

стажировку на причале № 3 в компании ООО "Олимпэкс Купе Инт". Не говоря уже о компании "Бруклин-Киев". Без помощи этого коллектива начало работы терминала отодвинулось бы на неопределенный срок. В течение полугода стивидорные работы выполняла компания ООО "Бруклин-Киев", у которой не было опыта обработки судов такого типа. Однако докеры быстро освоили специфику работы с контейнерами. До теплохода "DANLIA" на терминал заходили фидерные суда с интенсивностью три судозахода в месяц (в общей сложности 20 судозаходов). И все они были обработаны бригадами "Бруклин-Киева".

Компания CMA CGM в основном использует суда большой вместимости. Поэтому заход на терминал фидерных судов был ситуативным и, конечно же, не мог обеспечить нужных объемов. Было бы странно, если бы компания, столько вложившая в его техническое оснащение, не позаботилась о том, чтобы он полноценно работал и приносил прибыль. Но прежде чем к причалу терминала подошел панамакс "DANLIA", необходимо было подготовиться и комплексу, и порту, и лоцманам. 15 часов понадобилось на обработку судна докерам 570 бригады и операторам Р. Гуцолу и Я. Платонову (потом 570 сменила 572). Следующий заход линейного сервиса ожидается предположительно 21 апреля.

С ПОПРАВКОЙ НА КРИЗИС

— С самого начала, — отмечает зам. директора "Бруклин-Киев порт" по коммерческой работе Виталий Бурдиян, — планировалось поэтапное введение в строй терминала. В первый год поставлена задача достичь мощности 80 тыс. TEU, через год — 120 тыс. TEU, а после ввода в строй территории, ранее принадлежавшей сахарному заводу, — 350 тыс. TEU. Однако все эти планы строились до кризиса. К сожалению, он внес свои коррективы: объемы перевалки контейнеров резко сократились. Причем, экспорт превалирует над импортом.

Крупные экспедиторские компании, в том числе и CMA CGM, значительно снизили импорт. Поэтому пока

что имеющихся складских площадей терминалу достаточно. Однако кризис не вечен, и поэтому нужно думать о будущем. На терминале создана площадка, рассчитанная на 100 40-фут. рефконтейнеров. Вторую — на 250 подключений — планируется сделать на месте снесенных двух цехов. В расчете на перспективу, т.е. для развития мощностей, наращивания объема перевалки контейнеров, еще год назад руководство компании "Бруклин-Киев порт" приобрело 5 га территории, принадлежавших ранее сахарному заводу.

По словам В. Бурдияна, осваивать эти территории можно будет при условии, что объемы перевалки контейнеров вырастут. Тогда появятся средства, и вложения в развитие терминала будут экономически обоснованы. С началом работы недельного сервиса перед коллективом была поставлена задача — перерабатывать ежемесячно 5 тыс. TEU, т.е. 60 тыс. TEU за год. По мнению специалистов терминала, с одной стороны, объемы вполне обоснованные. С другой — нельзя не учитывать влияние кризиса, который экономистами оценивается как тяжелейший.

Понятно, что в этой ситуации было бы неправильно ориентироваться только на контейнеры CMA CGM. Несмотря на то, что для этой компании терминал является базовым на Черном море, и суда этой линии обрабатываются в первую очередь. Поэтому руководство "Бруклин-Киев порт" ведет переговоры с другими контейнерными линиями и экспедиторами. Результатов эти переговоры пока не дали, потому что в нынешней ситуации трудно что-то прогнозировать. Но, как говорится, идущий к цели обязательно дойдет.

Татьяна Овруцкая

P.S. Через 17 часов, т.е. утром 6 апреля, контейнеровоз покинул Одесский порт. Обработку вели докеры 570 бригады (бригадир А. Руснак). На контейнерных перегружателях работали операторы Р. Гуцол и Я. Платонов. При выгрузке наивысший результат — 36 движений в час.

Port State Control, или Контроль за судами со стороны государства порта

Усилия международного сообщества по обеспечению безопасности мореплавания не принесут результата, если выполнение условий конвенций, которые регулируют отношения по поводу безопасности мореплавания, не будет контролироваться портовыми властями. Конечно, контроль за судами в портах имеет вспомогательный характер и не может заменить контроль государства флага. Именно государство флага должно в соответствии со ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. осуществлять контроль над судами в техническом и социально-правовом отношениях. Однако контроль со стороны государства, в порт которого зашло торговое судно, имеет весьма важное значение, в частности, потому что выявляет недостатки, допущенные морскими властями государства флага, который несет судно. Прибрежное государство заинтересовано в том, чтобы у его побережья не произошел инцидент с тяжелыми последствиями. Практика портового контроля, который осуществляется властями прибрежного государства, в некоторых случаях может даже нейтрализовать упущения, допущенные государством флага. В

то же время, осуществление портового контроля не должно быть слишком обременительным, ведь неоправданная задержка отхода судна может повлечь обязанность возмещения вреда, вызванного подобной задержкой.

ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ КОНТРОЛЯ ЗА СУДАМИ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВА ПОРТА

Вплоть до последних десятилетий XX в. портовый контроль со стороны прибрежных государств имел довольно формальный характер. Например, ст. 21 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. предусматривает право официальных лиц, которые надлежащим образом уполномочены правительством, осуществлять контроль за судном, находящимся в порту. Этому праву корреспондирует обязанность судна подвергнуться контролю с целью проверки наличия на борту действительного свидетельства, выданного в соответствии с этой Конвенцией. В случае наличия такого свидетельства контроль ограничивается только отдельными параметрами безопасности.

Ст. 5 (2) Международной конвенции по предупреждению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., (МАРПОЛ 73/78) предусматривает право властей страны порта проверить наличие на судне действительного свидетельства, выданного в соответствии с упомянутой Конвенцией. Если у этих властей будут очевидные основания думать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в свидетельстве данным, или если судно не имеет действительного свидетельства, власти, осуществляющие проверку, принимают меры, обеспечивающие невозможность выхода в море такого судна, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде. Судно может быть дозволено покинуть порт или удаленный от берега терминал только для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.

Только в 1982 г. положение стало меняться в том направлении, что контроль государства порта за морскими судами стал играть более значительную роль. Роль инспекторов контроля государства порта была расширена до контроля требований к эксплуатации, компетенции офицерского состава и команды, а также надлежущего внедрения системы управления на борту судна. В январе 1982 г. в Париже морскими администрациями 14 государств был принят Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государствам порта в портах европейских государств и государств Северной Атлантики (Парижский меморандум), который вступил в силу 1 июля 1982 г. Бывший Советский Союз негативно отнесся к принятию Парижского меморандума, почитав, что это нарушает международные договоренности относительно контроля за судами со стороны государства порта, ужесточая такой контроль.

Тем не менее, постоянно росло международное признание процедур контроля со стороны государства порта за торговым флотом, введенных в соответствии с Парижским меморандумом. Так, Руководящие указания по контролю выполнения эксплуатационных требований были представлены в ИМО и приняты в виде резолюции А. 681(17) в ноябре 1991 г. К 1997 г. стало совершенно очевидно, что довольно жесткие меры, принятые в соответствии с Меморандумом, оказались весьма эффективными в решении проблем борьбы с субстандартным судоходством. Уменьшилось бремя, лежащее на судах, находящихся на хорошем счету с точки зрения безопасности мореплавания, и повысилась эффективность использования ресурсов для проведения проверок морских судов, находящихся в так называемом "Черном списке". Это обеспечивается путем определения коэффициента нацеливания. Т.о., суда, которые могут находиться в потенциально субстандартном состоянии, получают более высокий приоритет и привлекают к себе повышенное внимание со стороны властей государства порта. С 2005 г. Парижский меморандум стал межправительственной организацией.

С 1999 г. Парижский меморандум публикует 3 списка государств флага, содержащихся в годовых отчетах:

— "Белый список", в состав которого входят государства флага, суда которых, как правило, соответствуют международным стандартам;

— "Серый список", включающий государства флага, имеющие средние данные по проверкам контроля государства порта;

— "Черный список", состоящий из государств флага, суда которых имеют низкие показатели по безопасности.

УЧАСТИЕ УКРАИНЫ В КОНТРОЛЕ ЗА СУДАМИ ГОСУДАРСТВА ПОРТА И ЕЕ РЕЙТИНГ КАК ПОДКОНТРОЛЬНОГО ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

Успешность мер, принятых против субстандартного судоходства в рамках Парижского меморандума, вдохновила принятие других региональных соглашений, имеющих такую же направленность.

Черноморский меморандум — самое новое соглашение (Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта в регионе Черного моря). Черноморский меморандум был подписан в Стамбуле 7.04.2000 г. представителями морских администраций Болгарии, Грузии, Румынии, Российской Федерации, Турции и Украины.

Наиболее авторитетным является Парижский меморандум. По итогам работы в 2005—2007 гг. на основании проверок государствами Парижского меморандума в очередной раз составлены списки государств флага, в которых государства получают рейтинг в соответствии с коэффициентом нацеливания, выражающим отношение количества задержаний судов к количеству инспекций со стороны государства порта соответствующего флота, так что рост количества проверок улучшает рейтинг, а рост количества задержаний субстандартных судов ухудшает его, причем проверке подлежат торговые суда под флагом любой страны, отнюдь не только государств-членов Парижского меморандума. Приоритет, который присвоен КНДР и Боливии, помещает морские суда под флагом этих государств в зону очень высокого риска. Замыкает "Черный список" Украина, находящаяся между Монголией и Доминикой, занимающей место, открывающее "Серый список". По сравнению с предыдущей редакцией списков, рейтинг Украины понизился, что свидетельствует об ухудшении качества торгового флота под украинским флагом.

Ужесточение контроля судов со стороны государства порта стимулирует государство флага, под которым ходят суда, заниматься вплотную качественным состоянием торгового флота. Этот стимул имеет не столько юридический, сколько социально-экономический, политический и просто психологический характер. Нахождение страны в "Черном списке" Парижского меморандума оказывает негативное воздействие на имидж флота этой страны, явно не способствует укреплению международного авторитета государства флага, а способствует более частым и тщательным, таким образом, длительным и обременительным инспекциям торгового флота. Ярким примером является Российская Федерация, которая стала членом Парижского меморандума и ведет активную борьбу с субстандартным судоходством, в результате чего заняла место в "Белом списке".

Международная юридическая служба

Киев—Одесса—Николаев (Украина) www.interlegal.com.ua

© А. Ницевич, 2008, nitseyvych@interlegal.com.ua;

партнер, адвокат

© Н. Мельников, 2008, melnykov@interlegal.com.ua;

партнер, специалист по морскому праву

© В. Лебедев, 2008, Lebedev@interlegal.com.ua;

эксперт-консультант, ст. преподаватель ОНМА,

ст. преподаватель Одесского института

предпринимательства и права