



Особенности морской доставки российских внешнеторговых грузов на Каспии

К.В. Холопов

*Доктор экономических наук, профессор
(Всероссийская академия внешней торговли)*

А.М. Голубчик

(Всероссийская академия внешней торговли)

Использование Каспийского моря в качестве важной транспортной артерии становится все более и более актуальным в связи с неуклонным ростом объемов внешней торговли России с Ираном и Туркменистаном. Большая часть грузооборота с этими странами приходится именно на морское торговое судоходство на Каспии. Объемы грузоперевозок постоянно растут и по итогам работы в 2007 году, Астрахань и Махачкала, основные российские порты на Каспии, отчитались о совместной переработке внешнеторговых грузов более чем три миллиона тонн,¹ из которых более 90% объема приходится на грузы российско-иранской торговли, а также на грузы, следующие через Иран транзитом.

В 2007 году затихшие было активные дебаты вокруг реального функционирования созданного ранее международного транспортно-коридора «Север-Юг» неожиданно вспыхнули с новой силой /1/. Однако авторы не ставят перед собой задачу участвовать в «коридорных дискуссиях»², наша цель иная, мы хотим подготовить российских участников ВЭД, желающих активно торговать в Каспийском регионе, к тому, что международные морские перевозки на Каспии имеют свои специфические особенности, принципиально отличающие местное судоходство от морских перевозок в мировом океане. Особенности эти не всегда приятны и понятны, но они реально существу-

ют, поэтому к ним надо быть готовыми. Отчасти эти особенности вызваны географической уникальностью региона, а отчасти ... Рассмотрим три основные особенности, возникающие при организации и осуществлении морских перевозок на Каспии.

Особенность первая: структура, численность и состояние флота

В настоящее время в Каспийском море работает до 80 сухогрузных судов, примерно 40 нефтеналивных судов, включая несамоходные баржи в составе караванов, 11 специализированных паромов, из которых 5 автомобильных (один принадлежит Азербайджану) и 6 железнодорожных. Итого около 130 единиц торгового флота. Официальных данных о величине национального флота Азербайджана, Туркмении, Казахстана и Ирана на Каспии в открытой печати найти не удалось.

Но по различным оценкам, приблизительно по 20 судов имеют Казахстан и Азербайджан, 10 судов имеет Туркменистан и 8 - Иран. Порядка 70 судов работают под российским флагом.³ Флоту под флагами любых других стран вход в Каспийское море запрещен. Россия очень жестко придерживается этой позиции и открывать Каспий для свободного судоходства «другим флагам» не намерена.⁴



Говоря о судах под российским флагом, необходимо отметить, что почти все они являются собственностью частных компаний и принадлежат иностранным юридическим лицам, зарегистрированным в оффшорах (исключение составляют несколько судов принадлежащих ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт»). Само же судно, как правило, регистрируется в национальном регистре какой-нибудь не слишком крупной морской державы вроде Камбоджи, Вануату или Монголии. Это делается для того, чтобы получить класс судоходства морского регистра этой самой страны. И только потом, чтобы иметь возможность нести на себе Российский государственный флаг и право работать на Каспии, эти суда передаются в аренду российским юридическим лицам по договору бербоут-чартера.⁵

Подавляющее количество эксплуатируемых на Каспии судов относится к категории смешанного «река-море» плавания, они некогда входили в состав различных советских речных пароходств, а также Каспийского морского пароходства. Это многофункциональные сухогрузные суда широко известных типов: «Волго-Балт», «Волго-Дон», «Омский», СТ и СТК и т.д. Специализированных судов-контейнеровозов на Каспии нет. Практически весь флот очень старый, и это не удивительно, так как расцвет строительства судов класса «река-море» в Советском Союзе пришелся на 60-80 годы прошлого века. В основном весь эксплуатируемый флот имеет возраст 25 и более лет. Погибшее в ноябре 2007 года судно «Камиуст-1» чуть-чуть не дотянуло до сорокалетнего юбилея, оно было 1968 года постройки. О техническом состоянии таких судов можно только догадываться. Старым судам класс судоходства не откроет ни одно из уважающих себя морских сертификационных обществ, поэтому присвоение класса судну проводят в стране по месту его регистрации, а при переводе судна под российский флаг только лишь подтверждают его.

Все судоходство на Каспии формально является трамповым. Минтранс России официально не зарегистрирована ни одна регулярная судоходная линия. Однако в силу географической специфики, морские перевозки в каспийском бассейне выглядят и фактически являются линейными, что наложило некоторый отпечаток на используемые для оформления перевозок документы.

Особенность вторая: транспортные документы

Как и во всем мире, основными документами, по которым оформляют международные морские перевозки грузов, являются коносаменты. Для экспортера коносамент – это не только транспортный документ, но и документ, который, как правило, подтверждает выполнение его обязанностей перед покупателем по экспортному контракту купли-продажи товара. Поэтому форма и содержание морского коносамента имеет важнейшее значение для экспортера.

Но коносаменты, применяемые на Каспии, своеобразны и удивительны. В большинстве своем эти коносаменты лишены лицевой стороны, т.е. той своей части, где приведен текст и условия договора морской перевозки. Даже если этот текст и присутствует, то чаще всего он заимствован из неизвестного источника и просто добавлен с помощью копировального аппарата. Если кому-то придет в голову идея ознакомиться с текстом, то это желание может доставить несколько веселых минут. В коллекции авторов есть экземпляры, где перевозчиками значатся A.P. Møller- Maersk A/S и Nippon Yusen Kaisha (trade as NYK Line), то есть судоходные компании, которые никогда не работали на Каспии.

В условиях отсутствия жесткой стандартизированной формы бланка для морского коносамента каждый из морских перевозчиков разрабатывает свою собственную форму этого документа. Так принято во всем мире. Каспийские перевозчики взяли за основу коносамент для трампового судоходства, что вполне логично, и слегка его переработали, постаравшись максимально придать ему вид линейного документа. Для этого были убраны ссылка на проформу чартера и упоминание о ВМСО.⁶ Печатается такой коносамент полностью на принтере, специально подготовленных и отпечатанных в типографии бланков встречать не приходилось.

Тем не менее, в коносаментах применяемых российскими морскими перевозчиками на Каспии, исполнены все непреложные требования, которые предъявляются к ним со стороны международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Правила Гаага-Висби 1968 г.) и ст. 144 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ



1999 г.) /3,4/.⁷ Это обязательное наличие в коносаменте 11-ти основных сведений: о грузе, перевозчике, отправителе и получателе, подписи перевозчика или уполномоченного им лица и т.д.

С исполнением требований о поименовании перевозчика и подписанием коносамента перевозчиком возникают серьезные проблемы. На наш взгляд, в регионе сложилась странная путаница в трактовке понятий «перевозчик» и «фактический перевозчик». За семь лет практической работы в каспийском регионе нам ни разу не удалось увидеть коносамент, выпущенный на бланке судовладельца или фрахтователя по бербоут-чартеру. Все без исключения перевозочные документы издавались и издаются на бланках компаний, именующих себя экспедиторами, однако на таких документах стоит судовая печать и подпись капитана судна. Авторы этих коносаментов искренне верят в то, что оформленный таким образом перевозочный документ возлагает всю ответственность за надлежащее исполнение договора перевозки не на них, а на фактического перевозчика, каковым, по их мнению, является само судно. В подтверждение своей правоты они цитируют фразу из ст. 144 КТМ РФ: «*Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика*».

Ситуация складывается следующая. Коносаменты, не содержащие общих условий договора международной морской перевозки груза, как правило, выдаются экспедиторами, то есть посредниками. Их подписывают капитаны судов от имени перевозчика.

При этом почему-то забывается, что, исполняя требование п.1 той же статьи КТМ РФ, в которой требуется указать наименование перевозчика и место его нахождения, экспедиторы указывают свои собственные реквизиты, т.е. называют перевозчиком себя. При этом выдача груза идет обычно на основании указаний, вручаемых капитану в письменном виде представителем фрахтователя судна по бербоут-чартеру. Источником информации для таких указаний служат бумажные копии коносаментов. Признаков наличия в каспийском регионе электронного документооборота замечено не было.

Если грузоотправителю необходимо внести изменения в коносамент, в том числе изменить

получателя или задержать выдачу груза в порту назначения, то ему стоит быть готовым к тому, что информация будет идти очень долго, дня 2-3. Сначала информацию от вас получит экспедитор, выдавший коносамент, затем он передаст ее фрахтователю судна, и только тот сообщит о ней по радио капитану судна. Обычно эта же информация дублируется по факсу судовому агенту в порту назначения. Однако по опыту известно, что капитаны судов не склонны доверять указаниям местного портового агента и перепроверяют всю информацию у судовладельца или фрахтователя.

Мы не можем обойти стороной еще одну специфическую деталь в оформлении коносаментов на Каспии. Речь идет об оформлении перевозки контейнеров на крышках трюмных люков. Сама по себе процедура перевозки грузов на открытой палубе сопряжена с определенным дополнительным риском утраты грузов и/или повреждения грузов забортовой водой. Поэтому и правила Гаага-Висби, и КТМ РФ требуют от перевозчика согласовать перевозку грузов на открытой палубе с грузоотправителем, о чем перевозчиком в коносаменте делается специальная отметка.

Грузоотправитель имеет полное право отказаться от размещения своего груза на открытой палубе. Исключение составляют контейнерные перевозки на специальных судах-контейнеровозах ячеистого типа. Конструкция ячеистых судов такова, что крышка трюмного люка у них просто отсутствует. Свое право специально не согласовывать перевозку контейнеров вне трюма судна трансокеанские контейнерные перевозчики оговорили в тексте условий договора морской перевозки, отпечатанном на бланке коносамента типографским способом. Обычно, на английском языке, эти позиции именуется как «Deck cargo», «Optional stowage and deck shipment».

Как было сказано выше, на Каспии нет ни линейного судоходства, ни специализированных ячеистых судов-контейнеровозов. Но нет и соблюдения требований и правил в отношении перевозок контейнеров на открытой палубе.

При погрузке судна в целях максимально-го использования его грузоподъемности и грузовых емкостей используется композитная схема загрузки. При такой схеме в трюм судна грузится металл или стекло, т.е. тяжелые грузы малого объема, а на крышках трюмных



люков размещают лесные грузы и контейнеры. При оформлении коносаментов на перевозку контейнера отметка о согласовании погрузки на палубу никогда не делается, а само согласование фактически никогда не осуществляется.

Несмотря на наличие в коносаментах целого ряда местных особенностей, эти коносаменты совершенно свободно принимаются банками России, Туркменистана и Ирана /5/. То есть банки указанных стран уже знакомы со спецификой каспийских коносаментов и не чинят препятствий прохождения платежей в соответствие с процедурами, предусмотренными UCP-600.⁸

Искушенный читатель может спросить, что же плохого в том, что перевозчик забыл согласовать погрузку контейнера на крышку трюма? При этом перевозчик в любом случае лишается права отнестись к убытку от утраты и повреждения груза к общей аварии (*general average*) и ему придется отвечать перед грузоотправителем на общих основаниях, предусмотренных правилами Гаага-Висби и КТМ РФ. Как это может выглядеть в реальности, рассмотрим далее.

Особенность третья: страхование

Несколько ранее мы уже говорили о том, что эксплуатируемый на Каспии флот весьма старый, и техническое состояние многих судов оставляет желать лучшего. Таким судам получить класс морского судоходства у первоклассного классификационного общества практически не возможно. Как следствие, ни одна серьезная страховая компания не станет страховать такое судно. Крупные страховые компании вообще предпочитают не страховать суда старше 16-ти лет, да еще имеющие класс судоходства, присвоенный не самым надежным классификационным обществом. Поэтому за страховым полисом придется обращаться к небольшим и малоизвестным страховщикам. Однако, при страховании, в отношении такого судна будет применено правило экстра-премии, которое может повысить размер страховой премии на 50-60% и даже на 100%. Разумеется, что для судовладельца или фрахтователя такая операция становится экономической невыгодной.

Но российское право не требует от судовладельца обязательного страхования ни судна, ни ответственности за перевозимый груз, ни от возможного ущерба нанесенного третьим лицам, ибо положения главы XV КТМ РФ (Договор морского страхования) носят диспозитивный характер. Таким образом, мы приходим к неутешительному выводу, что значительная часть судов и перевозчиков на Каспии работает вообще без страхового покрытия.

Чем это грозит грузоотправителю? Давайте посмотрим возможные последствия на конкретном примере, иллюстрирующем уже свершившееся событие.

Судно «Камиуст-1», погибшее вместе с грузом и частью экипажа, относилось к судам типа СТ-1, после некоторой заводской доработки грузоподъемность судна могла составлять 1150-1300 тонн. Допустим, что на борту судна находилось 1200 тонн груза. В условиях регулярной нехватки тоннажа в Астрахани эта цифра вполне реальна, а может быть и несколько занижена.⁹ Законодательная ответственность морского перевозчика согласно Гаага-Висби правилам ограничена 2 единицами СПЗ¹⁰ за 1 кг груза. В конце 2007 года 1 СПЗ был примерно равен 1,58 долл. США. Размер ответственности морского перевозчика ограничен величиной:

$1200 \times 1000 \text{ кг} \times 2 \times 1,58 = 3\,792\,000 \text{ долл. США.}$

Скорее всего, таких денег не окажется ни у судовладельца, ни у фрахтователя, ни у «экспедиторов – перевозчиков», выдавших свои коносаменты на эту перевозку. Даже если мы будем считать, что судно было загружено относительно недорогим грузом (металлопрокат, лесоматериалы, стекло строительное и пр.), и все 1200 тонн будут стоить один миллион долларов США, то и таких денег судовладелец также не заплатит.

Здесь необходимо принять во внимание, что реальная стоимость судна вряд ли более 300-400 тысяч долл. США, а компания-судовладелец обычно владеет одним единственным судном. Страховое покрытие, скорее всего, отсутствует, поэтому становится очевидным, что рассчитывать на возмещение убытков грузовладельцу не приходится. Почему? Потому что формально несущий по закону (Гаага-Вис-



би правилам или КТМ РФ) ответственность перевозчик зарегистрирован в каком-нибудь оффшоре и имеет уставный капитал в один доллар США.

Что остается делать в такой ситуации? Рекомендация для грузоотправителя (экспортера) может быть только одна – страхуйте груз самостоятельно или переложите ответственность за морскую перевозку поставляемого на экспорт товара на покупателя. Но, увы, такой подход несвойственен для иранских купцов, они всегда стараются получить свой товар от российского продавца – юридически или фактически – в одном из портов Исламской Республики Иран. То есть, меньше чем на базисное условие CIF (по Инкотермс 2000) иранские покупатели в контрактах купли-продажи не согласны.

И, наконец, можно дать еще один совет тем, кто собирается осуществлять отправку экспортных грузов в Иран в контейнерах. Не надо нервничать и сердиться, когда вдруг выяснится, что ваши контейнеры, уже три недели стоящие в портах Астрахани или Махачкалы, в очередной раз не были погружены на ушедшее судно, несмотря на все уверения вашего экспедитора. Не произошло ничего страшного, просто в последний момент на этот участок порта погрузки вдруг пришел вагон с пиломатериалами и ваш груз просто заменили. Фрахтователю и стивидору удобнее и выгоднее погрузить на судно лесоматериалы вместо контейнеров. При наличии в порту лесных грузов, пригодных к перевозке на палубе, они всегда будут иметь приоритет перед контейнерами. Не волнуйтесь, контейнеры тоже отправят. Когда? Как только будет следующее судно на Иран, но при этом не появятся лесоматериалы. Такова еще одна особенность коммерческого судоходства на Каспии.

Литература:

1. Федеральный закон Российской Федерации от 12 марта 2002 г. №24-ФЗ «О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг».

2. Хурчак Н.М. Международно-правовой статус Каспийского моря и международное экономическое сотрудничество прикаспийских государств. Автореферат дис. ...канд. юр. наук: 12.00.10.- М.: ВАВТ, 2006

3. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г., измененная Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. (Гаага-Висби правила)

4. Федеральный закон Российской Федерации от 30 апреля 1999г. №81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»

5. Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы применения аккредитивной формы расчетов в практике работы российских экспортеров и международных экспедиторов. // «Финансы и кредит», №26 (230), 2006, с. 2 – 6.

Примечания:

¹ Без учета нефти и нефтепродуктов.

² Несмотря на всю экономическую и геополитическую привлекательность проекта, международный коридор «Север-Юг» на всем его протяжении до сих пор существует больше на бумаге, чем на практике: не создана надлежащая инфраструктура, нет гарантированных грузопотоков, нет уполномоченных операторов (перевозчиков, экспедиторов), отсутствует тарифная политика и пр.

³ Данные оценочные, так как последние официальные данные по количеству судов на Каспии были подготовлены к визиту М.М. Касьянова – в то время Председателя Правительства России – в Астрахань Государственной службой морского флота Минтранса России в 2001 году. Тогда российских судов на Каспии также было около 70.

⁵ Договор долгосрочной аренды судна без экипажа. Как правило, является формой финансового лизинга судов.

⁶ Балтийский и международный морской совет – авторитетная международная неправительственная организация, занимающаяся, в числе прочего, и разработкой унифицированных морских документов.

⁷ В том случае, если применимым правом по договору международной морской перевозки груза является российское право.

⁸ Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Документ №600 Международной торговой палаты. Вступил в силу с 1 июля 2007 года.

⁹ На самом деле, достоверное количество груза на погибшем судне неизвестно.

¹⁰ Единица специальных прав заимствования (СПЗ) в соответствии с правилами и определениями Международного валютного фонда.

