

Обычай портов и простои судов

Свод обычаев морского торгового порта, не закрепленных в действующем законодательстве, складывается на основе многолетней практики функционирования порта. В нем должны учитываться интересы порта, судовладельцев и потребителей портовых услуг, в частности, фрахтователей морских судов.

В каждом порту действует свой свод обычаев. Специфика географического положения, масштабы деятельности и специализация порта, а также правовая система страны, в которой находится порт, — основные факторы, влияющие на характер обычаев порта. Режим работы порта, порядок и условия захода судов в порт, их выхода из порта, погрузки, разгрузки, перевалки грузов, обслуживания находящихся в порту судов, порядок приемки, хранения и вывоза из порта грузов, условия обслуживания пассажиров, а также иные взаимоотношения порта с его клиентами регулируются сводом обычаев любого порта.

В настоящее время большую актуальность в коммерческом плане для фрахтователей судов и судовладельцев имеют обычаи портов, закрепляющие нормы погрузки-выгрузки грузов и, таким образом, нормы простоя морских судов при выполнении грузовых операций.

Огромное значение имеет установление правил, определяющих порядок исчисления стояночного времени и обязанностей, лежащих на судовладельце, отправителе и получателе грузов при погрузке и разгрузке судна. Обычаи порта, регулирующие эти отношения, применяются в случаях, когда договор морской перевозки не содержит соответствующих указаний, касающихся вопроса, регулируемого обычаями. В этих случаях применение соответствующего правила, установленного обычаями порта, может иметь место либо на основе содержащегося в договоре морской перевозки условия о применении обычаев порта, либо в силу того, что норма права, подлежащая применению при разрешении вопроса, возникшего во взаимоотношениях сторон, отсылает к обычаям порта.

В Древнем Риме обычаи играли го-



Николай МЕЛЬНИКОВ,
партнер Международной
юридической службы

раздо более значительную роль, как и в древнейшем праве иных государств, поскольку правовые системы возникали из общественных обычаев, существовавших в догосударственную эпоху. Благодаря следованию определенным обычаям формируется представление о социальной группе, например, хорошая морская практика — это устоявшиеся стандарты поведения в профессиональной группе специалистов морского транспорта. Общеизвестный стандарт поведения ограничивает произвол и ухищрения отдельных лиц получить ненормальные преимущества над другими. Таким образом, первые представления о нормальном поведении появились именно из обычаев и обыкновений, как нормальной практики, соблюдающейся в жизни при достижении разнообразных целей.

Только в развитых правовых системах обычаи стали уступать по юридической силе писаному праву — законам, договорам, прецедентам. В наше время, конечно, обычаи не могут противоречить законам и иным нормативно-правовым актам.

Под категорию «обычаи порта» подпадает совокупность местных портовых правил — обычаев, так или иначе влияющих на работу порта. Правила эти могут быть как опубликованы, так и



Вячеслав ЛЕБЕДЕВ, эксперт-консультант, ст. преподаватель Одесского института предпринимательства и права

не опубликованы в специальных сборниках (Свод правил и обычаев порта — The Code of customs and habits of the port). Они часто публикуются на сайте порта в Интернете. Обычаи портов не подлежат собственно государственному надзору. Однако исполнение обычаев не должно противоречить принципам разумности, справедливости и добросовестности. Обычаи порта являются обязательными для любого пользователя услугами порта, если не противостоят упомянутым принципам.

Обычаи даже расположенных рядом портов одной страны будут отличаться. Поэтому прежде, чем планировать работу в том или ином порту, особенно трамповых судов, рекомендуется тщательно ознакомиться с обычаями порта, особенно в части норм обработки тех видов груза, которые нехарактерны для данного порта.

Если судовладельцы и фрахтователи входят на новые рынки, часто бывает необходимо проконсультироваться со специалистами в сферах морского права и экономики, знакомыми со спецификой этого конкретного рынка.

Отношения по поводу погрузки-разгрузки судов в трамповом судоходстве регулируются также чартерами. Договоренность о правилах, которыми регулируются такие отношения, — одно

из важнейших условий чартера. В этих договоренностях используются такие термины, как «сталия» и «демередж». Понятия сталии и демереджа так привычны для моряков, что они часто не задумываются над тем, какое содержание вкладывается в них в каждом конкретном случае. Проблемы возникают тогда, когда погрузка или выгрузка уже закончены. Ответственность фрахтователя за нарушение условия о сталии, то есть за просрочку стальнойного времени, — это основание для возникновения денежного обязательства, демереджа. Современные скорости при заключении чартеров такие, что глубоко вникнуть во все условия, касающиеся простоя судов под погрузкой-выгрузкой грузов, просто некогда. В результате возникают споры, цена которых не один десяток тысяч долларов.

Условия о сталии и демередже весьма разнообразны. Сталийное время может исчисляться в днях и часах, может быть определенное и расплывчатое, например: груз должен подаваться так быстро, как судно может его принимать и укладывать. Чаще всего фрахтовщик и фрахтователь договариваются об интенсивности производства грузовых работ. Так возникают договорные нормы выполнения погрузочно-разгрузочных работ, нормы времени по обработке судна. Такие нормы могут быть установлены на судно, на люк и на рабочий люк, то есть люк, пригодный по своим габаритам для выполнения погрузки и выгрузки определенного вида груза по определенной технологии.

Наконец, договоренности о сталии и демередже может вообще не быть. Если такое условие отсутствует в чартере, тогда применению подлежат обычаи порта, где выполнялись грузовые работы. В таком случае говорят об обычном или неопределенном стальнойном времени (*customary laytime, indefinite laytime*), в отличие от определенного или расчетного стальнойного времени (*calculable laytime, definite laytime*), которое рассчитывается в соответствии с условиями, оговоренными в чартере.

Когда фрахтователю знаком поставщик, который надежно доставляет груз точно в срок, и знакомы условия и особенности технологии выполнения грузовых работ в некотором порту, фрахтователь предпочитает определить сталию при заключении чартера. А если все детали будущей погрузки

или выгрузки невозможно выяснить при заключении чартера, то фрахтователи отдадут предпочтение методу неопределенного стальнойного времени.

В 1993 году были изданы Правила интерпретации стальнойного времени по рейсовому чартеру (*Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993*) под эгидой БИМКО.

Ключевым моментом является начало сталии. Оно обычно зависит от подачи нотиса (*Notice of Readiness — NOR*). В странах англо-саксонской правовой семьи нотис может подаваться как в устной, так и в письменной форме. В странах континентальной правовой семьи нотис подается только в письменной форме. Это делает капитан судна от имени судовладельца, а фрахтователь акцептует нотис, если судно готово к погрузке во всех отношениях (техническом и коммерческом).

Объединение времени на погрузку и выгрузку груза считается условием, выгодным для фрахтователей. Учет сталии и грузовых операций производится в специальном акте учета столичного времени, на основании которого составляется и подписывается сторонами таймшит (*Time sheet*), где стальнойное время разносится по календарным дням. Именно этот документ играет обычно важнейшую роль при расчетах сторон, которые выражаются в определении суммы демереджа или диспача, то есть взыскания с фрахтователя или, наоборот, его премии, если грузовые работы закончены до истечения сталии, и судно ушло в рейс.

Задержка с отправкой судна в рейс по вине судовладельца (фрахтовщика), его служащих и агентов — единственная возможность избежать демереджа фрахтователю, если судно не отправ-

ляется в рейс немедленно по окончании грузовых работ.

Эти общие сведения нужно уметь использовать на практике. Для примера можно привести случай из практики нашей фирмы. Судно типа ро-ро с грузом автомобилем зашло в порт для погрузки груза. Чартер-партия была оформлена по проформе Дженкон-1994. Сталия предусматривалась в 60 часов на погрузку и выгрузку груза, а демередж определен из расчета USD 6000/день. В порту выгрузки судно должно было погрузить 457 т. груза по другому чартеру. Погрузка была произведена за 12 ч. 5 мин., выгрузка заняла 5 часов. Однако в порту выгрузки судно находилось в ожидании постановки к причалу 7 дней. Сумма демереджа составила USD 24792. Позиция фрахтователя состояла в том, что демередж уплате не подлежит, поскольку судно не было вовремя поставлено к причалу в интересах судовладельца в связи с неготовностью груза к погрузке по другому, следующему чартеру. Позиция порта заключалась в том, что на момент прибытия судна и подачи нотиса о его готовности к выгрузке в порт не был предоставлен наряд на выгрузку груза, поэтому судно не было поставлено к причалу немедленно.

В соответствии с обычаями порта время ожидания предоставления поручения на погрузку или наряда на выгрузку после прибытия судна в коммерческую зону порта относится на счет сталии, то есть за счет фрахтователя. Таким образом, позиция судовладельца, настаивающего на уплате демереджа, оказалась сильнее. В итоге стороны достигли компромисса об уплате в качестве демереджа суммы в USD 20000. ■

Перевозки по Волго-Дону

Объем перевозки грузов по Волго-Донскому судоходному каналу за навигацию-2009 вырос на 16,8 % по сравнению с аналогичным показателем 2008 года, до 13,2 млн тонн. Об этом сообщает ФГУ «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства».

В основном перевозились нефтепродукты, а также продукция химической промышленности, лесоматериалы, зерно.

В этом году увеличилось количество судов, пропущенных через шлюзы

на 11,3 % по сравнению с сопоставимым показателем прошлого года — до 11692 единиц. Навигация на Волго-Донском судоходном канале завершилась 7 декабря. В среднем ее ежегодная продолжительность составляет более 220 суток. В межнавигационный период планируется провести замену рабочих двустворчатых ворот шлюза №10, а также комплекс ремонтных работ по всей нитке канала, и к 1 апреля 2010 года подготовить его к очередной, 58-й по счету, навигации, сообщает LogLink.ru