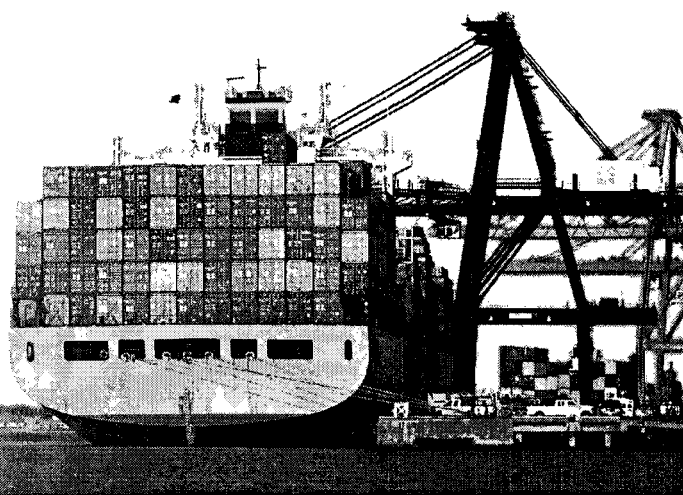


СТАЛИЯ И ДЕМЕРЕДЖ



Мы неоднократно обращались к вопросам, связанным с правовыми последствиями вообще и ответственностью отправителя/получателя груза перед перевозчиком за просрочку выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Возвращение к этой теме обусловлено множеством практических задач, которые требуют решения в каждом конкретном случае спора относительно простоя судов при выполнении грузовых работ и освещают какой-то особый аспект проблемы времени обработки судов.

Действительно, что в шиппинге может быть важнее времени? Разве что — деньги! Не зря же столь авторитетные организации, как БИМКО (Балтийский и международный морской совет), ММК (Международный морской комитет), ФОНАСБА (Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов) и ИНТЕРКАРГО (Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов) разработали и приняли в 1993 г. Правила истолкования сталии (Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993). Кодовое обозначение — VOYLAYRULES 93.

Ключевым правилом является Правило 4, в соответствии с которым "сталия" означает согласованный между сторонами период времени, в течение которого судовладелец должен содержать судно в состоянии готовности к погрузке или выгрузке без уплаты дополнительного фрахта. Кстати, из этого Правила можно сделать вывод о природе демереджа как дополнительного фрахта.

На практике начало отсчета стальнойного времени определяется совокупностью следующих условий:

- а) судно находится в надлежащем месте;
- б) судно готово к выполнению погрузочно-разгрузочных работ;
- в) фрахтовщиком (капитаном судна) надлежащим образом подано фрахтователю сообщение о готовности судна к выполнению грузовых работ или о том, что судно будет готово в определенное время к выполнению таких работ (notice of readiness — NOR), в дальнейшем — нотис о готовности.

Время после подачи нотиса о готовности и до начала сталии называется свободным временем. Время выполнения грузовых работ, которые фактически начинаются в свободное время, засчитывается как ста-

лия, что прямо предусмотрено в ч. 4 ст. 130 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. Если же это положение противоречит условиям чартера, то действуют условия чартера, поскольку упомянутое правило имеет диспозитивный характер.

Подробнее рассмотрим отдельные обстоятельства, необходимые для начала отсчета сталии.

ДОСТИЖЕНИЕ СУДНОМ СОГЛАСОВАННОГО МЕСТА

Чартеры подразделяются в зависимости от того, что в них указано в качестве надлежащего места, куда должно быть подано судно под погрузку/выгрузку груза. По такому признаку выделяются чартеры на порт и чартеры на причал или подобное место, где непосредственно выполняются погрузочно-разгрузочные работы.

В соответствии с Правилем 1 условие надлежащего места подачи судна в чартере на порт может быть обозначено путем простого указания названия порта погрузки/выгрузки. Подача судна считается своевременной, если оно достигло до истечения даты канцелинга коммерческой зоны порта, то есть зоны, в которой суда производят погрузку или выгрузку груза, у причалов, на якорных стоянках, у буев и в тому подобных местах, в том числе в обычных местах, где суда ожидают своей очереди, или где им предписано, или где они обязаны ожидать своей очереди, независимо от расстояния от такой зоны.

В чартере на причал согласованное место, которого судно должно достичь, указано точнее, то есть к дате канцелинга судно должно надлежащим образом ошвартоваться у причала, или войти в док, или пришвартоваться к другому месту выполнения работ. В чартере может быть указана и начальная дата, с которой может отсчитываться стальнойное время. Эти обстоятельства могут быть уточнены следующими оговорками:

"Время, потерянное в ожидании причала, считать временем погрузки или выгрузки" или "стальнойным временем" (Правило 21);

"Независимо от того, у причала или нет" (Правило 22).

Такие оговорки означают, что течение стальнойно-

го времени начинается с момента достижения судном коммерческой зоны порта после или в момент наступления даты, с которой может отсчитываться стальнойное время, независимо от того, поставлено судно к причалу или в док, либо пришвартовано к другому надлежащему месту выполнения грузовых работ. Используя оговорку "в порту или нет", судно должно все равно находиться в месте ожидания недалеко от порта для того, чтобы судно считалось прибывшим, и судовладелец мог подать нотис о готовности.

ГОТОВНОСТЬ СУДНА К ВЫПОЛНЕНИЮ ГРУЗОВЫХ РАБОТ

Если судно признается прибывшим в надлежащее место погрузки/выгрузки до постановки к причалу, оно считается готовым к производству грузовых работ. Если же для признания судна поданным для выполнения грузовых работ необходимо ошвартовать его к причалу, то для приведения его в состояние готовности к выполнению таких работ необходимо, чтобы люки трюмов были открыты, бимсы люков убраны и судовые лебедки полностью оснащены.

Кроме технической готовности к приему груза или выгрузке его, необходимо учитывать факторы юридической готовности к выполнению судном грузовых работ, то есть отсутствие административных препятствий к выполнению работ. Эти отношения регулируются Правилем 23.

Время, затраченное на прохождение таможенных, пограничных и других формальностей, не засчитывается в стальнойное время.

ПОДАЧА НОТИСА О ГОТОВНОСТИ

Незавершенность таможенных процедур и других административно-правовых формальностей обычно не препятствует капитану подать нотис о готовности судна к погрузке/выгрузке груза фрахтователю, поскольку, как правило, стальнойное время начинается отсчитываться со следующего дня после подачи нотиса, так что формальности завершаются к этому времени и судно получает свободную практику. За свободное время можно подготовить судно к выполнению грузовых работ и в техническом отношении, разумеется, если свободное время предусма-

тривается чартером. Ведь иногда стальнойное время начинает течь незамедлительно после подачи нотиса. В нотисе о готовности указывается время, когда судно будет готово к погрузке/выгрузке. Если судно к этому времени не готово к выполнению грузовых работ, нотис о готовности считается неподанным, а убытки, причиненные фрахтователю, подлежат возмещению фрахтовщиком (перевозчиком), если иное не предусмотрено чартером. Стальнойное время не начинается течь в этом случае, так что фрахтовщик несет все неблагоприятные последствия просрочки исполнения обязательств. В первую очередь, эти последствия имеют экономический характер, поскольку прибыль перевозчика обратно пропорциональна продолжительности перевозки.

Нотис о готовности подается капитаном судна практически тем лицам, которые указаны в чартере — отправителю или получателю груза. Время подачи нотиса согласуется сторонами чартера, а если в чартере оно не согласовано, то стороны руководствуются обычаями порта. Проформы чартеров предусматривают время подачи нотиса, хотя бы в общих чертах. Обычно нотис о готовности подается в рабочее время, а в субботные и праздничные дни — в первой половине дня.

Например: п. 5 проформы "СИНАКОМЕКС 2000", помимо прочего, предусматривает:

Только лишь когда доступен причал для погрузочно-разгрузочных работ, капитан судна может гарантировать, что судно во всех отношениях готово и может подать нотис о готовности для загрузки и/или разгрузки с какого-либо обычного места ожидания в порту или нет, пройдя таможенный досмотр или нет. Стальнойное время начинается в 14:00, если нотис о готовности к погрузке и/или разгрузке подан надлежащим образом в или до 12:00 дня и в 08:00 на следующий рабочий день, если нотис о готовности надлежащим образом вручен после 12:00.

ИСЧИСЛЕНИЕ СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ

Как явствует из норм морского права, основная идея сталии заключается в том, что фрахтовщик (перевозчик, судовладелец) должен привести судно в состояние готовности к выполнению грузовых работ и содержать в таком состоянии без уплаты дополнительной к фрахту платы.

Как же исчисляется стальнойное время? Единицами исчисления являются дни, часы и минуты. Ключевой единицей исчисления сталии является день, который состоит из 24 часов: с 00:00 до 24:00 (Правило 7). Надлежащая продолжительность сталии определяется соглашением сторон договора перевозки, а при отсутствии такого соглашения — сроками, обычно принятыми в порту выполнения грузовых работ, хотя трудно представить себе чартер, в котором бы не был урегулирован этот вопрос.



Имеется три основных метода определения продолжительности сталии. Один метод предполагает несколько способов, которые описаны в Правилах 5 и 6.

Правило 5 посвящено способу "на люк в день".

"На люк в день" означает, что сталия должна вычисляться путем деления (А) количества груза, на (В), результат умножения суточной нормы за люк на количество судовых люков. Таким образом:

$$\text{Сталия} = \frac{\text{количество груза}}{\text{суточная норма} \times \text{количество люков}}$$

Каждая пара параллельных сдвоенных люков должна считаться как один люк. Тем не менее, люк, на котором невозможна одновременная работа двух бригад, считается за два люка.

Правило 6 посвящено способу "на рабочий люк в день" (WHD — РЛД).

"На рабочий люк в день" или "на пригодный для работы люк в день" означает, что сталия должна исчисляться путем деления (А), количества груза в трюме, содержащего наибольшее количество груза, на (В), результат умножения согласованной суточной нормы на один рабочий или пригодный для работы люк, на количество люков упомянутого трюма.

Таким образом:

$$\text{Сталия} = \frac{\text{наибольшее количество люков в одном трюме}}{\text{суточная норма на люк} \times \text{количество люков упомянутого трюма}}$$

Каждая пара параллельных сдвоенных люков должна считаться как один люк. Тем не менее, люк, на котором возможна одновременная работа двух бригад, считается за два люка.

Эти способы определения продолжительности сталии применяются, если в чартере закреплены люковые нормы, а если в чартере предусмотрены судовые нормы подлежащего погрузке/разгрузке груза за единицу времени, то общее количество груза делится на эту норму, и частное будет означать продолжительность сталии. Сталия, исчисленная таким методом, называется расчетным стальнойным временем (Calculable laytime).

Другой метод гораздо проще. Стороны договариваются о количестве времени, за которое должны быть выполнены грузовые работы. Точнее, стороны обычно договариваются о количестве рабочего времени. Хотя в плане часов и минут рабочее время не отличается от текущего (календарного, астрономического) времени, в течение которого производятся погрузочно-разгрузочные операции. Другое дело рабочие дни. При исчислении сталии в рабочих днях, праздничные и нерабочие дни не учитываются. Стороны могут договориться о том, что сокращенные рабочие дни учитываются как 0,5 или 0,75 рабочего дня. Обычно это субботные дни. Если сталия измеряется в рабочих часах и минутах, то перерывы в работе исключаются при исчислении стальнойного времени. В некоторых проформах чартеров предусматривается счет стальнойного времени в текущих днях, что соответствует практике отдельных портов, где грузовые работы ведутся круглые сутки. Однако и в этом случае воскресные и праздничные дни исключаются из расчета сталии. Религиозные мусульманские праздники отмечаются в соответствии с лунным календарем — Хиджрой, что приводит к ежегодному смещению всех праздничных дат. Отдельным днем в исламском календаре стоит Джума — пятница. Джума — праздничный, но не обязательно нерабочий день у мусульман. Джума считается днем отдыха и празд-

нуется еженедельно, как у христиан воскресенье, а у иудеев — суббота. В большинстве мусульманских стран пятница — официальный выходной день, хотя в Турции, где религия отделена от государства, выходной день — воскресенье. Стальнойное время, исчисленное таким методом, называется определенным (Definite laytime).

Наконец, неопределенное и обычное стальнойное время (indefinite laytime, customary laytime). В этом случае стальнойное время зависит от обычаев порта, в котором производятся грузовые операции, или от скорости, с которой судно может произвести погрузку или выгрузку, или от обоих условий одновременно. При неопределенном стальнойном времени обычно используются такие оговорки, как "по обычаям порта" (custom of the port — сор), "обычная (быстрая) скорость" (customary (quick) dispatch — сqd), или "так быстро, насколько возможно" (fast as can — fac). Они все идентичны, поскольку определяют сталию как неопределенный период времени, который дается фрахтователям для проведения грузовых операций. Если судно не погружено или не выгружено в течение этого периода времени, то, как и при других видах сталии, согласованных в чартере, судовладелец имеет право на компенсацию, которая чаще всего определяется в чартере в форме демереджа.

Время, использованное на перешвартовку, на подметание и зачистку трюмов, также может входить в счет стальнойного времени, исходя из условий чартера.

Из стальнойного времени исключаются перерывы в работе по причинам, зависящим от фрахтовщика, непреодолимой силы, неблагоприятных гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной обработке (погрузке или выгрузке), а также по другим причинам, предусмотренным в чартере.

ДЕМЕРЕДЖ

По окончании сталии начинается фактически течение контрсталии и начисление демереджа. Если сталия редко исчисляется в текущих днях, то для контрстальнойного времени именно такой способ исчисления является обычным. Только периоды времени, в течение которых грузовые работы фактически не производились по причинам, зависящим от фрахтовщика, не включаются в контрсталию. Обычно также не включаются в контрстальнойное время и периоды времени, когда погрузочно-разгрузочные работы не производились по причине забастовки экипажа судна. Продолжительность контрсталии и ставка демере-

джа определяются соглашением сторон договора перевозки, а если такое соглашение не достигнуто, то обычаями порта выполнения грузовых работ. Если же в соответствующем порту отсутствуют обычаи, регулирующие размер ставки демереджа, то размер демереджа определяется расходами на содержание судна и его экипажа. Так же трудно представить себе чартер, в котором вообще отсутствуют условия о демередже и контрсталии, как и чартер без условий о сталии.

Ставка демереджа иногда устанавливается за время, израсходованное на простой судна сверх сталии, а иногда — за регистровую тонну грузоподъемности судна при невыполнении норм погрузки/выгрузки груза.

Установление экономической и правовой природы демереджа, который иногда называется также контрсталиейными деньгами, имеет большое практическое и теоретическое значение. Например, в зависимости от этого может быть определен правовой статус, который распространяется на правоотношения по взысканию демереджа.

В российской правовой науке демередж квалифицируется как договорная исключительная неустойка, в английской — как убытки, которые были заранее оценены. Мы же присоединяемся к позиции, характерной и для французской доктрины, о том, что демередж — это просто дополнительный фрахт, то есть дополнительное вознаграждение фрахтовщика за время, дополнительно израсходованное на простой судна под грузовыми работами. Для этого у нас имеются все основания, поскольку в ст. 149 Кодекса торгового мореплавания Украины демередж определяется как плата перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени. Как возмещение убытков, так и уплата неустойки — это формы гражданской ответственности. Таким образом, переход от сталийного времени к контрсталийному должен квалифицироваться как правонарушение. Для этого можно найти основание в некоторых старых проформах чартеров, например: говорит о вине фрахтователей или их агентов в качестве условия выплаты демереджа Одобренная проформа СИ Балтиморского зернового пароходного чартера, принятая в 1913 г. — Form C, Approved Baltimore Berth Grain Charter-Party Steamer, adopted 1913. Однако для современных концепций гражданско-правовой вины трудно, если вообще возможно, найти какие-то основания в правовой конструкции демереджа, а к объективному вменению как принципу права современная правовая теория относится отрицательно. Таким образом, имеются основания считать демередж просто дополнительной платой, вроде повышенного процента за согласованное сторонами кредитного договора дополнительное время после некоторого желательного времени возврата кредита. Таким образом, льгота по времени получателя кредита или фрахтователя компенсируется кредитодателю или фрахтовщику в форме демереджа.

С точки зрения экономики механизмы, подобные демереджу, могут радикально оздоровить все денежное обращение. Обнаруживается некоторая пограничная зона, разделяющая совершенно нормальное состояние отношений, когда должник заслуживает

дополнительную награду в виде диспача за добросовестное и досрочное исполнение своих обязательств, и негативное состояние, нарушающее нормальный ход исполнения обязательств, когда должник за просрочку подлежит ответственности в виде возмещения убытков или уплаты неустойки, либо и того, и другого. Такая пограничная зона может быть охарактеризована как просто нормальный ход общественных отношений, когда должники не заслуживают дополнительных наград, но и нарушения нормально-го хода исполнения обязательств не достигают такого уровня грубости, когда их можно квалифицировать как правонарушение. Собственно говоря, именно эту зону и следует воспринимать как сферу юридического порядка и законности, то есть, с одной стороны, ее ограничивает точное исполнение обязательств, хотя и без сверхнормативных успехов. С другой стороны, эта сфера ограничивается незначительными нарушениями нормального хода общественных отношений, которые могут иметь отдельные признаки правонарушений, но в своей совокупности недостаточны для квалификации отношения в качестве правонарушений.

Трудно придумать более лаконичное и ясное определение природы демереджа, чем то, которое дал Бернар Лиетар. Демередж — это плата за простой (Бернар А. Лиетар. *Душа денег*. — М.: Олимп: АСТ: Астрель, 2007. — С. 142).

Разумеется, мы представили здесь только общие соображения об институтах морского права — сталии и демередже. В каждой юрисдикции имеются свои нормы права, регулирующие эти институты. Так, в Англии судно считается прибывшим в порт для начала отсчета сталийного времени только после прибытия на акваторию порта, как утверждал судья лорд Рейд в деле о т/х *The Johanna Oldendorff*, (1973 г.). В данном деле лорд Рейд утверждал, что необходимо проверить, находилось ли судно в таком месте порта, "при котором оно находилось в полном распоряжении фрахтователей для быстрого и эффективного реагирования". Развитие средств связи приводит к тому, что чартеры заключаются столь быстро, что внесение в них оговорки может так повлиять на взаимоотношения сторон при выполнении этого договора, как им трудно было даже предположить при его заключении, поэтому мы всегда рекомендуем клиентам точно знать значение тех или иных оговорок и аббревиатур в чартерах и коносаментов, изучая их заранее. При малейшем сомнении необходимо обращаться к специалистам — морским юристам и экономистам.

В. Лебедев,
эксперт-консультант,
ст. преподаватель Одесского
института предпринимательства и
права, Lebedev@interlegal.com.ua

Н. Мельников,
партнер, специалист по морскому
праву, melnykov@interlegal.com.ua

Н. Мирошниченко,
старший юрист, myroshnychenko@interlegal.com.ua
Международная юридическая служба,
Украина, Киев—Одесса—Николаев