

А.И. СОКОЛОВ

Краткий
МОРСКОЙ
КОММЕРЧЕСКИЙ
СЛОВАРЬ·
СПРАВОЧНИК

·ТРАНСПОРТ·

А. И. СОКОЛО

**КРАТКИЙ
МОРСКОЙ
КОММЕРЧЕСКИЙ
СЛОВАРЬ-
СПРАВОЧНИК**

Издание второе, переработанное
и дополненное



МОСКВА «ТРАНСПОРТ» 1984

Соколов А. И. Краткий морской коммерческий словарь-справочник. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1984. — 152 с.

В словарь-справочник включены основные термины и понятия, используемые в международном коммерческом судоходстве и содержащие сведения о видах, организации и технике фрахтования судов, условиях внешнеторговых операций, тарифах и фрахтах морского транспорта и других вопросах его коммерческой эксплуатации.

Термины и понятия расположены в алфавитном порядке с указанием в скобках их наименования на английском языке. Термины, применение которых характерно в основном для практики советского судоходства, английского наименования в справочнике не имеют. Понятие, разъясненное в другой статье, набрано курсивом. Термины, повторяющиеся внутри данной статьи, обозначаются заглавной буквой с точкой.

При составлении словаря-справочника были использованы советские и зарубежные издания и документы, в которых данные термины встречаются. Первое издание вышло в 1975 г.

Предназначен для работников всесоюзных объединений и центрального аппарата Министерства морского флота, морских пароходств, плавсостава морских судов, а также работников Министерства внешней торговли и других ведомств, связанных с вопросами морских перевозок. Он может быть также полезен учащимся морских учебных заведений.

Табл. 1.

Рецензент С. П. Кондрашин
Заведующий редакцией И. В. Макаров
Редактор И. Я. Мартянова

А

Абандон (abandonment) — отказ владельца имущества от своих прав на него в пользу кредитора (страховщика, спасателя и др.). В торговом мореплавании право *страхователя* на отказ от своих прав на застрахованное имущество (судно, груз) в пользу *страховщика* и получение при этом полной *страховой суммы* возникает в случае полной или конструктивной полной гибели застрахованного объекта. Право страхователя на А предусмотрено, в частности, в статьях 226 и 227 *Кодекса торгового мореплавания Союза ССР*.

Авансовый взнос (advanced call) — платеж, вносимый судовладельцем в *клуб взаимного страхования*. Из А. в. образуется страховой фонд, расходуемый клубом на оплату претензий.

Аванс фрахта (advance freight) — денежная сумма, выдаваемая *фрахтователем* по требованию судовладельца (капитана) на оплату судовых расходов в порту погрузки. А. ф. выдается в тех случаях, когда это предусмотрено *чартером* в сумме, по условиям чартера, обычно не превышающей одной трети *фрахта*. Сумма аванса записывается (индоссируется) в *коносамент* и удерживается в дальнейшем из *фрахта*. Обычно в коносамент в качестве А. ф. вносится сумма оплаченных агентом судовых расходов, отраженная в акцептованном капитаном судна *дисбурсментском счете*.

Аварийная подписка (average bond) — обязательство грузовладельца оплатить причитающуюся с него долю по *общей аварии* согласно *диспаше*. Получение А. п. судовладельцем должно предшествовать выдаче им груза получателям. Невыполнение этого условия может сделать невозможным либо крайне затруднительным взыскание с грузовладельцев их доли по общей аварии. Поэтому в случае отказа грузовладельца выдать А. п. судовладельцы обычно используют *залоговое право*.

В А. п. грузовладелец обязан указать стоимость груза, без чего невозможно составление диспаша. В тех случаях, когда в проформе А. п. нет графы о стоимости груза (например, форма Ллойда), последняя должна быть сообщена грузовладельцем в заявлении о стоимости груза (certificate of valuation). В А. п. указывается также *диспашер*, которому будет поручено составление диспаша.

Аварийный бонд (average bond) — см. *Аварийная подписка*.

Аварийный комиссар (average commissioner) — представитель страховой организации, занимающийся установлением причин, характера и размера убытка по застрахованным грузам и судам. Своевременное приглашение А. к. весьма важно для объективного рассмотрения обстоятельств дела и правильного его оформления, без чего невозможно справедливое решение о возмещении убытков.

Аварийный сертификат (survey report) — документ, составляемый *аварийным комиссаром* в удостоверение размера и причин убытков, причиненных застрахованному имуществу. А. с. содержит подробные данные об обстоятельствах дела и все сведения, необходимые для окончательного расчета по убытку и оплаты *страхового возмещения*. К А. с. прилагаются копии документов, подтверждающих факт наличия убытка, его причину и размер, а также ответственность за него, о чем делается отметка в соответствующих пунктах А. с.

В связи с тем, что А. с. является официальным документом, по которому *страховщик* определяет свое отношение к убытку, необходимо, чтобы на все вопросы, предусмотренные его формой, были даны вполне обоснованные и справедливые ответы.

Авария (avegage) — ущерб и убытки, причиненные судну, грузу и *фрахту* в процессе морской перевозки. Таким образом, под понятием А. морское право подразумевает не сам случай А., а связанные с ним убытки участников перевозки. В соответствии с природой этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки они подразделяются на общую А. и частную А. Общая А. подлежит распределению между судном, фрахтом и грузом, в то время как частную А. несет тот, кто ее потерпел, или тот, на кого возлагается ответственность за нее.

Общей А. являются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или

пожертвований в целях спасения судна, фрахта и груза от общей для них опасности. Поскольку такие расходы и пожертвования понесены разумно и обеспечили полезный эффект, они должны быть распределены между участниками перевозки пропорционально стоимости принадлежащего им спасенного имущества.

Таким образом, к общей А. могут быть отнесены лишь такие расходы и пожертвования, при понесении которых одновременно имеют место все четыре условия: общая опасность, преднамеренность, разумность, чрезвычайность.

Общая опасность. Если опасность, явившаяся непосредственной причиной понесенных убытков, угрожала только судну или только грузу, то такие убытки не признаются общей А. Так, если при случайной посадке на мель полученная пробоина не грозит судну гибелью, а попавшая в трюм вода обесценила груз, убытки не будут признаны общей А. даже в том случае, если при спасательных операциях груз намеренно выбрасывался за борт. Не являются общей А. также убытки, вызванные выбрасыванием за борт больных животных с целью предотвращения распространения заболевания. Не относятся к общей А. и случаи вынужденного захода судов в попутные порты для выгрузки начавшего портиться груза.

В приведенных примерах отсутствует общая опасность для судна, груза и фрахта, в связи с чем имевшие место чрезвычайные расходы и пожертвования не могут быть отнесены к общей А., хотя они были понесены преднамеренно и разумно.

Морское право предусматривает четкое разграничение цели спасания и его результатов. Поэтому чрезвычайные расходы или пожертвования, имевшие целью спасение судна и груза, будут признаны общей А. даже в том случае, если спасти удалось только судно или только груз, так как налицо имела-общая для них опасность.

Преднамеренность. Этот признак общей А. подразумевает, что убыток понесен намеренно, а не является следствием случайных причин. Так, например, если в результате случайной посадки судна на мель и полученной им пробоины будет подмочен груз, то убытки, связанные с порчей груза, не могут быть признаны общей А. Если та же пробоина была получена в результате намеренной посадки судна на мель с целью избежания гибели, угрожавшей судну, грузу и фрахту, то убытки, связанные с повреждением судна и подмочкой груза, а также расходы по снятию судна с мели будут рассматриваться как общая А.

А. признается общей независимо от того, от кого исходят преднамеренные действия — от капитана судна самостоятельно или по согласованию с судовладельцем, от спасателя или иного компетентного лица. Необходимо лишь, чтобы преднамеренность действий сочеталась с остальными признаками общей А.

Разумность. Предпринятые преднамеренные действия и размер пожертвований должны быть сообразны сложившейся обстановке. Если, например, в результате столкновения судно получило пробой и во избежание гибели капитан принял решение о посадке на мель, такое решение является разумным и связанные с ним убытки признаются общей А. Общей А. признаются также убытки по грузу, вызванные затоплением трюма водой при тушении пожара (за исключением обгоревших грузовых мест) либо выбрасыванием части груза за борт для облегчения судна с целью снятия его с мели. Но если груз был выброшен за борт в то время, когда погодные условия и обстоятельства позволяли избежать этого или имелась возможность перегрузить часть груза на другое судно или лихтеры, то такие действия не могут быть признаны разумными.

Чрезвычайность. К общей А. могут быть отнесены лишь те расходы и пожертвования, размер которых превышает обычные затраты судовладельца при выполнении им своих обязанностей. Если, например, при аварийной ситуации судно израсходовало все топливо и было вынуждено использовать для этой цели груз или судовое имущество, то на общую А. будет отнесена лишь разница между стоимостью сожженных ценностей и стоимостью бункера, который был бы израсходован.

В то же время не может быть отнесен на общую А. перерасход топлива, вызванный форсированием судовых двигателей во время шторма, так как такие расходы связаны с обычными опасностями судоходства и не имеют характера чрезвычайности. Однако убытки от повреждения судовых двигателей, вызванного их форсированием для снятия судна с мели, признаются общей А.

При наличии указанных выше признаков к общей А., кроме уже перечисленных, относятся расходы:

1) произведенные в целях получения помощи, а также убытки, причиненные судну или грузу судами, которые оказывали помощь;

2) вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением его в место погрузки из-за несчастного случая или иного чрезвычайного обстоятельства;

3) связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из места убежища либо из места погрузки, в которое судно было вынуждено возвратиться;

4) по перемещению или выгрузке груза, топлива либо предметов снабжения в место погрузки, захода или убежища, произведенные ради общей безопасности или для получения возможности исправить судовые повреждения, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса;

5) по обратной погрузке и укладке груза, топлива и предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в предыдущем пункте, вместе со всеми расходами по хранению, включая *страхование*;

6) по заработной плате и довольствию судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, понесенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки при обстоятельствах, указанных в п. 2 и 4;

7) по заработной плате и довольствию судового экипажа, возникшие при задержке судна в интересах общей безопасности в каком-либо месте вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, либо для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, возникшие за время задержки, возмещаются в порядке распределения общей А., за исключением расходов, которые возникли из-за ремонта, не принимаемого на общую А.;

8) вызванные необходимостью перехода судна из места убежища в другое место ввиду невозможности производства там ремонта;

9) стоимость временного ремонта судна, произведенного ради общей безопасности в месте погрузки судна или убежища, а также стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую А.;

однако стоимость временного исправления случайных повреждений, необходимого только для завершения рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей А., если бы это исправление не было произведено;

10) все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей А.; однако они возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов безотносительно к экономии, полученной кем-либо

из участников общей А. в результате таких заменяющих расходов.

Все прочие случайные убытки и расходы, могущие возникнуть во время рейса, к общей А. не относятся и не подлежат распределению между участниками перевозки. Такие убытки являются частной А.

При перевозке грузов на судах, плавающих под Государственным флагом СССР, а также на судах, плавающих под иностранными флагами, когда они заканчивают рейс в порту СССР, взаимоотношения по общей А. и порядок ее распределения между участниками перевозки регулируются статьями 232—251 *Кодекса торгового мореплавания Союза ССР*.

Наличие общей А. устанавливается, по заявлению заинтересованной стороны, *диспашерами*, состоящими при Торгово-промышленной палате СССР. К заявлению должны быть приложены документы, освещающие обстоятельства происшествия и подтверждающие характер, причину и размер убытка, стоимость имущества в неповрежденном состоянии, а также документы, подтверждающие внесение *депозита* или выдачу гарантии, и все подробности в отношении их. Установив наличие общей А., *диспашер* подтверждает это специальным постановлением, определяет стоимость имущества, участвующего в ее покрытии, размер относимых на нее убытков и составляет *диспашу* — расчет по распределению общей А. между участниками перевозки.

Авария общая (general average) — см. *Авария*.

Аviso (advice) — 1) извещение об изменениях в состоянии взаимных расчетов, посылаемое одним *контрагентом* другому;

2) извещение об отгрузке товаров покупателю или *комиссионеру*, содержащее обычно перечень товаров, данные о времени их отправки и виде транспорта, а также другие транспортные реквизиты;

3) извещение об изменениях в состоянии взаимных расчетов банков-корреспондентов между собой и с клиентами. Посылкой А. банк информирует клиента об открытии *аккредитива*, о выставлении тратты, ее оплате либо отказе сделать это, а также о поступлении переводов на счет клиента.

Обязанность контрагентов посылать друг другу А. в определенных случаях может быть обусловлена договором.

Агент (agent) — доверенное лицо (юридическое или физическое), совершающее определенные действия по поручению другого лица (принципала), от его имени и в его интересах в пределах полученных полномочий. Полномочия могут иметь

единовременный характер или, если отношения имеют длительный характер, они могут быть постоянными, зафиксированными *агентским договором*, предусматривающим объем и порядок предоставления услуг, а также размеры *агентского вознаграждения*.

В торговом мореплавании в силу его особенностей, связанных с посещением судами многочисленных портов разных стран, ряд функций по защите интересов судовладельцев и оказанию содействия судовой администрации в выполнении ею своих обязанностей в порту принимают на себя так называемые судовые А.

Обычные обязанности судового А. включают в себя предоставление капитану судна достоверной информации о порте и действующих в нем правилах и обычаях, осуществление всякого рода формальностей, связанных с заходом и стоянкой судна в порту, включая оплату судовых сборов, оказание помощи в найме стивидора, налаживании связи с *шипчандлером* и оказание ряда других услуг.

А., обслуживающие регулярные линии, помимо перечисленных функций, обеспечивают привлечение грузов на суда линии, своевременную их обработку и оформление необходимой грузовой документации.

В зависимости от условий *чартера* судовые А. назначаются либо судовладельцами, и в этом случае они именуется агентами судовладельцев, либо *фрахтователями*, и в этом случае они именуется агентами фрахтователей, хотя и в том и в другом случае они, являясь судовыми А., обычно имеют равный объем функций и призваны защищать интересы судовладельцев, которые во всех случаях оплачивают их услуги.

Если судовладелец имеет в порту захода судна своего постоянного А. и вместе с тем вынужден по условиям *чартера* согласиться принять услуги А., назначенного *фрахтователем*, он может оставить за своим постоянным А. функции доверительной защиты своих интересов (*protecting agent*).

Агентирование судов (*ships'agency service*) — содействие администрации судна в выполнении ею своих обязанностей в порту и защита интересов судовладельца по его поручению и от его имени.

В СССР А. с. осуществляется морскими агентствами «Инфлот» (иностранные суда) и специальными службами пароходств (советские суда). В зарубежных портах А. с. в большинстве случаев осуществляется частными агентскими фирмами. Перечень агентств, услугами которых пользуются советские суда, публикуется в специальном справочнике.

В практике заграничного плавания советского флота А. с. обычно включает в себя следующие основные функции:

а) выполнение таможенных, портовых и иных формальностей; связанных с заходом судна в порт, включая оплату *пошлин, портовых сборов* и штрафов (см. *Классификация*);

б) согласование с грузовладельцами и *стивидорами* места и условий обработки судна;

в) обеспечение для судна причала, буксиров, лоцмана, швартовщиков;

г) организация приема и сдачи грузов, а также их хранения в тех случаях, когда это входит в обязанности судовладельца;

д) контроль за ходом грузовых операций с целью быстрого их окончания;

е) урегулирование претензий по перевозкам с грузовладельцами и портовыми властями, включая представительство в судебных и арбитражных органах;

ж) организация при необходимости ремонта судна и его снабжения топливом, водой, материалами, инвентарем и продовольствием;

з) изготовление и оформление грузовых и других документов (коносментов, манифестов, таймшитов и др.);

и) обеспечение капитана наличными деньгами, необходимыми для нужд экипажа судна, и производство расчетов с третьими лицами;

к) предоставление судовладельцам и капитанам судов необходимой информации о портовых обычаях, уровне сборов и условиях их взимания, наличии и состоянии груза, поступлении претензий и принимаемых мерах по их урегулированию;

л) содействие судовладельцу в получении причитающихся ему фрахтовых платежей;

м) реализация при необходимости *залогового права* судовладельца;

н) выполнение отдельных поручений судовладельца и капитана, связанных с пребыванием судна в порту.

Судовладелец возмещает агенту все его расходы по обслуживанию судна и уплачивает *агентское вознаграждение*, размер которого определяется действующими тарифами и условиями *агентского договора*.

Агентский договор (agent's contract) — договор между доверителем и *агентом*, определяющий характер и объем поручения, которое агент обязуется выполнять за счет и от имени доверителя за определенное вознаграждение. Агентирование советских судов в иностранных портах осуществля-

ется морскими агентами на основании договоров, заключаемых ими с пароходствами Министерства морского флота.

В А. д., кроме перечня обязанностей сторон, содержатся также указания о порядке взаимоотношений с третьими лицами, сроке действия договора и условиях его прекращения.

-Агентское вознаграждение (agency fee) — оплата услуг агента за обслуживание судов в порту, размер которой определяется действующими тарифами и условиями *агентского договора*. Ставки А. в. обычно устанавливаются в зависимости от тоннажа судна, количества и рода груза, а в портах некоторых стран — также и от вида плавания (заграничное, каботажное и плавание между отдельными конкретными портами).

Агентирующие фирмы капиталистических стран практикуют предоставление скидок с А. в. особенно для судовладельцев, находящихся с ними в договорных отношениях. Чаще всего такие скидки носят конфиденциальный характер. Иногда фирмы указывают размер скидок и условия их предоставления в рекламных проспектах.

Линейные компании оплачивают своему линейному агенту комиссионное вознаграждение в виде процента с *суммы фрахта* по привлеченным с его участием грузам.

Ад валорем (ad valorem) — метод исчисления провозных платежей при перевозке ценных грузов либо расчета *таможенных пошлин* в процентах от цены товара.

Аддендум (addendum) — в торговом мореплавании дополнение к *чартеру*, в которое включаются согласованные сторонами новые условия и поправки к нему. А. должен иметь ссылку на чартер, условия которого подвергаются изменению, наименование и юридические адреса участвующих в договоре сторон, как они указаны в самом чартере. А. подписывается обеими сторонами или их *агентами*, как и чартер. К одному чартеру может быть несколько А., на каждом из них обычно ставятся номер и дата.

Адресная комиссия (address commission) — сумма, выплачиваемая судовладельцем *фрахтователю*. А. к. по существу представляет собой исторически сложившуюся и все более выходящую из употребления скидку с фрахта, которая однако, не всегда дает реальную выгоду фрахтователю, так как она может быть легко учтена судовладельцем в ставке фрахта. А. к. выплачивается только в том случае, если это оговорено в *чартере*. Если же чартером выплата А. к. не предусмотрена, то судно считается «свободным от адреса».

Аквизиция груза (acquisition of cargo) — привлечение грузов для загрузки линейных судов. А. г. осуществляется обычно специальными агентскими фирмами, которые имеют постоянные договорные отношения с линейными компаниями и осуществляют весь комплекс мер в целях обеспечения грузами судов компаний в данном порту.

Для выполнения функций по А. г. агенты обычно поддерживают широкие контакты с клиентурой (грузовладельцами), регулируют приток грузов. За аквизированные грузы агенты получают комиссию с суммы фрахта.

Аккредитив (letter of credit, L/C) — вид банковского счета, открываемого по поручению плательщика в банке, обслуживающем контрагента, поставляющего плательщику товары либо оказывающего ему определенные услуги. Открытие А. позволяет бенефициару, т. е. лицу, в пользу которого он открыт, немедленно по исполнению им своих обязательств, но в пределах срока А. получить причитающиеся ему платежи на условиях, указанных в аккредитивном поручении. Последние в свою очередь должны точно соответствовать условиям платежа, указанным в *договоре купли-продажи*.

Различают безотзывный А., открываемый на определенный срок без права аннулирования до истечения срока А., и отзывный А., действие которого может быть прекращено до наступления указанного в нем срока. Во внешнеторговой практике применяются также так называемые переводные А., в которых бенефициару предоставляется право на основании данного А. открыть А. в другом банке как на свое имя, так и в пользу других лиц. Если в А. указано, что он делимый, тогда в пределах общей суммы может быть открыто несколько А.

Акт о суброгации (subrogation form) — документ, о передаче *страхователем* своих прав на взыскание ущерба с третьих лиц *страховщику* после уплаты последним *страхователю* *страхового возмещения*.

Акцепт (ассепт) — 1) безусловное принятие предложения другой стороны, влекущее за собой правовые последствия. В судоходстве А. является заключительной стадией достижения договора фрахтования, фрахтового контракта и т. д. А. может быть выражен устно или письменно;

2) обязательство плательщика по *переводному векселю* оплатить вексель при наступлении указанного в нем срока. Отметка об А. делается на самом векселе и подписывается

плательщиком. А. векселя должен быть простым и ничем не обусловленным, однако плательщик может ограничить его частью суммы, указанной в векселе. При отказе от А. держатель векселя для осуществления им регресса (см. *Право регресса*) против обязанных по векселю лиц должен совершить протест векселя в неакцепте;

3) одна из форм безналичных расчетов между социалистическими организациями в СССР: поставщик выставляет счет покупателю на А. через отделение Госбанка, которое уведомляет об этом плательщика в установленном порядке. Счет считается акцептованным, если плательщик в установленный срок (обычно 3 дня) не представит банку в письменной форме мотивированный отказ от А.

Акция (share) — ценная бумага, удостоверяющая вложение определенных средств в предприятие, функционирующее в форме акционерного общества, и дающая право на получение некоторой части его прибыли в виде дивиденда.

Арбитраж (arbitration) — 1) способ разрешения имущественных споров, осуществляемый не судебными органами, а отдельными лицами — арбитрами, третейскими судьями, в порядке, предусмотренном соглашением сторон или установленном законом. Такого рода А. широко применяется в международном морском судоходстве при перевозках по *чартерам*. Последними обычно предусматривается арбитражное разрешение споров по вопросам, по которым стороны не пришли к взаимному соглашению. Чартер, как правило, содержит так называемую арбитражную оговорку, которая в общих чертах обуславливает процедуру назначения арбитра от каждой стороны, персональные требования к арбитру, процедуру назначения арбитрами третьего судьи-суперарбитра, а также место проведения арбитража и закон, которым руководствуется арбитраж по процедуре и по существу дела (обычно это закон страны, где проводится арбитраж). До последнего времени основным местом проведения арбитражных разбирательств был Лондон с применением английского казуального права. Со временем приобрел значение Нью-Йоркский арбитраж.

По мере увеличения веса социалистических стран в международном судоходстве растет авторитет их морского арбитража, в частности *Морской арбитражной комиссии (МАК)* в Москве, Морского арбитражного суда в Гдыне и т. д.;

2) в СССР специальный орган для разрешения имущественных споров, возникающих при осуществлении торговых операций, поставке товаров и их перевозке и т. п.

По морским перевозкам в каботаже споры рассматриваются органами Государственного А. по месту нахождения перевозчика, а споры, вытекающие из *договора морской перевозки* в заграничном сообщении, — органами Государственного А. в Москве.

По соглашению сторон возникающие между ними споры могут быть переданы на рассмотрение *Морской арбитражной комиссии* (МАК), действующей при Торгово-промышленной палате СССР в Москве. Некоторые категории споров подлежат обязательному рассмотрению только в МАК на основании соответствующих нормативных актов. МАК является также международным А., рассматривающим споры между советскими организациями и их иностранными контрагентами.

Ведомственному А., в частности А. ММФ, подсудны хозяйственные споры между предприятиями системы Министерства морского флота — пароходствами, портами, судоремонтными заводами и т. д.

Арбитражная оговорка — см. Оговорка.

Аренда (lease) — временное пользование каким-либо имуществом на договорных условиях за определенное вознаграждение. В договоре об А., заключаемом между владельцем имущества и лицом, в пользование которого оно передается (арендатором), предусматриваются: цель и срок А., обязательство арендатора поддерживать имущество в исправном состоянии, порядок его возвращения владельцу, размер вознаграждения, а также другие условия, регулирующие права и обязанности сторон в течение срока А.

В морском судоходстве распространена А. складов, причалов, перегрузочного оборудования и т. д. А. судов и контейнеров осуществляется на основе специфических договоров *тайм-чартера*, *димайз-чартера*, *бэрбоут-чартера* и *лизинга*.

Арест судна или груза (arrest of vessel or cargo) — см. *Задержание судна или груза*, а также *Залоговое право*.

Аукцион (auction) — способ публичной продажи, состоящей в том, что товары (или их образцы) выставляются для осмотра покупателями в определенном месте и после объявления к продаже каждого из них считаются проданными тому из присутствующих покупателей, который в ходе А. предложил наивысшую цену.

На А. условия продажи определяются продавцом. Одним из условий всех А. является отсутствие ответственности продавца за качество выставленного для осмотра товара.

Сделки, совершаемые на А., оформляются путем подписания покупателем специального формуляра.

В форме А. реализуют товары, не востребованные в срок от транспортных и складских предприятий, производится продажа имущества неплатежеспособных должников, а также некоторых товаров в международной торговле (скот, пушнина, шерсть, табак, чай, пряности и др.).

Аутсайдеры (outsiders) — в международном судоходстве судоходные предприятия, функционирующие на рынке вне рамок линейных конференций и конкурирующие с ними. А. обычно работают на параллельных маршрутах с линейными судоходными компаниями — членами конференций. В целях привлечения клиентуры А. применяют более льготные для грузоотправителей условия, более низкие тарифы. В отличие от А. так называемые лояльные А. работают без нарушения конференциальных условий, по тарифам конференции.

С целью борьбы с А. конференции закрепляют за собой грузоотправителей, применяя систему контрактных и отсроченных скидок с тарифа (см. *Рабатт*), а также и другие формы борьбы с ними (см. *Боевое судно*).

Ауттори рипорт (outturn report) — документ, которым в портах ряда стран фиксируется количество доставленного и сданного судном груза и выявленные при этом несохранности. В некоторых портах этот документ называется сертификатом, но независимо от названия и формы он содержит сведения о результатах сдачи груза по каждой коносаментной партии.

А. р. обычно оформляется тальманской организацией, принимающей груз от имени грузополучателей, либо самим получателем груза, а иногда и стивидорной компанией.

В портах некоторых стран выгружаемые с судна грузы поступают на склады портовой администрации или таможи и официальный их счет производится при выдаче с этих складов получателям. Только после этого судну (или его агенту) выдается документ, подтверждающий результат сдачи груза. В некоторых портах, где действует указанный порядок сдачи-приемки груза, судну по окончании выгрузки выдается предварительный А. р., который, однако, юридической силы не имеет. При предъявлении претензий на несохранную перевозку А. р. служит подтверждающим документом.

АФРА (AFRA) — ежеквартальный индексный показатель уровня расходов ведущих транснациональных нефтяных компаний на транспорт нефти. Входящие в показатель сделки индексируются не по времени их заключения, как это дела-

ется при расчете фрахтовых индексов, а по времени исполнения сделок независимо от даты их заключения.

Как и танкерные сделки, показатели АФРА исчисляются в процентах от шкалы «Уорлдскейл» для нескольких размерных групп тоннажа.

Аффидэвит (affidavit) — в Великобритании и США письменное показание или заявление, даваемое под присягой и удостоверяемое нотариусом или другим уполномоченным на это должностным лицом, при невозможности или затруднительности личной явки свидетеля. Показания в такой форме даются сторонами, а также специалистами-экспертами на судебных и арбитражных процессах по тому или иному существенному для разрешения спора вопросу.

Б

Багажная квитанция (baggage-check) — транспортный документ, удостоверяющий прием багажа к перевозке. Багаж выдается в порту назначения по предъявлении Б. к.

Базисная ставка фрахта (basis rate of freight) — см. *Фрахтовая ставка.*

Балласт (ballast) — некоммерческий груз, принимаемый судном для придания ему необходимой остойчивости, дифферента или осадки. В качестве Б. обычно используются вода, песок, щебень и т. п. В танкерном судоходстве широко применяется морская, т. е. забортная вода.

Балластный бонус (ballast bonus) — дополнительная единовременная сумма, которую фрахтователь иногда соглашается заплатить судовладельцу сверх аренды при фраговании в *тайм-чартер*, если судну предстоит значительный балластный переход из последнего порта выгрузки в пункт приемы в тайм-чартер.

Балластный пробег (in ballast) — переход судна без коммерческой загрузки.

Банк для внешней торговли СССР (Внешторгбанк) — государственный коммерческий банк СССР, осуществляющий кредитование советской внешней торговли, валютные операции с зарубежными банками-корреспондентами, расчеты по экспорту и импорту товаров и услуг.

Банкротство (bankruptcy) — отказ юридического лица или коммерсанта платить по принятым на себя обязательствам из-за отсутствия средств. Наступление Б. устанавлива-