

FRI-20.21-2-SITSTL-2

FORMATION OF THE CONTRACT FOR MARITIME TRANSPORT SERVICES; FORM OF THE CHARTER PARTY; CHARTER PARTY UNDER TEMPORARY CONDITIONS AS PER ENGLISH MARITIME LAW¹

Prof. Svetlana Dimitrakieva, PhD

Technical University of Varna
e-mail: s_dimitrakieva@abv.bg

Christiana Atanasova, PhD

Department of Operation and Management of Maritime Transport
Nikola Vaptsarov Naval Academy
e-mail: k.atanasova@nvna.eu

Ognyan Kostadinov, PhD

Department of Operation and Management of Maritime Transport
Nikola Vaptsarov Naval Academy
e-mail: o.kostadinov@nvna.eu

***Abstract:** The formation of the contract for marine transport services and the form of the charter party has different requirements under the countries' laws. These issues are of legal importance, as ignorance of the legislation under negotiation can lead to serious legal complications, accompanied by material damages due to mistakes made in the negotiation process. The participants in the negotiation process should comply with the requirements of the law to avoid 'entering into contractual relations through imprudence.' On the other hand, given the technology of the contract process in commercial shipping, the negotiating parties - the carrier and the charterer - need time after agreeing on the terms of the charter party to coordinate the carriage with the shippers and consignees of the goods. It is also necessary for the carriers to complete routine checks regarding upcoming transport. These objective obstacles are overcome by first concluding a 'charter party under temporary conditions,' after which the contracting parties proceed to resolve outstanding issues. This mechanism allows contracting parties to enter into a binding agreement only if they mutually confirm that they have resolved the obstacles to entering into a legally binding charter party.*

***Keywords:** Charter party formation, Forms of charter parties, Charter party under conditions*

ВЪВЕДЕНИЕ

Морският транспорт заема ключово място в световната икономика и предоставя жизненоважния превоз на стоки и товари по море.

Чартърите представляват централни инструменти в него, които регулират временното предоставяне на кораби от собствениците им на други лица. Те позволяват на търговци и товароподатели да наемат кораби за определен период или за конкретни транспортни цели (Haifeng, 2000, Plomaritou, 2014). В днешния свят на бързи промени и глобалната свързаност, дигиталните технологии се налагат като неотделима част и от договорните практики в морския транспорт (Conev, Dimitrakiev, 2023). Те революционизират начина, по който се сключват и изпълняват договори за морски транспортни услуги, осигурявайки по-голяма прозрачност, ефективност и сигурност. Въпреки това, подкрепена от богата традиция и богат опит, морската индустрия оперира в ограниченията на сложни правни рамки, които се уреждат от морското частно право. Това право дефинира правилата и условията, по които

¹ Докладът е представен на научна сесия на 27 октомври 2023 в секция УИТСТЛ с оригинално заглавие на български език: ФОРМИРАНЕ НА ДОГОВОРИТЕ ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ; ФОРМА НА ЧАРТЪРИТЕ; ЧАРТЪР ПОД ВРЕМЕНИ УСЛОВИЯ СЪГЛАСНО АНГЛИЙСКОТО МОРСКО ЧАСТНО ПРАВО

корабособствениците и товароподателите сключват договори и уреждат своите отношения в областта на морския транспорт (Mukhailova et al. 2023).

В тази връзка, статията разглежда формите и особеностите на чартърите, както и тези под временни условия, в съответствие с английското морско частно право. Проучва се как тези договори се съставят, какви са техните структури и основни клаузи, и как те се прилагат в практиката на морския транспорт.

За да разберем функционирането и значението на чартърите в морската индустрия, ще анализираме формите и техните основни характеристики. Този анализ е от съществено значение, тъй като морският транспорт е неразделна част от световната икономика и изисква точни и ефективни договорни практики, за да се поддържа плавното и безпроблемно функциониране на сектора (Gancheva, Dimitrakiev, 2015. Gancheva, 2011).

ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Въведение в преговорния процес за фрахтоване на кораб

Преговорите за чартиране на морските и речни търговски кораби се осъществяват в няколко етапа, включени в международно приета процедура, базирана на английското морско частно право.

Първият етап от този процес е пазарното проучване, което включва изпращане на запитвания от товародателите за индикативни оферти за превоз на товар или наем на кораб. Заинтересованите корабоприетатели отговарят с индикативни (не обвързващи) оферти, наричани „legally non-binding indications“ или „quotations“. От своя страна, превозвачите също излизат на фрахтовия пазар с информация за своите свободни кораби, известна като „position lists“ или „open vessels“, с цел търсене на товари за превоз. Тази времева рамка е предназначена за проучване на пазарните условия, с цел извличане на нужната информация, която е от значение за бъдещите действия.

След тази начална фаза товародателите започват подготовка за начало на преговорния процес за превоз на конкретен товар или фрахтоване на кораб. За целта те излизат на фрахтовия пазар със запитване за твърди (обвързващи) оферти, докато заинтересованите превозвачи предлагат кораби за желания товар чрез „owners firm offers“. Товародателите избират кораба, за който ще преговарят, като изпращат контраоферта, а всички други оферти се отхвърлят. Така се установява взаимната заинтересованост между товародателите и превозвачите, както и тяхната ангажираност в започнатия преговорен процес (chartering negotiation).

Основната фаза на преговорния процес включва договарянето на условията на чартъра чрез контраоферти, известни като „owners/charterers accept/except counteroffers“. През тази фаза се договарят предложените условия по работната твърда оферта, изпратена от превозвача или товародателя. Също така се предлагат и отхвърлят нови условия. В преговорния процес се използват два вида условия:

- условия на чартъра
- временни условия/уговорки наричани „subjects“, които не се включват в чартъра, но без решаването на които, не може да се постигне законно обвързващ договор наричан „legally binding contract“. Решаването на временните условия/уговорки се извършва по време на преговорния процес, и това обикновено приключва, след договарянето на всички условия от чартъра.

Завършващата фаза на преговорния процес е фактическото договаряне на всички условия по чартъра, но когато има останали за решаване на временните условия/уговорки (subjects), тогава имаме „чартърът под условие“.

Изводи:

1. Чартърът се формира, когато е изпратена оферта и е получено в срок потвърждение на офертата за предоставяне на транспортна услуга срещу заплащане на навло за превоз на товар или наем за кораб.

2. Чартър с висящи временни условия (subject) се нарича „чартър под условие“, който не поражда правни последици.

2. Формиране на чартърите за наем на кораб и превоз на товари по море и вътрешните водни пътища.

2.1. Сключване на договор за наемане на кораб за период

Процесът на установяване на договорно споразумение за наем на кораб, независимо дали със или без екипаж, е многостранна правна процедура, която включва различни правни и договорни предпоставки. На чартърите могат да се предоставят временни договори за наем, които им позволяват да управляват търговски кораби, собственост на трети страни, и да транспортират собствени стоки, както и стоки, принадлежащи на други лица, както е посочено в договора за наем. За да се установи правно обвързващ договор за наем на кораб е наложително да има валидна и изрична твърда оферта. Офертата трябва да включва изчерпателна информация за кораба, включително неговото име и подробно описание. Освен това е задължително офертата да включва изрични подробности относно продължителността на договора за наем, както и специфични срокове и условия, свързани с транспортирането на товари и връщането на кораба. Процесът на сключване на договор включва приемането на офертата от чартъра и реципрочната размяна на ценности. Тази транзакция се улеснява чрез предоставяне на права за временно ползване на определен кораб в замяна на плащането на наем за кораба. Следователно, сключването на договор за наемане на кораб, независимо дали включва екипаж или не, изисква стриктно спазване на всички законови процедури и предпоставки, за да се гарантира законността и справедливостта на сделката. Гореспоменатата процедура изисква съществена комуникация и взаимодействие между всички заинтересовани страни в сделката, с цел установяване на недвусмислени и взаимно договорени права и задължения, които ще управляват отношенията им за целия период на чартъра на кораба.

2.2. Сключване на договори за превоз на товари по море и река

Процесът на установяване на договорни споразумения за транспортиране на стоки по морски и речни пътища има прилики с процеса на установяване на договорни споразумения за продажба на стоки. Процесът включва наличието на правно обвързваща оферта от една страна и приемането ѝ от друга страна, придружено от реципрочна размяна на ценности, (Nikroug et al. 2021). В контекста на споразумения, отнасящи се до морския и речния транспорт, транзакцията се извършва чрез предоставяне на услуга, свързана с превоза на стоки по море или река. Тази услуга се предоставя в замяна на предварително определена сума пари, наричана навло. Следователно същината на тази сделка (размяна на ценности) е в предоставянето на транспортна услуга срещу парично възнаграждение наричано навло (такса за превоз). Горепосочената процедура, която обхваща сключването на споразумения за транспортиране на стоки по море и реки, е придружена от изпълнението на конкретни законови и договорни задължения. Тези задължения се очертават в подробни условия и съответните отговорности за всички страни, участващи в процеса.

• **Казус от съдебната практика на Великобритания: Concluding a binding agreement (Сключване на обвързващ договор)**

Според Cooke, J., Kimball, J., Young, T., Martowski, D., Ashcroft, M., Lamber, L., Taylor a., Sturley, M., (2014) *1.3. Чартърът обикновено представлява или се основава на печатна форма на чартър, договорена от страните или техните агенти. Според английското законодателство обаче няма изискване договорът за услуги с кораб да бъде сключен или записан по някакъв конкретен начин. Когато страните са постигнали пълно споразумение, чартър подписано от или от името на страните, не е необходим. Споразумението на страните може да бъде сключено в хода на писмен обмен (в днешно време обикновено с имейли), или по време на разговори или срещи, и дори може да бъде изведено от поведение,*

*стига изводът, който трябва да се направи, да е ясен. Всичко, което се изисква е страните да са постигнали съгласие по всички съществени условия. Често се случва страните да сключат обобщение („обобщение“) на това, което е било договорено устно или писмено, като значението на условията на писменото обобщение не трябва да се подценява. В *Paras Olio JSC срещу Grains & Fourrages, Toulson L.J.* каза, че в повечето случаи обобщението изпълнява двойна функция на доказателствено потвърждаване на сключването на устното споразумение и също така замества устното споразумение, като предоставя документ, към който страните след това могат гледат като израз на тяхната сделка. Както каза *Lord Blackburn* в *Rossiter срещу Miller*.*

Изводи: Чартърът се формира след договарянето на всички негови условия.

3.Форми на чартърите

Според горепосоченият казус от английското морско право: *“...няма изискване договорът за услуги с кораб да бъде сключен или записан по някакъв конкретен начин. Когато страните са постигнали пълно споразумение, чартър подписан от или от името на страните, не е необходим.“*

Във тази връзка практиката е богата, защото дава свобода на договарящите се страни сами определят формата на чартъра. Освен устните договорки, в подобни случаи се практикува изпращане договорените условия в писмената форма от едната договаряща се страна на другата. В съвременните условия преговорите се водят в писмена форма чрез размяна на електронни съобщения. В тези случаи договорът се формира след договаряне на всички условия.

Разбира се, договорите могат да се сключват в писмена форма, като се използват типовите чартъри на ВМСО.

4.Чартъри под условия – „временни условия/уговорки“ (subjects)

Процесът на корабното чартиране включва допълнителна работа във връзка с изпълнението на предстоящия чартър, която страните извършват по време на преговорите. Решаването на тези въпроси отнема време, поради което в практиката се възприе използването на правния инструмент „временните условия/уговорки“ (subjects), който осигурява нужното удобство за страните, да не се налага да възпрепятстват постигането на съгласие по условията на чартъра, преди решаването на въпросите във връзка с временните условия/уговорки (subjects).

Чартърът е правно споразумение между собственика на кораб и лицето, което наема (или чартира) кораба (Logenzon, 2020). Когато чартърът е „сключен под условие“, това означава, че основните условия са договорени, но все още има висящи временните условия/уговорки (subjects), които трябва да бъдат преодолени. В тези случаи изпратената и приета твърда оферта ще бъде предмет на нещо друго, което трябва да се случи преди преговорите да станат обвързващи, т.е. правно обвързващ договор. Временните условия/уговорки (subjects) са индикация, че основните части на бизнеса са договорени, но все още има някои подробности за финализиране, преди постигането на законно обвързващо споразумение.

4.1.Обичайни „временните условия/уговорки“ (subjects)

• Subject to details

Според *Cooke J., Kimbal J, Voyage Charters, (2014), 1.17* Тези думи се считат за отрицателни за всяко намерение за правно обвързване, освен ако и до уточняване на пълните подробности.

• Subject to stem

Според Етичния код на Балтийската борса (Baltic Code 2020) това условие има за цел да осигури време на наемателите да покажат кораба на изпращачите на стоката, за да

потвърдят, че могат да приемат кораба и да натоварят договореното количество стока в договорените дни за товарене. „stem“ може да се преведе като „наличие на достатъчно стока“

• **Казус от съдебната практика на Великобритания:** „Subject to stem“

Разговорно изразявано: Subject to enough merchandise (Под „условие за наличност на стока за товарене през уговорения срок“)

Според Cooke J., Kimbal J, Voyage Charters, (2014), 1.23 Този термин означава, че договорът зависи от наемателя да получи товар за договорения период на товарене, така че невъзможността да го получи освобождава и двете страни от задълженията им, условно договорени. Не наличието на товара като цяло, а получаването му е важно и при липса на думи или обстоятелства, които да сочат друго, няма задължение за наемателя да полага разумни усилия за получаване на товара.

• **Други казуси от съдебната практика на Великобритания:**

Според Cooke J., Kimbal J, Voyage Charters, (2014), 1.26 Във всички случаи, обсъдени по-горе, думите „предмет на . . .“ се смята, че имат отрицателно договорно намерение или защото са го направили директно („предмет на договор“), или защото са посочили, че едната или и двете страни желаят да формират собствено мнение, в светлината на бъдещото събитие, относно това дали да продължат. Друг „subject“, който понякога се среща при преговорите за чартър, е „подлежи на одобрение от борда“ или „подлежи на преразглеждане“ и ефектът от този израз също трябва да бъде отрицателно договорно намерение, докато не бъде получено одобрение. Когато обаче „предметът“ е някакво събитие извън контрола или мнението на която и да е от страните (напр. „подлежи на премахване на ембаргото върху пратката на пшеница в рамките на 14 дни“), заключението по-вероятно е, че всяка страна е обвързана и трябва да го изпълни, ако условието е изпълнено, в противен случай договорът изтича. Възможно е също да има случаи, при които едната или другата страна е длъжна да положи разумни усилия, за да изпълни условието (напр. „предмет на лиценз за износ“ или „предмет на разрешение от P. & I. Club“). Твърдение в този смисъл беше отхвърлено в Kokusai KKK срещу Johnson, при условия, които биха могли да се считат за задоволителни, до голяма степен е въпрос на неговата лична гледна точка, докато подобни съображения едва ли работят с по-прости и ясни „субекти“.

Изводи:

1. Правният инструмент „временните условия/уговорки“ (subjects) представляват отрицателни договорни намерения, които принципно се считат за легитимни, ако са свързани с изпълнението на предмета на чартъра.

2. Произволното използването на „временните условия/уговорки“ (subjects) може да доведе до тяхното отхвърляне в случай на съдебен спор.

Според международно възприетата практика основана на английското морско частно право, договорите за представяне на морски транспортни услуги се формират при условие, че има валидна твърда оферта, потвърждение на офертата в срок и размяна на ценности (навло срещу превоз на товар или наем срещу правото да се използва кораба за определен период) (Boviatsis, 2023). Ако сключеният договор е под временно условие, тогава същият влизат в сила само след като се вдигнат всички висящи уговорки (subjects).

Заклучение

В настоящата статия се разгледа важната тема за формирането на договорите за морски транспортни услуги, фокусирайки се върху формата на чартърите и по-конкретно на чартърите под временни условия, съгласно английското морско частно право. Изследването на този въпрос е от съществено значение, тъй като морският транспорт е жизненоважен за световната икономика и изисква прецизни и точни договорни практики (Dimitrakiev, Conev, 2020, Stopford, 2009).

Формите на чартърите предоставят гъвкавост на корабособствениците и търговците. С изследването на чартърите под временни условия съгласно английското морско частно право се подчертава важността на яснотата, прецизността и справедливостта в договорните отношения. Тези аспекти са ключови за постигането на баланс между корабособствениците и товароподателите.

В заключение, разбирането и съобразяването с основните принципи и практики при формирането на договорите за морски транспортни услуги представляват задължителни етапи за успешната навигация в световния морски сектор. Английското морско частно право осигурява основата за тези договори, подкрепяйки търговията и икономическия растеж в глобален мащаб.

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА:

Baltic Exchange, Baltic Code 2020, „Subject Stem“, p.29

Boviatsis, M. Comparative analysis of charter party clauses versus marine insurance contractual terms: present legal status and future trends. *WMU J Marit Affairs* 22, 91–106 (2023). <https://doi.org/10.1007/s13437-022-00292-0>

Conev I., Dimitrakiev D., (2023). Use of modern technologies at Naval Academy Varna, Proceedings of the International Association of Maritime Universities (IAMU) Conference, Helsinki, Finland 18-21st of October 2023, ISSN: 2706-6762 (Electronic)

Cooke, J., Kimball, J., Young, T., Martowksi, D., Ashcroft, M., Lamber, L., Taylor, A., Sturley, M. , (2014), *VOYAGE CHARTERS*, fourth edition, , informa Law from Routledge, Lloyd's Shipping Law Library, eISBN 978-1-31579-502-7

Dimitrakiev, D.; Conev, I. Online e-learning for teaching COLREGS in Bulgarian Naval Academy. Industrial Growth Conference 2020, PUBLISHING COMPLEX – UNWE, ISSN 2738-7267

Dimitrakiev, D.; Conev, I. Advanced COLREGS teaching in Bulgarian Naval Academy via online e-learning and simulators. Industrial Growth Conference 2020, PUBLISHING COMPLEX – UNWE, ISSN 2738-7267

Gancheva, Y., Dimitrakiev, D., 2015. Requirements for carrying out DEA analysis in container ports. International Scientific Conference “Technologies and Science for Sustainable Maritime Development”, Varna. ISBN 978-954-8991-80-3.

Gancheva, Yana. Application of DEA-analysis to measure the efficiency of ports. // Marine Science Forum. Volume 2. Problems of higher education. Sciences for the sea and the ship. VVMU "N.Y. Vaptsarov", Varna, 2011, pp. 157-162, ISSN 1310-9278.

Haifeng, W., 2000. Shipping pools in bulk shipping markets. Dissertation. World maritime university.

Lorenzon F (2020) International trade and shipping documents. In *Maritime Law*. Informa Law from Routledge, pp 106–127

Mykhailova, I., Steba, A., Silvanskaya, G., & Vil'shaniuk, M. (2023). Commercial and legal conditions for the organization of sea passenger transportation. *Transport Systems and Technologies*, (41), 155-169. <https://doi.org/10.32703/2617-9059-2023-41-13>

Nikpour H., Sadeghi M., Rajabzadeh A., Mazloom A., The Voyage Charter Party Considerations According to International Maritime Law, *International journal of Maritime Policy*, Vol. 1, Issue 4, 2021, pp. 51-95 DOI:10.22034/irlsmp.2021.272839.1030, ISSN: 2717-4255

Plomaritou, E., 2014. A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter. *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 4, 307 – 321

Stopford, M., 2009. *Maritime Economics*. Third edition USA & Canada: Routledge.