собственником яхты. Конечно, экипаж яхты непосредственно подчиняется шкиперу — капитану яхты. И он не должен забывать о том, что в действительности собственником является фрахтовщик, так что если фрахтователь будет давать указания, не соответствующие законодательству, чартеру или неразумные и неприемлемые для экипажа, капитан яхты должен сообщить об этом фрахтовой компании.



Шкипер яхты ничем не отличается по существу своего правового положения от капитана любого другого судна и должен принимать все соответствующие меры в случае чрезвычайного морского происшествия.

Обычно время чартера исчисляется неделями — с субботы до следующей субботы. Яхта должна быть возвращена фрахтовщику в том же состоянии, что и получена была в чартер, например, полностью снаряжённой, с полными емкостями, предназначенными для воды и топлива, очищенной от всяких отходов, мусора и т.п.. Обычно яхта возвращается из чартера в том же месте, где и принимается, но, по договорённости, может быть возвращена в любом порту, удобном для фрахтователя. В последнем случае фрахтователь оплачивает расходы по доставке яхты в пункт принятия её в чартер или в место постоянного базирования. После этого производится окончательный расчёт. Если фрахтователем были потреблены какие-то услуги, не оговоренные в чартере, за счёт собственника яхты, или допущен сверхнормативный износ, вносится дополнительная плата, а если некоторые услуги не были получены, часть депозита возвращается фрахтователю. Плата за неиспользованное фрахтователем время, входящее в период, предусмотренный чартером, не компенсируется, если фрахтователь откажется от чартера. Если же он даст указание шкиперу продлить время чартера, то должен будет оплатить дополнительный период времени по чартерной ставке плюс некоторую дополнительную ставку в качестве демареджа, а если дополнительное время чартера повлечёт убытки фрахтовщиков, — то и компенсировать такие убытки. При небольших задержках с возвращением яхты фрахтователь убытки не компенсирует, а только уплачивает неустойку.

...

Таким образом, в сфере яхтинга складываются довольно специфические отношения по поводу фрахтования судов. Это позволяет предположить необходимость специального консультирования, хотя без знания общих принципов и методов фрахтования также обойтись трудно, поэтому наши услуги в качестве фрахтового брокера или консультанта в сфере яхтинга востребованы даже в период мирового финансового и общего экономического кризиса, который, к сожалению, ещё не исчерпал себя. ■

ФАЙРВАТЕР



Парад новинок

**REGAL 44 SPORT COUPE, AQUADOR 25 WAE, AMT 200 C,
FINNMASTER 61 CA, BELLA 580 C, FINNMASTER 57 DC, MV-
MARIN 5700 BR, BELLA 560 HT, CASTELLO 533 HT, BELLA 530
EXCEL, FLIPPER 520 HT, BELLA 500 TWIN, AMT 170, AMT 160 R,
PLUTO**



Кругозор

**ЯХТЕННЫЙ ЧАРТЕР
UKRAINE OPEN 2009**

**СКОЛЬКО СТОИТ ЯХТУ ПОСТРОИТЬ?
SUZUKI: РЕВОЛЮЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!**

**ХИЩНАЯ ПТИЦА
GALEON 700 RAPTOR**

ISSN 1811-7716



9 771811 771007