Международная Юридическая Служба

Interlegal

Фрахтование судов и демередж

Серия: практика морского бизнеса

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА
INTERLEGAL

ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ И ДЕМЕРЕДЖ

Одесса
Фенікс
2013

УДК 656.61.076.3(036)
ББК 39.48я2
Д 302

Авторы:

А.А-А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.Б. Мирошниченко,
А.В. Скоробогатов, В.П. Лебедев

***Под редакцией** Н.Б. Мирошниченко*

Д 302 Фрахтование судов и демередж / [Ницевич А.А-А., Мельников Н.В., Мирошниченко Н.Б., Скоробогатов А.В., Лебедев В.П.] ; под ред. Н.Б.Мирошниченко. – Одесса : Фенікс, 2013. – 112 с.
ISBN 978-966-438-614-9

Настоящая публикация посвящена институту фрахтования судов. Особое внимание уделяется таким взаимосвязанным институтам, как: демередж, сталия, детеншен, диспач и т.п. В публикации приводятся последние достижения практики в области фрахтования и обобщения, касающиеся правовых и организационных механизмов, упорядочивающих ее. Приводятся виды чартеров и других договоров, способствующих организации процесса фрахтования судов, а также выполнению фрахтовых операций.

Публикация может быть интересна для практических работников сферы морского транспортна. Возможно использование настоящей публикации преподавателями, а также студентами и учащимися морских учебных заведений.

УДК 656.61.076.3(036)
ББК 39.48я2

При составлении публикации были использованы статьи и аналитические материалы специалистов Международной юридической службы Interlegal.

Международная юридическая служба Interlegal – украинская компания с офисом в Одессе. Предоставляет консалтинговые и юридические услуги в Украине, России и Евросоюзе отечественным и иностранным компаниям в области шиппинга, морского, корпоративного, налогового права и инвестиций.

© Ницевич А.А-А., 2013
© Мельников Н.В., 2013
© Мирошниченко Н.Б., 2013
© Скоробогатов А.В., 2013
© Лебедев В.П., 2013
© Оформление ЧП «Фенікс», 2013

ISBN 978-966-438-614-9

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 4
Фрахтование судов и демередж 6
Фрахтование: общие положения 7
Виды фрахтования судов 8
Фрахтовый рынок 8
Техника фрахтования судов 10
Рейсовый чартер 12
Тайм-чартер 14
Бербоут-чартер 16
Другие договоры фрахтования судов 17
Коммерческие условия рейсового чартера, влияющие на расчет сталийного времени 20
Сталия: общие положения 22
Достижение судном согласованного места 23
Готовность судна к выполнению грузовых работ 24
Подача нотиса о готовности 25
Исчисление сталийного времени 26
Демередж: общие положения 29
Урегулирование претензий по демереджу при экспорте зерновых 35
Диспач 36
Стейтмент и таймшит 38
Детеншен 39
Заключение 42

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1 44
Приложение № 2 53
Приложение № 3 58
Приложение № 4 68
Приложение № 5 70
Приложение № 6 78
Приложение № 7 81
Приложение № 8 103
Приложение № 9 108

ПРЕДИСЛОВИЕ

Международная торговля и морской транспорт связаны теснейшим образом. С одной стороны, львиная доля международной (внешней) торговли – это морская торговля, то есть торговые операции в таких сделках осуществляются при помощи перевозок товаров морскими судами. В свою очередь, львиная доля морского транспорта задействована именно в торговых операциях. Разумеется, торговля является экономической основой развития транспорта, в частности, морского транспорта. Географические характеристики, структура товарооборота и его объем – это обстоятельства, которые решающим образом определяют организацию деятельности морского транспорта и его специализацию, да и уровень развития в принципе. Недавний экономический кризис это ясно показал. Кризисные явления в мировой экономике: производстве, торговле и финансах повлекли массовый вывод флота из эксплуатации. Таким образом, специализация юристов в области внешней торговли приводит к повышенному вниманию к вопросам, связанным с морским транспортом, и, наоборот, морские юристы становятся профессионалами в сфере международной торговли.

В нашей фирме «Международная юридическая служба Interlegal» упомянутые связи давно осознаны, о чем ясно свидетельствует наши практики. Такое сужение профиля позволяет нам повышать профессионализм, углублять знания в конкретной области практики. Кроме знаний современному профессионалу необходим опыт. А чем уже профиль специализации, тем чаще удается поработать с тождественными или сходными ситуациями, закрепить свои навыки, довести их почти до автоматизма. Фрахтование судов – это именно та сфера общественных отношений, в которой торговые и транспортные операции должны гармонировать. Мы давно хотели поделиться знаниями и опытом в этой сфере. Однако, как говорится, всему свое время. Опыт нуж-

дается в обобщении, а знания нужно, с одной стороны, проверять практикой, а с другой стороны, научной литературой, которая отражает последние достижения в соответствующей области знаний. Видимо, сейчас только накопленный опыт и знания обрели нужную «критическую массу», необходимую для выпуска в свет настоящей публикации.

Кроме того, созрели экономические и организационные предпосылки. Вот уже второй год прошел с того времени, как наша ежегодная конференция поменяла свой формат и трансформировалась в «Морские дни в Одессе», где в различных мероприятиях принимают участие не десятки, а сотни участников. По опыту прошлого года с уверенностью можно констатировать, что формат этих мероприятий выбран верно. Он позволяет создать площадку для встречи, знакомства и общения профессионалов морской отрасли.

Мы отдаем себе отчет в том, что фрахтование судов – это необъятное поле для практической деятельности и ее познания, поэтому предлагаем сосредоточить внимание на нескольких институтах, достаточно характерных и показательных для этой, почти бесконечной, сферы отношений. А именно: демередж, сталия, диспач, детеншен и др. тесно с ними связанные институты.

В приложениях мы приводим несколько примеров из судебной практики, сборники правил, которыми регулируются отношения в сфере фрахтования судов, и арбитражные оговорки, используемые в договорах для того, чтобы обеспечить передачу спора, который может возникнуть из исполнения договора, на рассмотрение арбитража LMAA.

ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ И ДЕМЕРЕДЖ

Одни из самых спорных вопросов в сфере фрахтования судов – это сталийное время и демередж, так что каждый участник торгового судоходства, в том числе, фрахтователи, фрахтовщики, собственники и операторы (менеджеры) судов, в особенности, специалисты по демереджу, должны уверенно ориентироваться во всех подробностях этих сложных институтов.

Правильно поставленная работа со спорами по демереджу поможет повысить эффективность судоходного бизнеса на 10-15 %, а креативный подход к фрахтованию судов вообще и демереджу, в частности, может довести этот показатель до 30 %. Такие показатели приводятся практиками фрахтового бизнеса. Ведь на демередже можно не только получить значительные денежные суммы, но и сэкономить их. А сэкономить – значит заработать.

Еще недавно трейдеры не уделяли специального внимания вопросам, связанным с демереджем. Несмотря на то, что они несли значительные убытки. Кто сумел вовремя перестроить работу и наладить деятельность внутри компании по претензиям и рекламациям, либо привлек к решению этих вопросов внешних профессиональных консультантов – юристов и экономистов, в частности, фирмы, подобные Международной юридической службе INTERLEGAL, которые оказывают комплексные услуги, уже убедились, что такие команды способны справляться с проблемами, кажущимися неразрешимыми.

Ставки демереджа в последнее время возросли и продолжают расти, таким образом, перспективы внимательного отношения к вопросам демереджа и фрахтования вполне позитивные. Разумеется, значительную роль играет и профилактика возникновения спорных ситуаций, что зависит от договорного и правового подразделений фирм-трейдеров. Согласование условий договоров купли-продажи (поставки) и фрахтования – задача не из простейших. С ней не всегда справляются даже опытные специалисты широкого профиля. Поэтому наметилась тенденция создавать узкоспециализированные подразделения в крупных фирмах, которые занимаются исключительно отношениями по поводу демереджа и вопросами, тесно с ними связанными. В крайнем случае, целесообразно подготовить хотя бы одного такого работника.

Однако, даже при наличии собственных специалистов (in-house), фирма не может обойтись без консультаций внешних специалистов-профессионалов, в том числе, морских юристов.

Оборонительный процесс может быть несколько проще: когда Вы получили претензию, у Вас имеются все документы для возражений по существу. Однако многие теоретики и практики морского бизнеса требуют активной позиции от своих работников и внешних консультантов. Это требование означает необходимость дополнительных усилий по налаживанию взаимодействия между отдельными структурами и работниками. И тем не менее, именно активная позиция зачастую дает лучшие результаты, чем выжидательная. Оборачиваемость судов и заполняемость причалов – это экономические показатели, которые зависят от правильной организации и исполнения договорно-правовой и претензионно-исковой деятельности. Важна хорошая аналитическая работа не только для судоходных компаний, но и для экспедиторских и логистических фирм, да и для международных трейдеров. Результативность такой работы будет показана на примерах из нашей практики в следующих разделах.

ФРАХТОВАНИЕ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В широком смысле фрахтование судов – это бронирование (букирование) судов, то есть «уторговывание» условий закупки основной продукции транспортной отрасли – перевозок. В узком смысле фрахтованием называется наем судов.

Сторонами операций по фрахтованию судов являются фрахтовщик и фрахтователь. В зависимости от того, как строятся отношения между ними: распределяются права и обязанности в отношении судна, расходы и доходы, риски и ответственность, выделяются два основных вида фрахтования судов – фрахтование на условиях рейсового чартера и фрахтование на время. При фрахтовании на время сторонами операций (договоров) фрахтования являются фрахтователь и судовладелец, возможно, зарегистрированный собственник судна. Хотя эти роли могут определяться и условно, что будет показано ниже. С известной степенью уверенности можно утверждать, что стороны, являющиеся контрагентами фрахтователя при фрахтовании судов на время, замещают собой фрахтовщика при фрахтовании по рейсовому чартеру.

ВИДЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ

Простейшим видом фрахтования судов является фрахтование по рейсовому чартеру.

Фрахтование судна на время, в отличие от фрахтования на условиях рейсового чартера, когда фрахтовщик полностью сохраняет за собой контроль над судном и экипажем, предполагает частичную или полную утрату контроля фрахтовщика над использованием и работой судна и его экипажа, а также переход рисков на сторону фрахтователя. Если статус судовладельца при фрахтовании судна на условиях рейсового чартера остается, безусловно, за фрахтовщиком, то при фрахтовании судна на время статус судовладельца может перейти на фрахтователя. Кто является судовладельцем, определяется в зависимости, главным образом, тем, от чьего имени эксплуатируется судно.

Существуют такие виды фрахтования, когда определить, зафрахтовано судно на рейс или на время, довольно трудно, хотя это всегда возможно. Например, дейли-чартер, как правило, является договором, оформляющим фрахтование судна на рейс с оплатой за время нахождения судна в рейсе. Однако, если условия повременной оплаты работы судна сочетаются с правом фрахтователя определять основные характеристики рейса – порты захода, время стоянки, маршрут движения и др., такой договор должен быть признан договором фрахтования судна на время.

Фрахтование судна на время подразделяется на фрахтование на условиях тайм-чартера и бербоут-чартера. Существуют и другие виды фрахтования, а также отношения, которые фрахтованием не являются, но которые целесообразно рассмотреть вместе с отношениями по поводу фрахтования судов.

ФРАХТОВЫЙ РЫНОК

Судоходство реализует свои услуги перевозки через фрахтовый рынок. В XX веке постепенно сложился открытый мировой фрахтовый рынок, где участие в перевозках определяется в условиях свободной конкуренции. В зависимости от условий конкуренции выделяются также закрытые рынки. Это рынки каботажных перевозок, в первую очередь. Торгово-промышленное судоходство

тоже осуществляется на условиях не вполне рыночного характера, да и, вообще, если какая-то часть судоходства осуществляется в условиях ограничения конкуренции, эта часть рынка считается обособленной от мирового открытого фрахтового рынка. Например, международные перевозки стран социалистического лагеря в силу планового характера их экономики в организационном плане обособлялись от мирового открытого фрахтового рынка.

Конечно, мировой открытый фрахтовый рынок оказывает огромное влияние на закрытые рынки, однако относительная автономия закрытых фрахтовых рынков также достаточно отчетлива. Мировой фрахтовый рынок, в то же время, и сам представляет собой закрытую экономическую систему, то есть в каждый момент времени количественно определенному предложению противостоит количественно определенный спрос, соотношение которых формирует цену морской перевозки. Эта закрытость, разумеется, тоже весьма относительна. Так, в середине XX века имел место рынок межконтинентальных пассажирских перевозок, на котором предложение формировалось совместно морским и воздушным транспортом. Морской транспорт потерпел поражение и ушел в сферу туризма.

Мировой фрахтовый рынок имеет свои функциональные подразделения, каждое из которых также имеет определенную степень автономии. В основном, мировой открытый фрахтовый рынок – это рынок трампового судоходства. Кроме того, мировой рынок формируется рынком линейного судоходства. В свою очередь, рынок трампового судоходства делится на рынок танкерного и сухогрузного тоннажа.

Рынок танкерного тоннажа имеет свои структурные подразделения, образованные факторами навигационно-географического характера, в результате действия которых имеются следующие географические секции танкерного тоннажа: Персидский залив, Средиземное море, включая Черное море, Западная Африка, Карибское море и Северное море. Рынок танкерного тоннажа также подразделяется на рынок «грязных» танкеров, перевозящих сырую нефть и темные нефтепродукты, и «чистых» танкеров, перевозящих светлые нефтепродукты. Функциональные подразделения танкерного рынка также образуются в результате разделения танкеров по габаритам на крупнотоннажные и малотоннажные. Еще более сложную структуру имеет рынок сухогрузного тоннажа.

Состояние фрахтового рынка характеризуется его конъюнктурой. Конъюнктура отражает статику рынка – высоту фрахтовой ставки (тарифной ставки – в линейном судоходстве) и динамику – тенденцию изменения ставок к повышению, понижению или застою – относительной неизменности ставок с течением времени.

В линейном судоходстве действуют те же экономические закономерности, но их действие выглядит совершенно иначе. Если цена перевозки на рынке трампового судоходства – это результат действия в основном стихийного механизма саморегулирования рынка, то на рынке линейного судоходства цена перевозки складывается как результат взаимного регулирующего воздействия субъектов рынка – перевозчиков и отправителей грузов. С одной стороны, тарифная политика линейных перевозчиков, а с другой – деятельность советов грузоотправителей создают впечатление совершенно иного, субъективного, способа регулирования цены перевозок. Однако результатом действия всех этих механизмов является одно и то же – формирование тенденции к равноприбыльным среднемировым ценам на аналогичные перевозки.

Таким образом, взаимодействующие рынки трампового танкерного и сухогрузного тоннажа, а также линейного тоннажа образуют мировой открытый фрахтовый рынок, что приводит к выравниванию ставок на перевозки во всех секторах фрахтового рынка и формированию тенденции к среднемировому уровню фрахта – цены перевозок.

ТЕХНИКА ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ

Наиболее важные биржевые центры фрахтового рынка находятся в Лондоне, Нью-Йорке, Токио, Генуе, Гонконге и Гамбурге. Фрахтовый рынок относится к категории товарных рынков. На нем уторговываются сделки, предметом которых являются услуги перевозки, точнее, способность оказать такие услуги.

На фрахтовом рынке можно работать двумя способами: непосредственное заключение сделок между грузовладельцами-трейдерами и судовладельцами-перевозчиками – первый способ и заключение фрахтовых сделок через посредника – второй способ.

Первый способ обеспечивается наличием в штате компаний соответствующих специалистов – брокеров. Второй способ сложнее. При таком способе заключения сделок обычно на бирже

взаимодействуют два независимых брокера – со стороны судовладельца и со стороны грузовладельца.

Брокер изучает котировку рынка на несколько недель (на месяц) вперед и передает соответствующую справку своему принципалу. На основании рыночной конъюнктуры формируется идея фрахтовой ставки. Выход на фрахтовый рынок обычно осуществляется брокерами грузовладельца – фрахтователя на основании фрахтового ордера и судовладельца – фрахтовщика на основании фрахтового поручения.

Фрахтовый рынок – это фьючерсный рынок. Однако могут заключаться и спотовые сделки. Спот-промптовая позиция в поручении брокеру означает, что судно или груз нужны немедленно. Фьючерсный рынок делится на промптовый, когда чартер должен быть заключен с условием, что судно должно быть подано под погрузку через несколько дней (до недели) после выдачи поручения брокеру, и нормальный фьючерсный рынок, на котором брокер получает поручение с заданием заключить чартер с таким условием, что судно подается под погрузку через несколько недель.

Выход на фрахтовый рынок начинается с подготовки переговоров, когда брокеры выдают на рынок информацию о судне и грузе, соответственно. Затем ведутся переговоры и согласовываются (уторговываются) условия фрахтовой сделки. Для этого направляется оферта. Оферта может быть условной и твердой. Условная оферта направляется тогда, когда ведутся переговоры с несколькими потенциальными контрагентами. Твердая оферта направляется единственному потенциальному контрагенту. Для фиксинга (фиксации судна за данной конкретной перевозкой) оферта должна быть акцептована. Акцепт первой же оферты – довольно редкий случай. Как правило, оференту направляется либо новая оферта на новых условиях, если условия оферты не устраивают акцептанта, но интерес к сделке имеется, либо контроферта, если условия в принципе приемлемы, но нуждаются в уточнении, главным образом, по количеству. Таким образом, оферент и акцептант меняются местами, так что лицо, бывшее оферентом, становится акцептантом и наоборот. Этот процесс может повторяться несколько раз. Если компромисс оказывается недостижимым, сделка не состоится, и стороны расходятся. Акцепт должен быть полным и безусловным. Обыкновенно оферент, получивший акцепт, направляет и свое подтверждение. Наконец, составляется резюме фрахтователя

и направляется судовладельцу (его брокеру) вместе с дополнением к чартеру – аддендумом. После подписания резюме – рекапа и аддендума (райдера), если он имеется, сделка считается совершенной, а судно – зафрахтованным. На этой стадии имеется обычно краткая форма договора фрахтования – фиксчюр-нот, и брокеры должны позаботиться о подписании сторонами чартера в двух оригинальных экземплярах, один из которых остается у фрахтовщика, а другой – у фрахтователя. Так заканчивается процесс фрахтования судов. В современных условиях возрастания скорости принятия решений и проведения их в жизнь частенько стороны договора фрахтования ограничиваются подписанием рекапа.

Становление мирового фрахтового рынка, на котором действуют десятки тысяч агентов, привело к тому, что прямые договоренности между судовладельцами и грузовладельцами стали уступать место договорам, которые заключаются при помощи посредников. Независимые брокерские фирмы, в основном, обслуживают фрахтовый рынок трампового тоннажа, а в линейном судоходстве брокеры (аквизиторы) обычно входят в штат линейных корпораций. Независимые фрахтовые брокеры иногда специализируются в каких-то секторах фрахтового рынка, например, на фрахтовании сухих грузов и сухогрузного тоннажа, но чаще брокеры трампового тоннажа не имеют выраженной специализации и занимаются посреднической деятельностью универсально, в том числе, посредничеством в купле-продаже судов. В отличие от морских агентов, брокеры не могут представлять интересы обеих сторон одной и той же сделки, но и не специализируются на представительстве интересов либо только судовладельцев, либо только фрахтователей. Правила брокерской деятельности позволяют вести дела по отфрахтованию флота по поручению определенных судовладельцев и поиску другого тоннажа для грузовладельцев, хотя экономически выгоднее брокеру представлять интересы судовладельца, поскольку рост фрахтовой ставки способствует росту размера вознаграждения фрахтового брокера.

РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР

Рейсовым чартером, то есть чартером на один рейс, на круговой рейс, на ряд последовательных рейсов и фрахтовым контрактом, опосредствуются отношения в трамповом и торгово-промышленном судоходстве.

В настоящее время для заключения чартера (чартер-партии) стороны часто ограничиваются обменом электронными сообщениями по электронной почте. Это стало возможным в результате разработки сотен стандартных, или типовых, форм чартера, так называемых проформ. Современные проформы чартеров обычно состоят из двух частей. Первая состоит из ячеек, боксов, и называется мини-чартером, а вторая – это стандартные условия, которые редко меняются при заключении конкретной сделки. Мини-чартер содержит условия, зависящие от условий конкретной сделки, как-то: название судна и его характеристика, род и количество груза, направление перевозки, время подачи судна под погрузку, ставки фрахта, сталия, демередж и диспач, реквизиты грузоотправителя и грузополучателя. Вторая часть содержит условия о взаимной ответственности сторон чартера, девиации, залоговом праве, канцеллинге, общей аварии, забастовке, военную и ледовую оговорки, а также оговорку о форс-мажоре.

Условия чартера, относящиеся к судну: название, флаг, класс, мореходность, грузовые характеристики, тоннаж и др. технические характеристики.

Условия чартера, относящиеся к грузу: описание груза и грузовой опцион, количество, оговорка о палубном грузе.

Условия чартера содержат сведения о портах погрузки и выгрузки, географической ротации, безопасном порте (безопасном подходе).

Местоположение судна в момент заключения чартера, позиция судна и порядок определения состояния готовности к производству грузовых операций также являются существенными условиями чартера.

Сталийное время и порядок его расчета, ставка демереджа и диспача, порядок распределения расходов по грузовым операциям между фрахтователем и судовладельцем, ставки фрахта и порядок его выплаты, а также срок доставки груза, девиация судна, оговорки о выдаче коносамента, бункерная, о прекращении ответственности фрахтователя, о взаимной ответственности при столкновении, об общей аварии, о забастовке, военная, ледовая, форс-мажорная и арбитражная оговорки – это тоже важные условия чартера.

ТАЙМ-ЧАРТЕР

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания (ст. 198 КТМ РФ). В Украине очень близкое по содержанию, если не тождественное, понятие тайм-чартера помещено в ст. 203 КТМ. Тайм-чартер, подобно рейсовому чартеру, не регулируется в императивном порядке, поэтому важнейшую роль играют проформы. По общему мнению, тайм-чартер – это разновидность договора аренды транспортного средства с экипажем, который его обслуживает, предусмотренного ст. 805 Гражданского кодекса Украины. Договор аренды транспортного средства с экипажем предусматривается также ст. 632 Гражданского кодекса РФ.

Такое мнение далеко не является всеобщим. В Великобритании и США тайм-чартер – это договор перевозки, подобный рейсовому чартеру. Во Франции тайм-чартер рассматривается как разновидность договора фрахтования судов, состоящего из двух элементов: имущественного найма – аренды судна и найма услуг экипажа. В Польше тайм-чартер рассматривается как самостоятельный тип гражданско-правового договора (sui generis). Судебная практика также довольно противоречива. Важнейшие арбитражные центры находятся в Лондоне и Нью-Йорке.

Наиболее универсальной проформой тайм-чартера является «Балтайм». Для тайм-чартерного фрахтования сухогрузных судов Нью-Йоркской товарной биржей разработана проформа «Найп». Для фрахтования танкеров используются проформы «Интертанктайм», «Шеллтайм» и др. Фрахтование линейного тоннажа производится по проформам «Лайнертайм», «Франктайм» – во Франции, «Дойцайт» – в Германии. Для тайм-чартерного фрахтования судов-газовозов подходит проформа «Газтайм», а контейнеровозов – «Бокстайм». Фрахтование судов-рефрижераторов производится в соответствии с проформой «Рифертайм». Несмотря на значительную популярность и распространенность этих проформ, они подвергаются критике в связи с расплывчатостью формулировок, их противоречивостью, недостаточ-

ным соответствием сложившейся практике и недостаточной сбалансированностью интересов судовладельцев и фрахтователей. Неоднократное корректирование проформ не принесло желаемого результата. Значительный прогресс был достигнут БИМКО только в проформе генерального тайм-чартера «Джентайм», принятой в 1999 г.

Для формирования идеи фрахтовой ставки на практике чаще всего применяется расчет величины фрахтовой ставки с использованием метода тайм-чартерного эквивалента (ТЧЭ) транспортных расходов морской перевозки груза. ТЧЭ позволяет привести цены морской перевозки к сопоставимому виду, что придает ему значение наиболее общего показателя уровня цен фрахтового рынка. Путем сравнения рассчитанного для разных рейсов ТЧЭ, который показывает прибыль судовладельца от работы судна продолжительностью в сутки, он определяет наиболее выгодное для себя предложение и принимает соответствующее решение, в том числе может выбрать вариант отфрахтования судна на рейс вместо тайм-чартерного отфрахтования, конечно, если для этого имеются соответствующие условия.

Технические реквизиты тайм-чартера, относящиеся к судну, содержат более подробную информацию, чем реквизиты рейсового чартера. Срок фрахтования судна определяется как период времени нахождения в тайм-чартере между моментом сдачи судна фрахтователю в тайм-чартер и возвратом судна из тайм-чартера. Тайм-чартерное фрахтование может производиться и на определенное количество рейсов, что является обычной практикой при фрахтовании линейного тоннажа. В любом случае основной проблемой является то, что невозможно заранее предугадать момент завершения последнего рейса, поэтому срок фрахтования предусматривается с некоторым марджином – допустимым отклонением, обычно в несколько суток. Только при фрахтовании на очень длительные сроки (несколько лет) марджин не устанавливается, и судно возвращается из тайм-чартера в разумный срок. При столь длительных сроках тайм-чартера закрепляется некоторый механизм периодического пересмотра фрахтовой ставки. Реквизитом тайм-чартера, относящимся к судну, также является район эксплуатации судна. Основными вариантами условий являются эксплуатация судна на неопределенных направлениях и в определенных районах (рендж).

Судно может быть зафрахтовано для перевозки любых законных грузов или только определенных категорий грузов, а может быть определен только конкретный груз, который будет перевозиться. В зависимости от этого судовладелец должен обеспечить снаряжение судна для обычных грузовых перевозок или специальное оборудование для перевозки предусмотренных договором грузов.

При фрахтовании пассажирских судов в тайм-чартер наиболее распространенная проформа – «Инчарпасс», опубликованная Институтом фрахтовых брокеров Великобритании в 1967 г.

Срок фрахтования пассажирского флота обычно не представляет проблемы, поскольку пассажирские суда используются либо на условиях линейного судоходства, либо выполняют круизные перевозки. Таким образом, морские суда эксплуатируются по заранее известной программе, по расписанию. Фрахтователями круизных судов выступают туристические фирмы.

Хоть судовладельцем называется сторона, правовой статус которой подобен статусу фрахтовщика, на самом деле, вопрос о том, кто выступает в роли судовладельца при тайм-чартерном фрахтовании, довольно проблемный. Ведь коммерческая эксплуатация судна осуществляется от имени фрахтователя, но судно не выбывает из владения собственника (судовладельца в договоре тайм-чартера), от имени которого экипаж управляет судном, в частности, осуществляет навигационное управление, управление в области безопасности мореплавания, обеспечивает решение всех вопросов, касающихся экипажа, и технической эксплуатации судна и т.п. Таким образом, можно говорить о временном совладении судном фрахтователя и собственно судовладельца, который может представлять собой даже зарегистрированного собственника судна. Конечно, такое совладение не является симметричным, поскольку члены экипажа судна остаются служащими судовладельца (собственника судна), так что его владение в общем случае фактически является более весомым.

БЕРБОУТ-ЧАРТЕР

В отличие от тайм-чартера, при фрахтовании по бербоут-чартеру фрахтователю сдается судно, не укомплектованное экипажем и не снаряженное для перевозок груза, пассажиров или иных целей. Конечно, договором может быть предусмотрена сдача

фрахтователю частично снаряженного судна. При таком варианте фрахтования судов на определенное время вопрос о том, кто является судовладельцем, решается гораздо проще: фактически судовладельцем становится бербоут-чартерный фрахтователь, несмотря на то, что судовладельцем называется сторона, передающая судно в аренду. Таким образом, образуется юридическая фикция. Элемент найма услуг практически исключается, поэтому правовая природа договора имущественного найма (аренды) в бербоут-чартере сомнений не вызывает.

Бербоут-чартерный фрахтователь полностью контролирует работу судна, может изменить название судна, рефлагировать судно, то есть перевести судно под флаг другой страны.

Наиболее популярной проформой бербоут-чартера является «Бэркон-89», которая пригодна для фрахтования как судов, находящихся в эксплуатации, так и строящихся судов.

Бербоут-чартером может быть предусмотрен возврат судна собственнику и выкуп судна фрахтователем. Эти, последние, отношения в Украине регулируются ст.ст. 215 – 221 КТМ (договор лизинга судна). В Российской Федерации отношения по поводу фрахтования судна без экипажа – бербоут-чартер регулируются ст.ст. 221 – 224 КТМ. Гражданский кодекс РФ содержит ст.ст. 642 – 649, посвященные институту аренды транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации.

ДРУГИЕ ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ

Подводя итог вопросам, связанным с фрахтованием тоннажа, можно выстроить некоторый спектр договоров, при помощи которых осуществляется фрахтование, так что элементы договора перевозки убывают, а элементы договора аренды прибавляются: от договора собственно перевозки, который оформляется коносаментом, к рейсовому чартеру, и дальше к тайм-чартеру и, наконец, к бербоут-чартеру.

Однако этой стройной системой договоров отношения по поводу фрахтования ограничить довольно трудно. Существует много других договоров, при помощи которых можно оформить отношения по поводу фрахтования морских судов. Однако, при желании, можно определить место этих договоров в предложенной системе.

Кроме того, представляется полезным рассмотреть договор, представляющий собой некую противоположность фрахтованию, – договор о судовом менеджменте. Он противопоставляется фрахтованию тем, что услугу оказывает не судовладелец (собственник судна) или лицо, правовой статус которого является производным от статуса такой стороны, а, наоборот, услуга оказывается этим лицам (сторонам) менеджерами, операторами и т.п. Развитие форм организации судоходного бизнеса привело в настоящее время к выделению некоторой иерархии заинтересованных в таком бизнесе сторон. На вершине этой иерархии находятся интересы инвесторов, финансирующих проектирование и строительство судов. Вторую ступень занимают именно управленцы, менеджеры, занимающиеся эксплуатацией флота от имени собственников судов, судовладельцев, которые оплачивают услуги по организации транспортного бизнеса, а затем менеджеры выступают от имени судовладельцев в роли фрахтовщиков перед фрахтователями, которые, составляя нижние ступени иерархии, реализуют услугу перевозки потребителям.

Здесь стоит упомянуть о так называемом рейсовом тайм-чартере, условия которого создают подчас путаницу между условиями рейсового чартера и тайм-чартера, поскольку время, на которое судно нанимается, ограничивается временем выполнения некоторого рейса (рейсов). Аналогична природа трип-чартера, по которому судно нанимается для выполнения одного или нескольких рейсов в целях осуществления операций перевозки, буксировки, спасания и т.п., только на время, необходимое для выполнения таких рейсов. Нетрудно заметить, что в тайм-чартерах сочетаются договоры, известные еще со времен Древнего Рима: аренда и наем рабочей силы (locatio-conductio rei, locatio-conductio operarum). Ведь наниматель (conductor) оплачивает как аренду вещи – судна, так и наем рабочей силы, хотя и опосредовано.

К тайм-чартеру тяготеет по своей природе договор слот-чартера. Этот договор возник в связи с контейнеризацией торговли и грузовых перевозок. Он используется для распределения ячеистой контейнеровместимости и грузоподъемности крупнотоннажных судов-контейнеровозов согласно установленным квотам размещения стандартных 20-футовых контейнеров – слотов, причем фрахтователь должен оплатить выделенную и согласован-

ную с ним квоту, независимо от того, в какой мере она использована и использована ли вообще. БИМКО разработал и опубликовал проформу слот-чартера «Слотхае». Фрахтователь – арендатор слотов может выступать перед грузовладельцем в качестве перевозчика, хотя он не владеет судами, точнее, свободен от обязательств и рисков судовладельца. Такой фрахтователь может в действительности вообще не иметь своего флота, например, быть крупной экспедиторской компанией, а может и владеть судами, например, магистральный океанский перевозчик, не имеющий фидерных контейнеровозов, заключает слот-чартер с местными линиями на необходимое ему количество контейнеровместимости фидеров. Подобная форма отношений привела к возникновению фигуры, характерной для мультимодальных перевозок, так называемого оператора, не владеющего судами, да и транспортными средствами вообще (NVOCC). Подобную слот-чартеру природу имеет спейс-чартер. Он используется для распределения грузовых помещений конвенциальных (традиционных) грузовых судов.

К бербоут-чартеру тяготеет димайз-чартер. Фрахтователь по димайз-чартеру получает право нанять экипаж зафрахтованного судна полностью по своему усмотрению, которое им часто используется для простого найма имеющегося уже на судне, действующего экипажа, а иногда формальный судовладелец, который может быть и зарегистрированным собственником, оставляет за собой право согласования кандидатур на ключевые должности – капитана и старшего механика. Бербоут-чартером с правом выкупа судна является договор лизинга судна.

По договору о судовом менеджменте менеджер действует от имени судовладельца, по его поручению и за его счет. Менеджер обязуется обеспечить разумную эксплуатацию судна в интересах судовладельца. Судовладелец обязуется возмещать все расходы менеджера по управлению эксплуатацией судна и уплатить установленное вознаграждение менеджеру. Расходы менеджера компенсируются в соответствии со сметой, которая обычно составляется на год и корректируется ежеквартально. БИМКО опубликовал проформу договора о судовом менеджменте «Шипмен-98» (Standard Ship Management Agreement). Эта проформа до сих пор очень популярна, хотя уже имеется новая – «Шипмен-2009». Современный судовладелец все чаще поручает наем экипажа специализированным компаниям, заключая с ними соглашение,

по существу являющееся договором судового менеджмента. Это соглашение называется договором о менеджменте экипажа судна. Имеется специальная проформа, разработанная и опубликованная также БИМКО, – Стандартное соглашение о менеджменте экипажа судна (менеджменте) под кодовым названием «Крумен». Эта проформа содержит требования, которые должны выполняться судовладельцем в отношении экипажа. Нанимателем экипажа формально является, как правило, именно судовладелец, а не менеджер.

КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРА, ВЛИЯЮЩИЕ НА РАСЧЕТ СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ

Практика морской торговли и морских перевозок в их нынешнем виде складывалась под воздействием реальных жизненных потребностей и не всегда считалась с теоретическими представлениями о том, насколько тот или иной документ, обращающийся в сфере морских перевозок, соответствует идеальным представлениям о сущности договора морской перевозки или договора фрахтования. Обстоятельства заставляют создавать документы с такими комбинациями, с таким совмещением разных функций, которые трудно «разложить по полочкам» с чисто теоретических позиций.

Судоходная практика своеобразно совместила разные функции в рейсовом чартере (Voyage Charter Party). Рейсовый чартер обслуживает трамповое судоходство, которое имеет дело с большими массами однородных грузов, перевозимых судовыми партиями. Для таких партий фрахтуется целое судно. Чартер идентифицирует судно, фрахтуемое для перевозки, регулирует взаимоотношения судовладельца и фрахтователя по судну и т.п. Кроме того, рейсовый чартер обязывает судовладельца-перевозчика доставить обусловленный груз в порт назначения, а фрахтователя-грузоотправителя – уплатить фрахт за доставку.

Распределение взаимных прав и обязанностей между сторонами по совместному предприятию на условиях рейсового чартера существенно отличается от коносаментных, хотя и по рейсовому чартеру и по коносаменту основной объем расходов и рисков приходится на судовладельца. Последний принимает на себя все расходы и риски по содержанию судна, экипажа, по топливу и на-

вигационным расходам. Фрахтователь принимает на себя расходы и риски по доставке груза к борту судна и по его отвозу от борта при выгрузке.

На практике же он, как правило, принимает на себя риск и оплату всей погрузки и выгрузки, включая укладку (тримминг), крепление груза и т.д. Все это выполняется фрахтователем за свой счет и своими средствами, т.е. средствами нанятых им стивидорных фирм или организаций, со всеми вытекающими из этого последствиями – ответственностью за простой судна, простой рабочей силы и береговых средств и т.п. Соответственно этим обязанностям расширяются и права фрахтователя-грузовладельца, который получает возможность самостоятельно управлять грузовыми операциями, ускорять их или нести материальную ответственность при их замедлении, сокращая или увеличивая тем самым продолжительность рейсооборота. Фрахтователь получает определенные права распоряжаться процессом размещения груза в судовых помещениях, но с капитана судна, как служащего судовладельца, не снимается ответственность за надлежащее размещение груза, обеспечивающее безопасность плавания, с вытекающими из этого правами.

За доставку груза в порт назначения фрахтователь обязан уплатить судовладельцу фрахт. Сумма фрахта, провозная плата, если она не оговорена в форме так называемого фрахта-люмпсум (устанавливается твердая сумма за весь фрахтуемый тоннаж), формируется на основе ставки фрахта, которая при заключении каждой сделки согласовывается, оговаривается с учетом рыночной конъюнктуры. Ставка согласовывается за единицу груза – тонну, кубический метр и т.п. – и сумма фрахта, таким образом, зависит не только от уровня ставки, но и от количества принятого судном груза.

Принципиальным чартерным условием является обработка судна в портах погрузки и выгрузки. Основными вопросами, которые решаются при согласовании этого условия, являются принципы и порядок распределения между сторонами расходов, связанных с заходом и обработкой судна в порту, продолжительность и порядок расчета предполагаемого времени нахождения под обработкой, штрафные и поощрительные меры за отклонения от норм его использования. Судовладелец оплачивает все портовые сборы и платы, начисляемые на судно, а фрахтова-

тель – сборы, относимые на груз. К тому же судовладелец обязан предоставить в бесплатное пользование во время обработки судна судовые лебедки, бегущий такелаж, энергию для освещения и работы лебедок, и, если не запрещено местным законодательством (профсоюзным), предоставляет обслуживающий персонал из числа команды для обслуживания лебедок.

По рейсовому чартеру погрузку обычно организовывает фрахтователь, чаще всего он также несет ответственность за обеспечение сепарационными и крепежными материалами, а также отвечает за укладку и крепление груза в трюме. В этом случае фрахтователь имеет возможность спланировать и провести погрузку таким образом, чтобы избежать ответственности за просрочку сталийного времени.

С другой стороны, организация погрузки зачастую требует больших материальных и физических затрат со стороны фрахтователя, и при малейшей ошибке или сложившихся обстоятельствах погрузка может быть произведена в более поздние сроки, чем это оговорено в чартере. Поэтому, фрахтователь должен быть особенно осторожен в выборе условий погрузки.

Одной из главных договоренностей об обработке судна считается условие о сталийном времени.

СТАЛИЯ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Мы неоднократно обращались к вопросам, связанным с правовыми последствиями вообще и ответственностью отправителя/получателя груза перед перевозчиком за просрочку выполнения погрузо-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 ис-

толкования 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 сталийного времени определяется совокупностью следующих условий:

а) судно находится в надлежащем месте;

б) судно готово к выполнению погрузо-разгрузочных работ;

в) судовладельцем (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, как правило, засчитывается как сталия, что прямо предусмотрено, например, 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

Чартера 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 портовый чартер (port charter) и причальный чартер (berth charter) или подобное место, где непосредственно выполняются погрузо-разгрузочные работы, например, док.

В соответствии с Правилом 1 VOYLAYRULES 93 условие надлежащего места подачи судна в портовом чартере может быть

обозначено путем простого указания названия порта погрузки/выгрузки. Подача судна считается своевременной, если оно достигло до истечения даты канцеллинга коммерческой зоны порта, то есть зоны, в которой суда производят погрузку или выгрузку груза, у причалов, на якорных стоянках, у буев и в 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 до такой зоны.

В причальном чартере согласованное место, которого судно должно достичь, указано точнее, то есть к дате канцеллинга 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 сталийное время. Эти обстоятельства могут быть уточнены следующими оговорками:

«Время, потерянное в ожидании причала, считать временем погрузки или выгрузки» или «сталийным временем» (Правило 21);

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

Такие оговорки означают, что течение сталийного времени начинается с момента достижения судном коммерческой зоны порта после или в момент наступления даты, с которой может отсчитываться сталийное 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 оно 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 Правилом 23 VOYLAYRULES 93.

Время, затраченное на прохождение таможенных, пограничных и других формальностей, как правило, не засчитывается в сталийное 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, сталийное время начинает 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 предусматривается чартером. Ведь иногда сталийное 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. Сталийное время не начинает течь в этом случае, так что судовладелец 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. Обыкновенно нотис о готовности подается в рабочее время, а в субботние и праздничные дни – в первой половине дня.

Так, п. 8 проформы континентального зернового чартера «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. Сталийное время начинается в 14.00 часов если нотис о готовности к погрузке и/или разгрузке подан надлежащим образом в или до 12.00 часов дня и в 08.00 часов на следующий рабочий день если нотис о готовности надлежащим образом вручен после 12.00 часов.

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 сталийное 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 VOYLAYRULES 93). 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 VOYLAYRULES 93.

Правило 5 посвящено способу «на люк в день».

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

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

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.

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, содержащем 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:

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

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 сталийным временем (calculable laytime).

Другой метод гораздо проще. Стороны договариваются о количестве времени, за которое должны быть выполнены грузовые работы. Точнее, стороны обыкновенно договариваются о количестве рабочего времени. Хотя в плане часов и минут рабочее время не отличается от текущего (календарного, астрономического) времени, в течение которого производятся погрузо-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 субботние дни. Если сталия измеряется в рабочих часах и минутах, то перерывы в работе исключаются при исчислении сталийного времени.

В некоторых проформах чартеров предусматривается счет сталийного 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 празднуется 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. Сталийное время, исчисленное таким методом, называется определенным (definite laytime).

Наконец, неопределенное и обычное сталийное время (indefinite laytime, customary laytime). В этом случае сталийное 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 сталийном времени обычно используются такие оговорки как «по обычаям порта» (custom of the port – cop), «обычная (быстрая) скорость» (customary (quick) dispatch – cqd), 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 дополнительную плату, которая чаще всего определяется в чартере в форме демереджа.

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

Из сталийного 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: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

По окончании сталии начинается течение контрсталии и начисление демереджа.

Продолжительность контрсталии и ставка демереджа 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. Однако, трудно представить себе чартер, в котором вообще отсутствуют условия о демередже и контрсталии, как и чартер без условий о сталии.

Как правило, контрсталийное время исчисляется в текущих днях, а ставка демереджа устанавливается за время, израсходованное на простой судна под грузовыми операциями сверх сталии.

Сложно 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).

Voylayrules 1993 определяют демередж как согласованную сумму, которая уплачивается судовладельцу в связи с таким простоем судна после истечения сталийного времени, за который судовладелец не является ответственным.

В российской правовой науке демередж квалифицируется как договорная исключительная неустойка, в английской – как убытки (liquidated damages), которые были заранее оценены и оговорены сторонами. Во французской правовой доктрине демередж – это просто дополнительный фрахт, то есть вознаграждение судовладельца за время, дополнительно израсходованное на простой судна под грузовыми работами.

Ст. 149 КТМ Украины определяет демередж как размер платы перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени.

С точки зрения английской правовой доктрины, поскольку демередж является убытками, которые были заранее согласованы сторонами, то по умолчанию судовладельцу нет необходимости предоставлять доказательства таких убытков или предпринимать меры по их уменьшению.

Как утверждает М. Саммерскил в своей книге «Сталийное время» (M.B.Summerskill. Laytime, 4th ed. – 1989), хотя оговорка о сталийном времени в чартере не является одним из его основных условий, и поэтому ее простое нарушение не дает права судовладельцу считать контракт прекратившимся, она, тем не менее, является абсолютной гарантией для судовладельца, если сталийное время точно определено (определенное сталийное время) или поддается расчету (расчетное сталийное время).

Это означает, что даже если фрахтователь приводит доказательства, что он принимал все меры по осуществлению своевременной погрузки, то он все равно будет нести ответственность за демередж. Фрахтователь может избежать такой ответственности, только если он сможет доказать, что задержка произошла по вине судовладельца или его служащих, рабочих или агентов, либо если фрахтователь огражден специальными оговорками чартера.

Если же исключающих оговорок в чартере нет, то фрахтователь или грузополучатели будут нести ответственность за демередж, даже если грузовым операциям помешала плохая погода, если они не смогли погрузить или выгрузить груз из-за других грузополучателей, если в порту большое скопление судов и т.д.

Конечно, переход от сталийного времени к контрсталийному может квалифицироваться как правонарушение. Для этого даже можно найти основание в некоторых старых проформах чартеров, которые говорят о вине фрахтователей или их агентов в качестве условия выплаты демереджа (например: Form C, Approved Baltimore Berth Grain Charter-Party Steamer, adopted 1913). Однако в современных концепциях гражданско-правовой вины трудно найти какие-то основания для правовой конструкции демереджа. Таким образом, имеются основания считать демередж просто дополнительной платой, вроде повышенного процента за согласованное сторонами кредитного договора дополнительное время после определенного договором момента времени для возврата кредита. Льгота по времени для получателя кредита или фрахтователя компенсируется кредитодателю или судовладельцу в форме, соответственно, повышенного процента или демереджа.

Расчет и, соответственно, размер демереджа зависит, как правило, от 2 факторов:

– когда закончилось сталийное время по условиям расчета сталии конкретного чартера – т.е., момент начала отсчета демереджа,

– когда закончились грузовые операции и/или оформление документов на груз (в зависимости от условий чартера) – т.е., момент окончания контрсталии.

Кроме того, чартер должен содержать четкое условие о ставке демереджа или ином варианте определения его размера.

Если одно из условий оговорено в чартере неточно, то может возникнуть спор между сторонами.

Например: судно прибыло на рейд украинского порта под погрузку партии 3200 т металлопроката в субботу в 19.35, в то же время подало нотис о готовности. Судно было ошвартовано во вторник в 14.30, и погрузка начата фрахтователем в тот же день с 20.30. По условиям чартера сталийное время определялось в количественном эквиваленте 2500 т груза в сутки, праздники и выходные исключаются с 0.00 субботы по 20.00 воскресенья. Демередж определялся по ставке 2000 долларов США в день.

Согласно расчету судовладельца, в соответствии с чартером судно должно было быть принято под обработку с 08.00 утра понедельника.

При этом, согласно Своду обычаев порта, судно может быть принято портом только на основании и в сроки, предварительно согласованные фрахтователем или его агентом в порту (экспедитором) с портом при получении подтверждения о прибытии судна. В данном случае порт подтвердил прием судна под погрузку указанного груза только со вторника.

Таким образом, судно не могло быть принято портом и ошвартовано ранее этой даты.

В соответствии с чартером и произведенным расчетом судовладелец выставил фрахтователю демередж, который последний вынужден был признать. При заключении чартера и определения лейкена судна фрахтователь должен был предусмотреть данный нюанс и внести в чартер соответствующую оговорку.

По общему правилу, принятому в английской правовой доктрине, с момента истечения сталийного времени и наступления контрсталии, исключения, определенные чартером для сталийного времени, не действуют. Это правило звучит как «once on demurrage, always on demurrage» («однажды на демередже, всегда на демередже»).

Это условие означает, что оговорка об исключениях (периоды, в которые погрузочные работы не производились по одной

из обусловленных в договоре причин, не включаются в расчет по соглашению сторон) действует только в отношении сталийного времени, если только чартер прямо не указывает, что такая же оговорка работает и в отношении периода на демередже.

Логика этого условия состоит в том, что, превышая сталийное время, фрахтователь нарушает условия договора. Поскольку стороны оговорили уплату демереджа за такое нарушение, только специальная оговорка чартера может остановить течение контрсталии, соответственно, начисление демереджа.

Если такая оговорка включена в чартер, она, при этом, должна быть правильно и недвусмысленно составлена и соответствующе толковаться сторонами, во избежание разногласий в расчетах.

Так, в одном из прецедентов английской судебной практики Dias Compania Naviera SA v Louis Dreyfus Corporation (The Dias), чартер содержал оговорку:

– при выгрузке у фрахтователей есть право в любое время проводить обработку груза за свой счет и затраченное на это время не засчитывается…

Когда судно находилось на рейде в ожидании выгрузки, при этом уже было на демередже, получатели (по согласованию с фрахтователями) провели фумигацию груза. При расчете демереджа период фумигации был исключен фрахтователями из контрсталии.

При рассмотрении дела в Палате лордов судьей, лордом Диплоком, был сделан вывод:

«Оговорка об обработке груза является недвусмысленной. Она означает, что время, использованное на фумигацию, может быть исключено только из течения сталийного времени. Условие «затраченное время не засчитывается» не применяется, когда сталийное время истекло. При этом, даже если бы меня убедили, что оговорка может толковаться иначе, этого было бы недостаточно, чтобы снять с фрахтователей ответственность по оплате демереджа в период фумигации, которая проводилась после того, как сталийное время истекло».

По общему правилу, только периоды времени, в течение которых грузовые работы фактически не производились по причинам, зависящим от судовладельца, не включаются в контрсталию. Обыкновенно также не включаются в контрсталийное время и пе-

риоды времени, когда погрузо-разгрузочные работы не производились по причине забастовки экипажа судна.

Единственная возможность для фрахтователя избежать демереджа уже после проведения погрузки/выгрузки – это доказать, что задержка была причинена судовладельцем или его служащими, рабочими или агентами. Причем задержка должна быть следствием вины и невыполнения судовладельцами своих обязанностей. В этом случае для фрахтователей недостаточно будет доказать, что простой произошел только из-за действий судовладельца. Установление вины его является обязательным.

Например, по окончании погрузки и крепления партии металла на судно в украинском порту, капитан судна потребовал, чтобы фрахтователи произвели лучшее крепление груза с использованием большего количества сепарации в целях обеспечения безопасности судна в плавании, что потребовало дополнительных временных затрат. В чартере было указано, что сепарация и крепление должны быть произведены до полного удовлетворения капитана (up to full Master's satisfaction). После расчета сталийного времени оказалось, что время, затраченное на дополнительное крепление, превышает сталийное, т.е. судно оказалось на демереджe. Фрахтователь вынужден был уплатить демередж, поскольку судовладелец (в лице капитана) выполнял свои обязательства по обеспечению безопасности судна, а эти действия не являлись нарушением каких-либо его обязанностей. При этом грузовые операции еще не были завершены и документы на груз не подписаны, следовательно, период нахождения судна на демереджe еще не закончился. Чартер же не содержал каких-либо специальных оговорок об исключении из сталии и/или периода на демереджe времени, потраченного на какое-либо дополнительное крепление.

Фрахтователь считается нарушившим чартер, если погрузка или выгрузка не закончена до истечения сталийного времени, однако, это нарушение (при отсутствии некоторых исключительных обстоятельств либо специальных оговорок в чартере о противном) не дает права судовладельцу сняться в рейс.

Джон Шофилд (John Schofield. Laytime & Demurrage. 5th ed. – 2005) считает, что исключительными обстоятельствами, которые оправдали бы такие действия, являются случаи, когда имеет место столь значительная задержка, что судовладелец вправе рассматривать условия чартера существенно нарушенными.

В современной практике торгового мореплавания, в случае задержки судна стороны в большинстве случаев проводят переговоры о том, насколько реальна возможность выполнения фрахтователем своих обязательств по выгрузке или погрузке. На основании таких переговоров судовладелец принимает решение, которое, в конечном итоге, зависит от конкретной выгоды судовладельца в том или ином случае. Если его ждет следующий гарантированный контракт, то он может сняться в рейс и потребовать возмещения убытков с фрахтователя. В другом случае, на рынке может сложиться неблагоприятная для судовладельца ситуация, а уже заключенный чартер служит для него источником гарантированного дохода. При таком варианте судовладелец не станет уходить в рейс и прерывать контракт, и, возможно, даже не будет взыскивать убытки с фрахтователя, особенно если тот сократит дальнейшую стоянку судна в порту за счет быстрой погрузки.

Так, при погрузке судна в украинском порту на судно всего должно было быть погружено 1100 т груза. Однако весь груз не был готов вовремя, и к окончанию погрузки, 2 вагона (138 т) по вине грузоотправителя, еще не прибыли, а находились в 1 дне пути от порта. Кроме того, еще не было получено разрешение банка-ордерного получателя по коносаменту на их отгрузку, ожидание которого заняло бы 2 дня. Получив такую информацию от своего агента, судовладелец уведомил фрахтователя, что 3 дня – слишком большой срок для ожидания такой небольшой части груза, кроме того, на судне находился груз другого фрахтователя, перед которым судовладелец должен будет нести ответственность в случае задержки. Судовладелец при этом предложил, что если фрахтователь согласится на отход судна без ожидания данной части груза, то судовладелец не будет требовать с него возмещения возможных небольших убытков, связанных с ожиданием судном результата данных переговоров. Фрахтователь согласился и дал указание своему экспедитору грузить пришедшие позже в порт вагоны на другое судно.

Принимая во внимание множество нюансов в отношении начисления демереджа по рейсовому чартеру, правильное толкование оговорок чартера в конкретной ситуации, которое может дать квалифицированный эксперт, – зачастую единственная возможность для сторон значительно снизить убытки сторон и мирно разрешить спор.

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ ПО ДЕМЕРЕДЖУ ПРИ ЭКСПОРТЕ ЗЕРНОВЫХ

Одной из самых распространенных претензий при отгрузке грузов морем является требования об уплате демереджа – сумма, подлежащая уплате фрахтователем судовладельцу за простой судна под погрузочно-разгрузочными операциями сверх времени, предусмотренного в договоре морской перевозки.

Компании-экспортеры, обеспечивая поставку товара на условиях FOB, зачастую сталкиваются с претензиями по оплате демереджа, не будучи при этом стороной договора морской перевозки. Основанием для таких претензий служат положения запродажного контракта (договора поставки), которые предусматривают обязанность продавца обеспечить определенную скорость погрузки груза.

Рассмотрим одну из достаточно стандартных ситуаций, которые могут повлечь для продавца-экспортера серьезные убытки.

Согласно условиям запродажного контракта компания-продавец обязалась поставить покупателю – крупному зернотрейдеру согласованное количество пшеницы на условиях FOB украинский порт. По условиям договора готовность груза к погрузке была определена сторонами как «любое время в период с 20 ноября по 15 декабря», а скорость погрузки груза продавцом – «1.500 тонн в погожий 24-часовой рабочий день, кроме выходных и праздничных дней».

Условия запродажного контракта о демередже отсылали к договору фрахтования судна и были сформулированы как «демередж согласно договору фрахтования». Все прочие положения и условия, которые не были предусмотрены запродажным контрактом, определялись в соответствии с установленным Международной ассоциацией торговли зерном и кормами (GAFTA) стандартным договором по форме №49.

5 декабря номинированное покупателем судно прибыло в украинский порт для погрузки пшеницы. Однако, в силу различных обстоятельств, в данном случае не зависящих от продавца, судно было поставлено к причалу под погрузку только 13 декабря и с перерывами по погодным условиям грузилось до 20 декабря. А через несколько дней после отхода судна продавец получил

от покупателя претензию с требованием об уплате демереджа за простой судна в сумме около $50,000.

Достаточно стандартная и неприятная ситуация для продавца, выполнившего свои обязательства по контракту добросовестно и в полном объеме. Особенностью данного дела, причем достаточно характерной для множества аналогичных отгрузок, является отсылка положений запродажного контракта к другому договору – фрахтования судна. Дело в том, что при продаже на условиях FOB продавец не является стороной договора фрахтования и, не предприняв должной меры предусмотрительности на этапе подписания договора, не имеет возможности оценить правомерность и правильность расчета претензий трейдера.

ДИСПАЧ

Судовладелец (перевозчик, фрахтовщик) заинтересован не только в том, чтобы возложить ответственность за задержку судна на фрахтователя, но и в том, чтобы грузовые работы заканчивались раньше срока. Досрочное окончание погрузки или разгрузки судна повышает эффективность его работы, поэтому поощряется досрочное завершение грузовых работ. Такое поощрение за окончание погрузочно-разгрузочных работ до истечения сталии осуществляется в форме выплаты премии, называемой «диспач». Диспач выплачивается перевозчиком отправителю груза (фрахтователю) за спасенное время (taime saved). Все сталийное время оплачивается фрахтом, так что экономия сталии создает экономическую возможность поделиться с фрахтователем. Исходя из такой логики, устанавливается размер диспача в половину ставки демереджа. Для получения диспача фрахтователем нужно чтобы фактически обработка судна была досрочной, то есть до истечения сталии. Хотя диспач определяется как вознаграждение за досрочное выполнение грузовых работ по судну, на самом деле он представляет собой частичный возврат переплаты фрахта при окончании грузовых работ до истечения сталии.

В договоре перевозки может предусматриваться условие об уплате диспача, тогда он уплачивается в порядке, закрепленном договором (чартером). В большинстве юрисдикций требование об уплате диспача можно заявить, только если он предусмотрен договором. Существуют два основных способа рас-

чета диспача: за все спасенное время и за спасенное рабочее или сталийное время, то есть исключаются нерабочие дни (выходные и праздничные).

При первом способе исчисления диспача он, конечно, может быть больше, поэтому для отправителя (получателя, фрахтователя) предпочтителен первый способ, а перевозчик (фрахтовщик) предпочитает второй. Условия чартера: «за все сэкономленное время – all time saved», «за любое сэкономленное время – every time saved», «за каждый сэкономленный час – every hour saved» означают, что для исчисления диспача нужно учитывать все сэкономленное для судна время, причем учитываются также праздники и выходные дни. Когда для исчисления диспача предполагается учитывать только рабочее время, в чартер вносятся следующие условия: «за сэкономленный рабочий день – working day saved», «за сэкономленное рабочее время – working time saved», «за сэкономленное сталийное время – laytime saved», то есть учитывается только рабочее время, а не календарное, или текущее время.

Право на получение диспача отсутствует при выполнении грузовых операций на условиях неопределенной сталии, потому что в этом случае нет экономии времени, например, «так быстро, насколько возможно» (fast as can – fac). Ситуация не изменяется, когда в чартере закреплено условие, по которому устанавливаются только минимальные нормы погрузки-выгрузки, так что никакие темпы выполнения грузовых работ, сколь высоки они бы ни были, не выйдут за пределы установленной договором нормы. Примером такой формулировки является следующая: «так быстро, как судно может принимать (выдавать) груз, но не ниже, чем…».

При всей полезности института диспача, его не всегда приветствуют судовладельцы и перевозчики. Иногда фрахтователи допускают некоторые злоупотребления этим институтом, например, добиваются занижения нормы выполнения грузовых работ, что снижает эффективность эксплуатации флота. В танкерных чартерах диспач, как правило, не предусматривается. Невыгодно судовладельцу и исчисление сталии вкруговую (реверсибл). Так при раздельном учете сталии – отдельно по погрузке и выгрузке груза – судовладелец получит полставки демереджа, когда простой под погрузкой, например, компенсируется экономией времени под выгрузкой. При исчислении сталийного времени по способу реверсибл судовладелец не получит ничего.

СТЕЙТМЕНТ И ТАЙМШИТ

Для целей учета стояночного времени судов используются такие документы, как: стейтмент (Statement of Facts) и таймшит (Time Sheet), который составляется на основании стейтмента.

В стейтменте фиксируются факты, которые имеют место в период стоянки судна в порту – у причала или на рейде. С момента ошвартовки или постановки на якорь и до отшвартовки или снятия с якоря все факты, происходящие во время стоянки судна, подлежат фиксации в стейтменте. Ежедневное количество погруженного и разгруженного груза, рабочее время и время остановки работ с указанием причин – это основные сведения, подлежащие внесению в стейтмент, называемый также портовым журналом (Port Log). Стейтмент подписывается капитаном и представителем фрахтователя и служит основным доказательством причин простоя судов, а также документом, отражающим использование стояночного времени и обстоятельств обработки судна.

При подписании стейтмента необходимо проверять все внесенные в него сведения, и при несогласии добиваться изменения неверных, то есть не соответствующих действительности, данных. В случае несогласованности записей в стейтменте следует вносить в него соответствующие оговорки со ссылкой на документы, которые свидетельствуют о неправильности записей, например: судовой журнал, метеосводка и т.д.

Таймшит составляется на основании стейтмента. В таймшите отражаются все грузовые операции по судну и непроизводительные простои во время стоянки судна в порту. Кроме фактических сведений о стояночном времени, в таймшите отражается расчет использования сталии и определяется сумма демереджа, причитающаяся перевозчику, если имел место простой судна, либо сумма диспача, которая причитается уплате фрахтователю, если имелось спасенное время. Когда в таймшите определяется сумма демереджа, составляется также счет на демередж (Demurrage Invoice).

Имеются проформы стейтмента и таймшита, утвержденные и рекомендованные БИМКО и ФОНАСБА. Многие крупные судовладельцы разрабатывают и утверждают собственную проформу таймшита.

Разумеется, любое несогласие с какой-либо записью в стейтементе должно быть в нем оговорено. В противном случае при возникновении спора доказывать неправильность соответствующих данных будет чрезвычайно трудно, если вообще возможно. Капитаном вносятся следующие оговорки: «Под протестом» и «На усмотрение судовладельца» (Signed under protest, Subject to Owner's approval).

ДЕТЕНШЕН

Если и в контрсталийное время грузовые работы не закончены, начинает течь сверхконтрсталийное время (сверхконтрсталия). Момент перехода на сверхконтрсталию – это и есть детеншен (задержка). Переход на сверхконтрсталию происходит в случае, когда груз, поставленный до истечения сталии или контрсталии, не был погружен до окончания контрсталии. Если к моменту истечения контрсталии груз не поставлен и зафрахтовано не все судно, перевозчик (фрахтовщик) вправе отправить судно в рейс в любой момент. Перевозчик обязан погрузить груз, доставленный до истечения сталии (контрсталии), только если судно зафрахтовано все полностью. Если задержка судна сверх контрсталийного времени не вызвана причинами, зависящими от перевозчика, то перевозчик имеет право отправить судно в рейс, даже если весь обусловленный груз не был погружен. При этом сохраняется его право на полный фрахт, даже когда груз вообще не был погружен. Когда груз вообще не был погружен или погружен не полный груз, обусловленный договором, образуется мертвый фрахт, то есть фрахт, на получение которого рассчитывал фрахтовщик (груз не был погружен вообще), либо фрахт, составляющий разность между фрахтом, предусмотренным договором, и фрахтом, исчисленным на количество фактически погруженного груза (договоренный груз погружен не полностью).

Мертвый фрахт может образоваться еще и тогда, когда судно отправляется в рейс по требованию фрахтователя (отправителя). Дело в том, что судно, полностью зафрахтованное одним фрахтователем должно отправиться в рейс в любой момент по требованию фрахтователя, даже если не весь обусловленный договором перевозки груз был погружен. Правда, в этом случае может иметь место только мертвый фрахт за не полностью погруженный груз.

Это часть обусловленного фрахта, которая приходится на не погруженный груз. После начала погрузки фрахтователь имеет право потребовать отправления судна в рейс в любой момент времени: сталии, контрсталии или сверхконтрсталии. Ведь при полном фрахтовании судна одним и тем же фрахтователем права никаких третьих лиц не могут быть нарушены, так что у фрахтователя имеется прерогатива по своему усмотрению требовать от фрахтовщика отправления судна в плавание, либо просить его о продолжении грузовых работ, пока не будет полностью погружен обусловленный в договоре перевозки груз. При этом мотивы фрахтователя значения не имеют и находятся вне контроля фрахтовщика. Конечно, должны быть приняты во внимание и другие условия договора перевозки. Нужно подчеркнуть, что такое право фрахтователя возникает только при следующем условии: какая-то часть груза уже погружена. Если же фрахтователь требует отправления судна в рейс до этого, то вопрос встает не о мертвом фрахте, но об отказе от договора вообще.

Детеншен накладывает на фрахтователя обязанность возмещения убытков фрахтовщика (перевозчика), если только задержка произошла не по причинам, зависящим от последнего. Это могут быть любые причины: природные явления, распоряжения и другие действия властей, последствия каких-то общественных движений, действия или бездействия контрагентов или третьих лиц, неподконтрольные перевозчику. Наиболее распространенные причины, которые зависят от фрахтователей, – это непредъявление или несвоевременное предъявление груза, а также нарушение (замедление) темпа грузовых операций, выполнение которых возлагается на фрахтователя.

В случае отфрахтования всего судна перевозчик не имеет права отказаться от погрузки и приемки грузов, поставленных до истечения сталии или контрсталии, при наличии соглашения о контрсталии, так что сверхконтрсталия начинает течь, даже если отправитель и не заявляет особой просьбы о продолжении грузовых работ после наступления задержки. Если же не все судно отфрахтовано одному фрахтователю, то перевозчик имеет право даже до истечения сталии, соответственно, или контрсталии, при наличии соглашения о ней, отказаться от погрузки и приемки груза, который вследствие предъявления с опозданием может быть погружен и размещен на судне надлежащим образом и без ущер-

ба для остального груза только задержкой судна. Таким образом, перевозчик может исключить детеншен при наличии следующих двух обстоятельств (фактов):

– груз предъявлен с опозданием, то есть когда течение соответствующего периода времени уже началось, поскольку на практике разумным предположением считается поставка груза до начала соответствующего периода – сталии или контрсталии, когда имеется соглашение, регулирующее отношения по поводу контрсталии, следовательно, в отсутствие такого соглашения перевозчик вправе отправить судно в рейс немедленно после погрузки груза, доставленного перед началом сталии, не дожидаясь задержки судна, а задержка считается неизбежной, когда груз предъявляется после начала грузовых работ;

– отфраховано не все судно, а только его часть или определенные грузовые помещения судна (не все). То есть имеет место т. наз. частичное фрахтование, при котором судно не полностью предоставляется одному и тому же фрахтователю, а – нескольким в соответствующих частях (в некоторой пропорции), либо каждому из них определенные обособленные помещения, предназначенные для размещения груза, – трюм, твиндек, шельтердек и т.п.

В отличие от демереджа, который по величине равен прямым убыткам за простой судна, убытки, которые образуются в результате задержки судна, называемые также «детеншен», не ограничиваются, то есть при задержке убытки покрываются полностью – как прямые, так и неполученная выгода, например, пропуск канцеллинга по следующему чартеру. Факт причинения убытков в результате задержки судна и их размер подлежат доказыванию перевозчиком.

При контейнерных перевозках терминология несколько отличается. Как демередж, так и детеншен по контейнерам считаются платой за простой контейнеров сверх норм времени бесплатного их нахождения, соответственно, в порту и вне порта (терминала).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Главным предметом настоящей публикации мы избрали фрахтование судов, а также демередж, сталию и другие тесно связанные с ними институты Конечно, сталия, демередж, диспач не являются присущими исключительно фрахтованию судов. Они имеют место и широко используются также и при других способах организации морских перевозок. Просто именно при фрахтовании судов демередж наиболее ярко и рельефно проявляет свою экономическую и правовую природу как плата за простой судов. Разумеется, суть демереджа этим не исчерпывается. Демередж и подобные ему институты практически существуют и в других сферах хозяйства, например, согласованная плата за сверхнормативное пользование кредитом – институт вполне похожий на демередж. В таком расширительном понимании демередж можно трактовать как плату за время, за временную льготу, хотя и не во всех юрисдикциях эта теория нашла свое отражение в правовых нормах и юридической доктрине. Например, в Великобритании демередж трактуется как убытки, хотя и согласованные заблаговременно.

Фрахт – это плата судовладельцу за исполнение рейса, заказанного фрахтователем. Это цена услуги, связанной с предоставлением в наем судов или контейнеров, которую получает фрахтователь, оплаченное судовладельцу время, которое признается нормальным, то есть идеальным и фрахтователем судна, и фрахтовщиком.

В морской торговле слишком часто возникают некоторые непредвиденные обстоятельства, которые трудно заранее предусмотреть и адекватно учесть. В то же время, от них нельзя и отмахнуться, игнорировать, поскольку такие обстоятельства объективно приносят экономические потери. Таким образом, они подлежат учету и соответствующей компенсации. Говорить при этом о серьезном правонарушении не приходится, принимая во внимание, что при морской торговле мелкие случайности и отклонения от планов,

созданных идеально договорами, – это явление, скорее, нормальное, чем аномальное.

Что оплачивается фрахтом? Фрахт покрывает рейс между портами погрузки и выгрузки, а также время, нормально необходимое для погрузки и разгрузки судна, то есть сталийное время. Фрахтом не покрывается время забастовок, перебуксировок судна от одного причала к другому (шифтинг) и любое иное непредусмотренное договором время, но можно ли считать такие затраты времени, хотя и сверхнормативные, серьезным правонарушением фрахтователей, трейдеров и иже с ними? Думается, что нельзя. Конечно, если такие сверхнормативные временные затраты не выходят за рамки разумного.

Мы сознательно ограничили свое исследование вопросами исключительно частноправового характера, таким образом, некоторые отношения, хотя и весьма существенные, остались за рамками настоящего исследования, например, налогообложение сумм демереджа. В то же время, затрагивая отношения по поводу фрахтования судов, мы не смогли удержаться от искушения поделиться некоторым опытом и теми мыслями, которые возникли в связи с этим институтом и смежными сферами коммерческой деятельности. Эта область шиппинга чрезвычайно богата по содержанию правоотношений, так что мы наметили только общие их черты, привели лишь конспективные, сугубо справочно-информационные сведения. Мы очень надеемся, что Вы сможете их использовать в своей ежедневной работе.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1

ГОСПОДАРСЬКИЙ СУД МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
==========

РІШЕННЯ
іменем України

06 жовтня 2010 р. Справа № 8/154/09

Позивач Товариство з обмеженою відповідальністю судноплавна компанія «НИЭСКО»,
54017, м. Миколаїв, вул. Будьонного, 44,

Відповідач Товариство з обмеженою відповідальністю Фірма «Уніпром»,
54034, м. Миколаїв, вул. Свиридова, 40,

Суддя Т.М. Дубова

ПРИСУТНІ:
Від позивача – Черевков М.Ю. довіреність № 26 від 30.06.10р.
Від відповідача – Бондаренко І.О. довіреність № 6 від 28.01.10р.

СУТЬ СПОРУ: стягнення боргу у сумі 18675,50 доларів США.

Позивач подав заяви про зменшення позовних вимог від 05.07.10 та про зміну підстави позову від 15.07.10 і просить стягнути з відповідача 16675,5 дол. США, посилаючись на сплату відповідачем частини боргу в сумі 2000,00 дол. США, а також переукладення договору уступки вимоги.

Враховуючи, що відповідно до ст.22 ГПК України (в редакції 05.03.09), позивач скористався своїм правом до прийняття рішення, справа розглядається за заявами від 05.07.10р. та 15.07.10р.

Відповідач позов не визнав з тих підстав, що оскільки за договором № 06/10-Н/Д-Г від 30.06.2010 року позивач не набув право

стягнення коштів на свою користь. Крім того, відповідач заперечив розрахунок демерджу, посилаючись на те, що належний розрахунок виконано агентом в порту розвантаження Поті (Грузія) – понаднормативний час простою судна (понад 6 діб – 107 годин) у розмірі 11145,12 доларів США сплачені відповідачем вчасно та у повному обсязі, а вимоги щодо іншої частки демереджу у розмірі ціни позову є безпідставними та необґрунтованими (детальніше викладене у відзиві та додаткових поясненнях до нього).

Розглянувши матеріали справи, заслухавши пояснення представників сторін, господарський суд –

ВСТАНОВИВ:

Позивач заявив позов і просить стягнути з відповідача 16675,5 дол. США демерджу на підставі договору морського перевезення від 04 січня 2008 року, укладеного між DELF SERVICES LLC (місце знаходження 101 Sout spring str., suite 220, LITTLE ROCK, ARKANSAS, 72201, USA) та відповідачем як фрахтувальником, а також на підставі договору № 12/О8-Н/Д-Г від 20.12.2008 року, відповідно до кого DELF SERVICES LLC переуступило право вимоги стягнення заборгованості позивачу.

Заявою від 15.07.10р. позивач змінив підстави позову і просить стягнути борг згідно угоди № 06/10-Н/Д-Г від 30.06.2010 року. Свої вимоги позивач обґрунтував ст.ст. 512, 526, 912 ЦК України та ст.ст.148, 149, 388 КТМ України.

Розглянувши матеріали справи, суд дійшов висновку, що позовні вимоги обґрунтовані в повному обсязі, тому підлягають задоволенню повністю, виходячи з наступного:

Згідно ст. 133 Кодексу торговельного мореплавства України за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

04 січня 2008 року між DELF SERVICES LLC, USA (далі-судновласник) було укладено договір морського перевезення з відповідачем, як фрахтувальником.

За умов цього договору перевізником виступив позивач, який повинен був перевезти на т/х «Гардемарин»деревину з порту «Кредо-Океан» (Миколаїв) в порт розвантаження Поті (Грузія) із ставкою фрахту 81000,00 доларів США, яка оплачена відповідачем в повному обсязі, що підтверджується платіжним дорученням від 23.01.2008 року.

Крім того, в договорі сторони узгодили часові норми завантаження та розвантаження судна (сталійний час) – всього 6 діб х 24 робочих години, за винятком вихідних та святих, а також контрсталійний час тривалістю 6 годин , з яких по 3 години надається як в порту навантаження так і в порту розвантаження.

Таким чином, загалом передбачено 150 годин на завантаження та розвантаження судна.

Окремо, в договорі сторони передбачили демередж – 2 500 доларів США за добу та пропорційно, який повинен сплачується фрахтувальником протягом 7 банківських днів з дня отримання підрахунку сталійного часу та підтверджуючих документів: нотіса, таймшиту, наданих факсом або електронною поштою.

Згідно ст. ст. 148, 149 Кодексу торговельного мореплавства Україниcталійний час це період, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна, який визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди –нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження). Угодою сторін може бути встановлений додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач).

Таким чином, як випливає із припису вищенаведеної правової норми, демередж це є встановлений угодою сторін розмір плати перевізнику за простій судна протягом встановленого угодою сторін додаткового часу очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) після закінчення терміну навантаження (розвантаження).

Відповідно до частини 2 статті 34 ГПК України обставини справи, які відповідно до законодавства повинні бути підтверджені певними засобами доказування, не можуть підтверджуватись іншими засобами доказування.

Згідно нотісів капітана судна, таймшитів, підписаних капітаном судна та диспетчерськими службами портів (а.с.14-21), по вказаному рейсу, згідно розрахунку позивача (а.с.22) понаднормативний простій судна склав 293 години 35 хвилин.

Нотіс – це письмове повідомлення (видане фрахтователю або його агенту) про повну готовність судна до розвантаження або навантаження, посля чого розпочинається рахунок сталийних діб. Таймшит це – судовий документ, складений в портах, в якому виконується розрахунок часу, необхідного на вантажні операції в даному порту, і ведеться облік фактично затраченого часу.

Отже, визначені документи є належними доказами і підтверджують те, що сталійний час та демередж за рейсом (11.01.2008 року – 11.02.2008 року) т/х «Гардемарин» з порту «Кредо-Океан» (Миколаїв) в порт розвантаження Поті (Грузія), розрахований позивачем обгрунтовано, виходячі з наступного:

Готовність до вантажних операцій в порту «Кредо-Океан» (Миколаїв), згідно нотісу т/х «Гардемарин», заявлено о 02:40 годин 11.01.2008 року (п'ятниця) (а.с.14,15), згідно таймшиту судно було ошвартоване о 14:40 годин (а.с.16, 17), тобто з цього моменту почався відлік сталійного часу, згідно умов договору.

За таймшитом навантаження закінчилося 17.01.2008 року о 12.00, сталійний час на завантаження в порту «Кредо-Океан»склав 78 години 28 хвили, а залишок сталійного часу становив 71 годину 40 хвилин.

Про готовність до розвантаження в порту Поті (Грузія) капітаном судна сповіщено нотісом 24.01.2008 року об 11:30 годин. (а.с.19,20).

Відповідно до умов договору та часу подання нотісу капітаном та відомостей таймшиту, відлік сталійного часу в порту Поті (Грузія) розпочався 24.01.2008 року о 14 годині 00 хв.

Відомості таймшиту, складеного в порту Поті (Грузія) свідчать, що розвантаження закінчено 11.02.2008 року об 11:15 годин.

Отже, на розвантаження було витрачено 365 годин 15 хвилин.

За таких умов, розмір демереджу розраховується наступним чином:

365 год. 15 хв. – 71 год. 40 хв. (залишок сталійного часу) = 293 год. 35 хв

293 годин 35 хвилин (контрсталійний час) / 24 (кількість годин на добу) * 2500,00 доларів США = 30575 доларів США.

В договорі сторони узгодили 2,5 % брокерської комісії, що складає 764,38 доларів США, тому загальний розмір демереджу, який підлягав сплаті відповідачем судновласнику складає: 30575,00 – (відсотки брокера у розмірі 2,5 %) = 29810,62 доларів США.

Про виниклий демередж відповідач був сповіщений відразу після розвантаження судна 11.02.2008 року (т.1 а.с.22, т.2 а.с.32-36).

Відповідач не виконав обов'язків за договором та не сплатив суму демереджу на користь судновласника у визначений договором 7 денний строк.

Проте, агент фрахтувальника в порту розвантаження «Поті Карго Сервіс» сплатив частину демереджу за рейсом т/х «Гардемарин» у розмірі 11135,12 доларів США (виписка з рахунку від 02.04.2008 р. а.с.23), надавши свій розрахунок часу розвантаження (т.1 а.с.42).

Крім того, за поясненнями відповідача сталійний час навантаження в порту «Кредо-Океан» склав 65 год. 45 хв., а не 78 години 28 хвилини, як зазначено позивачем.

Таким чином, відповідач вважає, що виконав повний розрахунок демерджу і, тому, просить в позові відмовити.

Проте, з таким розрахунком відповідача погодитися неможливо, виходячі з наступного:

В договорі перевезення від 04.01.08 р. сторони засвідчили, що: «в іншому договір відповідає чистій проформі чартер-партії «Дженкон-94» логічно змінений умовами данного договору».

На думку відповідача, згідно договору від 04.01.08 р. вантаження/розвантаження виконуються протягом 12 діб.

Проте, згідно частини 1 боксу 16 проформи чартер-партії «Дженкон-94» визначено, що: «в разі якщо сторами узгоджено окремий облік сталійного часу на навантаження та на розвантаження, то заповнюється окремо п.п. «а» і «b» цього боксу, тобто окремо час на навантаження в п. «а» та окремо час на розвантаження в п. «b».

В разі, якщо узгоджено загальний сталійний час на навантаження та розвантаження, то заповнюється п. «с» 16 боксу «Дженкону», тобто загальний сталійний час на навантаження та розвантаження.

За таких умов, суд вважає, що сторони визначили в договорі загальний сталійний час – 6 діб, а не 12 діб, як вважає відповідач.

Тому, розрахунок агента, на який посилається відповідач, виконаний, виходячі із 12 діб сталійного часу не є обгрунтованим і не може бути прийнятий судом до уваги.

Посилання відповідача на те, що вага вантажу, заявлена у коносаменті, складає 1372,499 мт., але фактично загальна вага вантажу, вивантаженого в порту Поті, склала 1799,700 мт, і, тому, для вивантаження даної ваги за встановленою в порту Поті через зимовий період норми вивантаження даного роду вантажу на рівні 300 мт. за добу необхідно більше ніж робочу погожу добу, теж не можуть бути прийняті судом до уваги, оскільки в договорі не передбачено ваги вантажу та зміни сталійного часу в залежності від змін вантажу.

Розрахунок відповідача сталійного часу при погрузці суперечить умовам договору, згідно яких сталійний час в порту наванатаження рахується до пред» явлення вантажних документів на борту судна, а не закінчення навантаження.

Заперечення відповідача щодо постанови КМУ від 24.12.2003 року № 1989 «Питання пропуску через державний кордон транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними», яка встановлює правила «вільної практики», не є обгрунтованими, оскільки надання вільної практики не впливає на розрахунок сталійного часу відповідно до умов договору. Як зазначалось вище, згідно таймшиту судно «Гардемарин» було ошвартоване в порту о 14:40 годин 11.01.08 року, тобто почався відлік сталійного часу , при цьому, сталійний час позивачем не рахувався з 17 год. 00 хв. 11.01.2008 року та знов розпочав свій відлік з 08 год. 00 хв. 14.01.2008 року.

Крім того, в боксі 6 ч. II «Дженкону» визначено, що в разі ненадання причалу завантаження/розвантаження по прибутті судна в порт завантаження/розвантаження або на рейд порту завантаження/вивантаження, судно має право подавати нотіс про готовність протягом звичайних робочих годин по прибутті туди, незалежно від того, чи надано йому право вільної практики, і чи пройшло воно таможенну очистку. Сталінний час аба контрсталінний в таких випадках рахується так, якби судно знаходилось у причала і було у всіх випадках готово до навантаження або розвантаження при умові гарантії капітана у тому, що воно дійсно готово у всіх

відношеннях. Час, використаний для переходу від місця очікування швартовки до причалу завантаження або розвантаження, не зараховується в сталію.

З викладеного слід, що при фрахтовці по чартеру «Дженкон» судновласник захищений від збитків по причині простою судна у випадку ненадання йому ему причалу до моменту прибуття под завантаження або розвантаження. Судно має право подавать нотіс про готовність незалежно від того, чи надано йому право вільної практики (free practique) —дозвіл місцевої санітарної власті на подтримку судном і членами його экипажу зв'язку з берегом, і чи пройшло воно таможенуочистку.

В зв'язку з тим, що 05.07.2010 року відповідачем погашено частину боргу з демереджу в сумі 15821,00 грн., що на момент сплати було еквівалентно 2000,00 долл. США, позивач зменшив позовні вимоги, надавши прибутковий касовий ордер № 17 від 05.07.2010 року та розписку директора ТОВ СК «НИЄСКО».

Отже, розрахунок боргу позивача складає 30575,00 – (відсотки брокера у розмірі 2,5 %) = 29810,62 доларів США – 11135,12 доларів США (сплачених агентом) – 2000,00 долл. США (сплачених відповідачем) = 16675,5 дол. США.

Згідно до умов статті 526 Цивільного кодексу України, зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору, вимог цього кодексу, інших актів цивільного законодавства.

Право позивача на звернення з позовом про стягнення заборгованості передбачалось договором № 12108-Н/Д-Г від 20 грудня 2008 року, укладеним між DELF SERVICES LLC та товариством з обмеженою відповідальністю судноплавною компанією «НИЭСКО».

Заявою від 15.07.10 позивач змінив підстави позову, оскільки 30.06.2010 року сторони угодою № 05/10 розірвали договір № 12/08-Н/Д-Г від 20.12.2008 року та уклали договір № 06/10-Н/Д-Г від 30.06.2010 року, за яким позивач маєправо стягувати заборгованість, що виникла з угоди морського перевезення укладеного між DELF SERVICES LLC, як судновласником та відповідачем, як фрахтувальником.

Відповідно до пункту 2.1.4 договору № 06/10-Н/Д-Г від 30.06.2010 року позивач при стягненні з відповідача заборгованості за договором морського перевезення від 04.01.08 року, діє самостійно від свого імені на всіх стадіях судового процесу у всіх

судових інстанціях України, а також самостійно здійснює будь-які інші дії пов'язані з стягненням цієї заборгованості.

За змістом ст.ст. 512, 514 Цивільного кодексу України кредитор у зобов'язанні може бути замінений іншою особою внаслідок передання ним своїх прав іншій особі за правочином відступлення права вимоги. При цьому, до нового кредитора переходять права первісного кредитора у зобов'язанні в обсязі і на умовах, що існували на момент переходу їх прав.

Отже, згідно договору № 06/10-Н/Д-Г від 30.06.2010 року до позивача перейшли всі права судновласника за договором морського перевезення від 04.01.08р.

Відповідно до ст.33 ГПК України, кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається, як підставу своїх вимог або заперечень. Заперечення відповідача не можуть бути прийняті судом до уваги, як підстава у відмові в позові.

Враховуючи викладене, позовні вимоги підлягають задоволенню повністю, судові витрати слід віднести на відповідача, оскільки спір виник з його вини.

Керуючись ст.ст. 49, 82-85 ГПК України, господарський суд –

ВИРІШИВ:

Позов задовольнити повністю.

Стягнути з товариства з обмеженою відповідальністю Фірма «Уніпром» (вул. Свиридова, 40, кімн. 414, м. Миколаїв, код 20889091) на користь товариства з обмеженою відповідальністю судноплавної компанії «НИЭСКО» (вул. Будьонного, 44, м. Миколаїв, код 01000381) суму 16675,5 дол. США, 166,75 дол. США держмита та 118,00 грн. витрат на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу.

Наказ видати позивачу.

Рішення може бути оскаржене у 10-дений строк.

Суддя

_____

_____

ОДЕСЬКИЙ АПЕЛЯЦІЙНИЙ ГОСПОДАРСЬКИЙ СУД

П О С Т А Н О В А
іменем України

16 грудня 2010 р. *Справа № 8/154/09*

ПОСТАНОВИЛ:

Рішення господарського суду Миколаївської області від 6 жовтня 2010 року у справі № 8/154/09 – залишити без змін, а апеляційну скаргу Товариства з обмеженою відповідальністю «Фірма «Уніпром», м. Миколаїв – без задоволення.

ВИЩИЙ ГОСПОДАРСЬКИЙ СУД УКРАЇНИ

УХВАЛА

10 лютого 2011 р. № 8/154/09

УХВАЛИЛ:

1. Касаційну скаргу Товариства з обмеженою відповідальністю «Фірма «Уніпром» на рішення господарського суду Миколаївської області від 06.10.2010р. та постанову Одеського апеляційного господарського суду від 16.12.2010 р. у справі №8/154/09 та додані до неї документи повернути.

Приложение № 2

ГОСПОДАРСЬКИЙ СУД ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ
73000, м. Херсон, вул. Горького, 18
==========

Р І Ш Е Н Н Я
іменем України

05.11.2007 *Справа № 4/313-07*

Господарський суд Херсонської області у складі судді Ємленінової З.І. при секретарі Сокуренко Л.І., розглянувши у відкритому судовому засіданні справу

за позовом міжнародної торгово-промислової компанії «Melody Industries Ltd» Британські Віргінські острови

до дочірнього підприємства «Херсонський річковий порт» акціонерної судноплавної компанії «Укррічфлот» м. Херсон

про стягнення 138 139 грн. 60 коп.

за участю представників сторін:
від позивача – уповноважена особа
від відповідача – юрист Долгополов О.В.

Відповідно до розпорядження голови господарського суду Херсонської області №244 від 14.09.2007 року справу передано на розгляд судді Ємленіновій З.І.

В С Т А Н О В И В:

Позивач звернувся з позовом про стягнення з відповідача 138 139 грн. 60 коп. збитків, як суму демерреджу, посилаючись на те, що відповідач не виконав обов'язків за договором № 02-25/123, укладеним між сторонами у 2005році і з його вини в період з 27.07.2006року по 30.09.2006року несвоєчасно були завантажені 5 суден позивача.

Відповідач проти позову заперечує, пояснюючи, що він не несе відповідальності за збитки, викликані простоєм суден позивача (демерредж), оскільки позивач не виконав своїх обов'язків за умовами договору. Він зазначає, що позивач своєчасних розрахунків за послуги порту по завантаженню деревини не здійснював; на момент прибуття суден, які вказані в позовній заяві, позивач не здійснив попередньої оплати вартості послуг поданих під завантаження суден. Крім того, він мав заборгованість і за відвантажені раніше судна; подача суден під завантаження не була підтверджена портом, а ставка демерреджу сторонами по жодному із суден не узгоджувалася.

Справа розглядалася з перервою, яка оголошувалася в засіданні суду 23.10.2007 року для прийняття та оголошення рішення, а також в засіданні 31.10.2007року, яке не відбулося з технічних несправностей, через які неможливо було оголосити рішення.

Дослідивши матеріали справи, заслухавши представників сторін, суд дійшов до висновку про те, що позовні вимоги задоволенню не підлягають з наступних підстав.

В 2005році (дата не зазначена) між фірмою «Melody Industries Ltd» (позивач по справі) та дочірнім підприємством «Херсонський річковий порт акціонерної судноплавної компанії «Укррічфлот» (відповідач) укладено договір № 02-25/123. Строк дії договору відповідно до пункту 10.1 сторони узгодили з моменту його підписання до 31.12.2006 року.

Відповідно до пункту 1.1 договору ним визначається порядок і умови перевантаження через Херсонський річковий порт експортного вантажу деревини технологічної під причалом по варіанту «вагон-склад-судно». Розділом 3 договору № 02-25/123 передбачено , що позивач, за попереднім узгодженням з відповідачем, пред'являє останньому вантаж для подальшої переробки на експорт під причалом відповідача, а відповідач здійснює завантаження на судно з добовою інтенсивністю 700тон на добу.

Крім цього, за умовами пункту 4.1 договору № 02-25/123, як це зазначено і в позовній заяві, між сторонами проводиться взаєморозрахунок за демерреджем на підставі розрахунків, здійснених портом, якщо суми демерреджу були узгоджені сторонами до початку проведення робіт.

За своїм змістом договір № 02-25/123 є договором про надання послуг. Відповідно до статті 901 ЦК України за договором про на-

дання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії, або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується сплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором. При цьому, якщо договором передбачено надання послуг за плату, замовник відповідно до вимог частини 1 статті 903 ЦК України зобов'язаний оплатити надану послугу в розмірі, у строки та в порядку , що встановлені договором.

Згідно із статтею 629 ЦК України укладений сторонами договір є обов'язковим до виконання і сторони мають дотримуватися прийнятих на себе обов'язків за договором, оскільки відповідно до статті 525 ЦК України одностороння відмова від зобов'язання або одностороння його зміна не допускається.

Підставою позовних вимог позивач зазначив статтю 906 ЦК України, якою встановлена відповідальність виконавця за порушення договору про надання послуг. Згідно з цією нормою збитки, завдані замовнику невиконанням або неналежним виконанням договору про надання послуг за плату, підлягають відшкодуванню виконавцем у разі наявності його вини, якщо інше не встановлено договором.

Таким чином, підставою відшкодування збитків є невиконання або неналежне виконання виконавцем договору про надання послуг. Обов'язковою підставою для відповідальності є вина виконавця.

Звертаючись з позовом, позивач посилався на те, що в період з 27.07.2006 року по 30.09.2006 року ним надіслано порту 5 заявок для підтвердження прийняття 5 суден з зазначеним ним лейкеном та нормою завантаження. Як зазначає позивач в позовній заяві, прийом зазначених суден підтверджено портом, але завантаження суден відповідач здійснив з порушенням зазначеного в листах позивача та підтвердженого до прийняття відповідачем строку.

Однак документального обґрунтування того, що портом підтверджено прийняття 5 суден під завантаження в зазначений в заявках позивача та вказаний в розрахунку суми позову час, позивач суду не надав як при зверненні з позовною заявою, так і в наступні засідання суду. Позивачем до матеріалів справи надано лише лист відповідача від 18.08.2006 року № 01-8/1375 яким порт підтверджує прийом судна «Калоян» в позиції 23-25.08.2006 року

але за умови погашення заборгованості за раніше надані послуги. Однак за розрахунком позивача зазначене судно подавалося ним під завантаження порту не 23.08.2006 року, а 24.08.2006 року о 6.00 год. При цьому доказів здійснення попередньої оплати вартості завантаження зазначеного судна, як це встановлено пунктом 6.1 договору, та розрахунку суми демерреджу здійсненого портом (пункт 4.1 договору) суду не надано.

Укладаючи договір, сторони пунктом 6.1 передбачили обов'язок позивача оплатити послуги відповідача в розмірі 100 % до початку завантаження судна в доларах США. Сторонами також узгоджено пунктом 6.3 договору, що до повних взаєморозрахунків за кожне відвантажене судно, відповідач не надає підтвердження до завантаження наступного судна і не несе відповідальності за простій суден, якщо вони прибули без підтвердження порту.

При зверненні з позовною заявою позивач не надав документального підтвердження виконання прийнятих на себе обов'язків щодо попередньої оплати вартості послуг до початку завантаження суден, підтвердження портом строків подачі суден під завантаження та узгодження з відповідачем взаєморозрахунків по демерреджу, тобто виконання ним обов'язків передбачених пунктами 3.1.2, 4.1, 6.1 договору № 02-25/123. Не надано таких доказів і в наступні засідання.

В той же час матеріалами справи та наданими відповідачем довідками підтверджується, що своїх обов'язків по здійсненню 100 % попередньої оплати послуг в період з 26.07.2006 року по 11.09.2006 року позивач не виконував і мав заборгованість перед відповідачем в зазначений період по кожному із 5 суден за якими він просить стягнути демерредж, а також і за раніше завантажені портом судна, про що свідчать надані відповідачем довідки (аркуші справи 47-48), які нічим не були спростовані з боку позивача.

Крім того, не надано позивачем і документального обґрунтування того, що портом надавалося підтвердження завантаження суден саме в зазначений позивачем період за який ним розраховано суму демерреджу а також узгодження сторонами до початку проведення робіт суми демерреджу, на підставі розрахунку порту, як це встановлено пунктом 4.1 договору.

Його посилання на те, що ним був поданий порту нотіс, який прийнятий портом по кожному із суден і фактично здійснено їх завантаження не свідчить про виконання позивачем зазна-

чених обов'язків за договором. Сам факт завантаження суден не заперечується портом, але він не свідчить про те, що позивачем було узгоджено з портом строки подачі зазначених суден та підтвердження портом цих строків у встановленому договором порядку, а тому факт завантаження суден не є підставою для оплати демерреджу, виходячи із умов пунктів 3.1.2, 4.1, 6.1, 6.3 договору.

Відповідно до пунктів 6.3 та 9.1 договору № 02-25/123 до повних взаєморозрахунків за кожне відвантажене судно, порт не підтверджує до відвантаження наступне судно і не несе відповідальності за простій суден, якщо вони прибули без підтвердження порту. Доказів, які б свідчили про такі підтвердження в розумінні статті 33 ГПК України, позивач суду не надав. Не надав він і доказів виконання своїх обов'язків за договором щодо оплати вартості робіт, чим не довів порушення відповідачем умов договору та закону, а його розрахунок суми позову не відповідає вимогам пункту 4.1 договору.

З урахуванням викладеного, правові підстави для задоволення позовних вимог відсутні, оскільки порушення портом умов договору позивачем не доказано.

Судові витрати відповідно до статті 49 ГПК України покладаються на позивача.

На підставі ст.ст. 525, 629, 901, 903, 906 ЦК України та керуючись ст. 44, 49, 77, 82-85 ГПК України, суд –

В И Р І Ш И В:

1. В задоволенні позовних вимог відмовити.

Приложение № 3

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД
СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ОКРУГА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 31 января 2013 г. по делу N А56-28245/2012

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа в составе председательствующего Асмыковича А.В., судей Бурматовой Г.Е., Мунтян Л.Б., при участии от Федеральной таможенной службы Савиной Е.А. (доверенность от 25.12.2012 N 78АА 3002093), от общества с ограниченной ответственностью «Магистральстройсервис» Першина А.С. (доверенность от 09.01.2013 N 12), рассмотрев 30.01.2013 в открытом судебном заседании кассационную жалобу Федеральной таможенной службы на решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 27.06.2012 (судья Терешенков А.Г.) и постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 09.10.2012 (судьи Борисова Г.В., Фокина Е.А., Шульга Л.А.) по делу N А56-28245/2012,

УСТАНОВИЛ:

Общество с ограниченной ответственностью «Магистральстройсервис», место нахождения: Санкт-Петербург, улица Михайлова, дом 8, литера А, помещение 7-Н; основной государственный регистрационный номер 1027801556023 (далее – ООО «Магистральстройсервис», Общество), обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском о взыскании с Российской Федерации в лице Федеральной таможенной службы, место нахождения: Москва, улица Новозаводская, дом 11/5; основной государственный регистрационный номер 1047730023703 (далее – ФТС), за счет средств казны Российской Федерации 1 539 971 руб. 80 коп. убытков, понесенных Обществом за демередж и дополнительный линейный сбор в период с 25.06.2010 по 27.09.2010.

К участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечена Балтийская таможня, место нахождения: Санкт-Петербург, Канонерский остров, дом 32-а; основной государственный регистрационный номер 1037811015879 (далее – Таможня).

Решением суда первой инстанции от 27.06.2012, оставленным без изменения постановлением апелляционного суда от 09.10.2012, заявленные требования Общества удовлетворены.

В кассационной жалобе ФТС просит отменить судебные акты и принять по делу новое решение, ссылаясь на неправильное применение судами норм материального права и несоответствие выводов судебных инстанций фактическим обстоятельствам дела и имеющимся в деле доказательствам. По мнению подателя жалобы, расчет убытков не обоснован истцом ни представленными им документами, ни фактическими обстоятельствами дела. При этом из имеющихся в деле документов не следует вывод о принятии Обществом мер по предотвращению возникновения убытков или снижению их размера.

В отзыве на кассационную жалобу ООО «Магистральстройсервис» указывает на несостоятельность доводов ФТС и просит оставить обжалуемые судебные акты без изменения.

В судебном заседании представитель ФТС поддержал доводы, приведенные в кассационной жалобе, а представитель Общества просил отказать в удовлетворении жалобы.

Балтийская таможня о времени и месте рассмотрения кассационной жалобы извещена надлежащим образом, однако представители в судебное заседание не явились, в связи с чем жалоба рассмотрена в их отсутствие.

Законность обжалуемых судебных актов проверена в кассационном порядке, и суд кассационной инстанции не находит оснований для удовлетворения жалобы ФТС.

Как следует из материалов дела, ООО «Магистральстройсервис» 21.06.2010 подало в таможенный орган грузовую таможенную декларацию (далее – ГТД) N 10216100/210610/0067422 на поступивший в соответствии с внешнеторговым контрактом от 10.01.2003 N 01/04 в контейнерах MSCU9881316, TU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011, CU7279974 товар – «профили фасонные из ПВХ».

С целью осуществления таможенного контроля Таможня направила в адрес Общества запрос от 21.06.2012 о предоставлении дополнительных документов, необходимых для подтверждения правильности заявленной таможенной стоимости, требование о предоставлении обеспечения уплаты таможенных платежей по спорной ГТД с расчетом обеспечения.

Письмом от 22.06.2010 N 22/06-10/9 Общество частично представило запрошенные документы и обосновало причины, по которым часть документов не может быть предоставлена, предложив таможенному органу принять решение о таможенной стоимости товара, а также отказалось от выпуска товара под внесение обеспечения уплаты таможенных платежей.

В свою очередь, таможенный орган посчитал, что документы о таможенной стоимости содержат недостоверные сведения, решение по таможенной стоимости товара в установленные сроки не принял и выпуск товара не осуществил.

06.07.2010 Таможня вынесла определение N 10216000-1084/2010 о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования в связи с наличием признаков фиктивности договорных отношений по внешнеторговому контракту от 10.01.2003 N 01/04, что, по мнению таможенного органа, могло повлечь занижение таможенной стоимости ввезенного товара.

Однако, несмотря на возбужденное в отношении Общества дело об административном правонарушении, товар по спорной ГТД находился под таможенным контролем согласно статье 360 ТК РФ. Действия по выпуску товара либо его изъятию или наложению ареста таможенный орган не производил.

В период с 06.07.2010 по 22.12.2010 Общество неоднократно обращалось с заявлениями и жалобами о незаконности невыпуска товаров в установленные сроки и ходатайствами о принятии мер по выпуску не изъятых и не арестованных товаров в контейнерах.

Изъятие товара в контейнере N BCU9881316 было произведено таможенным органом только 25.09.2010, а в контейнерах N FCRU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011 и BCU7279974 – 28.09.2010 по уголовному делу N 1140/20877 (номер объединенного дела N 27011), возбужденному по части 1 статьи 188 и части 1 статьи 194 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Посчитав незаконным бездействие Таможни, выразившееся в нарушении сроков выпуска товара по ГТД N 10216100/210610/0067422, находившегося в контейнере N MSCU9881316 в период с 25.06.2010 по 24.09.2010, а также товара в контейнерах N GATU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011 и MSCU7279974 в период с 25.06.2010 по 27.09.2010 (до изъятия товара в рамках административного дела), Общество обратилось с заявлением в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Вступившим в законную силу решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 03.12.2010 по делу N А56-47738/2010 признано незаконным бездействие Балтийской таможни, выразившееся в нарушении сроков выпуска товаров по ГТД N 10216100/210610/0067422 в контейнере MSCU9881316 в период с 25.06.2010 по 24.09.2010 и в контейнерах N GATU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011 и MSCU7279974 в период с 25.06.2010 по 27.09.2010.

Постановлением Кировского районного суда Санкт-Петербурга от 25.04.2011 дело об административном правонарушении N 10216000-1084/2010 было прекращено в связи с отсутствием события правонарушения. Уголовное дело N 27011 также прекращено постановлением от 28.12.2011 за отсутствием события преступления.

Кроме того, правомерность заявленной Обществом таможенной стоимости товара по ГТД N 10216100/210610/0067422 подтверждена решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 07.10.2010 по делу N А56-41241/2010, которым признано незаконным решение Балтийской таможни по корректировке таможенной стоимости товаров.

Вышеназванные обстоятельства послужили основанием для обращения ООО «Магистральстройсервис» в арбитражный суд с заявлением о возмещении убытков, причиненных неправомерными действиями (бездействием) Таможни.

Согласно расчету убытки Общества в период с 25.06.2010 по 27.09.2010 (расходы за демередж и дополнительный линейный сбор) составили 1 539 971 руб. 80 коп.

Суды первой и апелляционной инстанции признали иск обоснованным, взыскав в пользу Общества указанную сумму убытков.

Кассационная инстанция, изучив материалы дела, проверив правильность применения судами норм материального и процессуального права, оценив доводы кассационной жалобы, не находит оснований для ее удовлетворения.

Согласно статье 365 Таможенного кодекса Российской Федерации (действовавшей в рассматриваемом периоде) при проведении таможенного контроля не допускается причинение вреда перевозчику, декларанту, их представителям, владельцам складов временного хранения, владельцам таможенных складов, иным заинтересованным лицам, а также товарам и транспортным средствам. Убытки, причиненные неправомерными решениями, действиями (бездействием) таможенных органов либо их должностных лиц при проведении таможенного контроля, подлежат возмещению в полном объеме, включая упущенную выгоду (неполученный доход). За причинение лицам убытков таможенные органы либо их должностные лица несут ответственность, предусмотренную федеральными законами. Убытки, причиненные лицам правомерными решениями, действиями должностных лиц таможенных органов, возмещению не подлежат, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами.

Убытки, причиненные физическому или юридическому лицу в результате неправомерных действий государственных органов либо должностных лиц этих органов, подлежат возмещению в соответствии со статьями 15, 16, 1064 и 1069 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ).

Согласно пункту 2 статьи 15 ГК РФ под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества.

В силу статьи 16 ГК РФ убытки, причиненные гражданину или юридическому лицу в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления или должностных лиц этих органов, в том числе издания не соответствующего закону или иному правовому акту акта государственного органа или органа местного самоуправления, подлежат возмещению Российской Федерацией, соответствующим субъектом Российской Федерации или муниципальным образованием.

В статье 1069 ГК РФ установлено, что вред, причиненный гражданину или юридическому лицу в результате незаконных дей-

ствий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления либо должностных лиц этих органов, в том числе в результате издания не соответствующего закону или иному правовому акту акта государственного органа или органа местного самоуправления, подлежит возмещению. Вред возмещается за счет соответственно казны Российской Федерации, казны субъекта Российской Федерации или казны муниципального образования.

Условиями наступления ответственности, предусмотренной статьей 1069 ГК РФ, являются наличие вреда, размер вреда противоправное поведение причинителя вреда, а также причинная связь между противоправным поведением и наступившим вредом. Кроме того, такое лицо должно доказать, что оно принимало все меры к уменьшению (предотвращению) размера убытков.

Вступившим в законную силу решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 03.12.2010 по делу N А56-47738/2010 признано незаконным бездействие Балтийской таможни, выразившееся в нарушении сроков выпуска товаров по ГТД N 10216100/210610/0067422 в контейнере MSCU9881316 в период с 25.06.2010 по 24.09.2010 и в контейнерах N GATU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011 и MSCU7279974 в период с 25.06.2010 по 27.09.2010.

В силу части 2 статьи 69 АПК РФ данное обстоятельство имеет преюдициальное значение при рассмотрении спора по настоящему делу.

Судами первой и апелляционной инстанций на основе исследования представленных в материалы дела доказательств установлено, что именно в результате названного бездействия таможенного органа Общество понесло вынужденные расходы, связанные с оплатой демереджа и дополнительного линейного сбора.

Суды двух инстанций исследовали и оценили представленные истцом документы, подтверждающие несение Обществом расходов, связанных с бездействием Таможни, повлекшим нарушение сроков выпуска товаров.

Судами установлено и материалами дела подтверждается, что 09.06.2010 товар ООО «Магистральстройсервис» прибыл в контейнерах MSCU9881316, GATU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011 и MSCU7279974 на территорию Российской Федерации. 21.06.2010 Общество подало

в таможенный орган ГТД. Перевозку указанных контейнеров из порта США в порт Санкт-Петербурга осуществляло общество с ограниченной ответственностью «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» с размещением их на территории закрытого акционерного общества «Первый Контейнерный Терминал».

Согласно договору ООО «Магистральстройсервис» (сторона 2) заключило 01.06.2010 с ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» (сторона 1) договор N 383/MG-DN-11 на осуществление или организацию в интересах и по поручению Линии работ или оказание услуг, (с взиманием всех сборов Линии, действующих для данного порта), связанных с предоставлением во временное пользование контейнеров Линии-стороне-2 для перевозки груза с терминала порта, на который был выгружен и/или на котором находится соответствующий контейнер, до места назначения и/или разгрузки или места загрузки до терминала порта, на котором производится погрузка контейнера на борт судна в экспорте, а также сопутствующие работы и/или услуги.

В силу пункта 4.1 указанного договора сторона 2 оплачивает агенту линии демередж и дополнительный линейный сбор.

В расчет размера демереджа включается плата за каждый день сверх свободного периода использования контейнера – 7 суток с даты выгрузки контейнера. Согласно тарифам, указанным в приложении N 2 к договору за 40 футовый контейнер повышенной вместимости взимается плата в размере 26 долларов США за сутки в период с 7-х суток – по 14-е и 52 доллара США за сутки в период с 15-х суток и далее.

Дополнительный линейный сбор оплачивается в случае, если контейнер с импортным грузом не вывезен с терминала выгрузки в течение 5 (пяти) дней, начиная с рабочего дня, следующего за датой окончания разгрузки судна в порту: на 6-й день начисляется разовый дополнительный линейный сбор в размере 200 долларов США за контейнер. В случае дальнейшего нахождения контейнера с импортным грузом на терминале выгрузки каждые последующие десятые сутки (то есть на 16-е, 26-е и т.д.) начиная с рабочего дня, следующего за датой окончания выгрузки судна в порту, начисляется по 200 долларов США за контейнер.

Размещение названных контейнеров производилось ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» на территории порта ЗАО «Первый Контейнерный Терминал» на основании договора от 20.09.2005 N КА.05-003.

В обоснование дополнительных расходов Общество сослалось на оплату счетов от 03.08.2010 N 00000262866, 00000262868, 00000262871 и 00000262873, выставленных ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» за демередж по спорным контейнерам, и счетов от 03.08.2010 N 00000263119, 00000263122, 00000263124, 00000263125 за дополнительный линейный сбор по контейнерам.

В указанных счетах, исследованных судами двух инстанций, имеется ссылка на договор от 01.06.2010 N 383/MG-DN-11 и указаны все контейнеры N MSCU9881316, GATU8321080, MSCU9643909, MSCU8439953, MSCU9582470, FSCU6117971, CRXU9605011, MSCU7279974. Счета оплачены Обществом в полном объеме платежными поручениями от 14.11.2011 N 1728 и 1730, от 29.11.2011 N 1770 и 1771 (за демередж) и от 24.12.2011 N 1856, 1857, 1858, 1859 (за дополнительный линейный сбор).

Представленный истцом расчет убытков (том дела 1, листы 148 – 150), произведенный исходя из документально подтвержденных ставок, проверен судами и признан обоснованным. Мотивированных возражений относительно размера убытков ФТС в кассационной жалобе не приводит.

Доводы ФТС о недоказанности истцом размера убытков правомерно и обоснованно отклонены судами первой и апелляционной инстанций как несостоятельные и противоречащие материалам дела.

В силу статьи 71 АПК РФ арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств. Арбитражный суд оценивает относимость, допустимость, достоверность каждого доказательства в отдельности, а также достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности. Каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами. Никакие доказательства не имеют для арбитражного суда заранее установленной силы.

В данном случае суды двух инстанций оценили представленные истцом доказательства и признали требования Общества обоснованными.

Кассационная инстанция отклоняет как несостоятельный довод ФТС о том, что Обществом не принимались все зависящие от него меры для предотвращения (уменьшения) убытков. Из содержания обжалуемых судебных актов следует, что данные обстоятельства судами двух инстанций исследовались. Суды

установили, что ООО «Магистральстройсервис» предприняло все зависящие от него меры для предотвращения возникновения убытков или уменьшения их размера. При этом суды обоснованно приняли во внимание, что с целью предотвращения возможных убытков Общество неоднократно обращалось в Таможню с заявлениями и жалобами о незаконности невыпуска товаров в установленные сроки и ходатайствами о принятии мер по выпуску не изъятых и не арестованных товаров в контейнерах; о незамедлительной выгрузке товаров и предоставлению контейнеров, являющихся собственностью агентов линий перевозчиков владельцам во избежание возникновения и/или минимизации убытков.

Кроме того, Общество письменно обращалось в Федеральную таможенную службу (исх. N 3/07-10/16 от 20.07.2010) и Санкт-Петербургскую транспортную прокуратуру (исх. N 19/07-10/19 от 19.07.2010) о нарушении прав и законных интересов Общества бездействием таможенного органа, об отсутствии в чьих-либо действиях состава административного правонарушения и/или преступления незаконности возбуждения дела об административном правонарушении и уголовных дел.

В целях минимизации убытков Общество также обращалось к ЗАО «Первый Контейнерный Терминал» с просьбой о принятии мер по разгрузке контейнеров на территории порта и выдаче порожних контейнеров владельцам линии.

Довод подателя жалобы о том, что заявитель во исполнение контракта от 01.06.2010 N 383/MG-DN-11 не представил доказательств о том, что ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» действует как агент по поручению и в интересах компании «Mediterrannen Shipping Co. S.A.» является новым обстоятельством, о котором ранее стороны не заявляли в судах первой и апелляционной инстанций, а следовательно, не подлежит исследованию судом кассационной инстанции.

Приведенные в кассационной жалобе доводы ФТС направлены по существу на иную оценку установленных судами обстоятельств и установление новых обстоятельств, что в силу статей 286 и 287 АПК РФ в суде кассационной инстанции не допускается.

Учитывая изложенное, суды сделали обоснованный вывод о том, что расходы Общества на демередж и оплату дополнительного линейного сбора в спорный период возникли по вине Таможни и напрямую связаны (причинно-следственная связь) с незаконными действиями (бездействием) таможенного органа.

Согласно пункту 10 статьи 158 Бюджетного кодекса Российской Федерации главный распорядитель средств федерального бюджета выступает в суде от имени казны Российской Федерации по искам о возмещении вреда, причиненного незаконными решениями и действиями (бездействием) соответствующих должностных лиц и органов, по ведомственной принадлежности, выплата средств по исполнительным листам производится за счет казны Российской Федерации из средств Федерального бюджета, выделенных федеральным органам исполнительной власти как главным распорядителем средств федерального бюджета. Таким образом, за неправомерные действия таможенных органов отвечает Российская Федерация в лице Федеральной таможенной службы.

При таких обстоятельствах суды первой и апелляционной инстанций обоснованно взыскали с Российской Федерации в лице ФТС за счет средств казны Российской Федерации заявленную сумму убытков (в размере 1 539 971 руб. 80 коп.) и соответствующую сумму судебных расходов по оплате госпошлины.

Пределы рассмотрения дела в суде кассационной инстанции ограничены проверкой правильности применения судами первой и апелляционной инстанций норм материального и процессуального права с учетом доводов, приведенных в кассационной жалобе, а также соответствия выводов о применении нормы права установленным ими по делу обстоятельствам и имеющимся в деле доказательствам (части 1 и 3 статьи 286 АПК РФ).

Руководствуясь статьей 286 и пунктом 1 части 1 статьи 287 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа

ПОСТАНОВИЛ:

решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 27.06.2012 и постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 09.10.2012 по делу N А56-28245/2012 оставить без изменения, а кассационную жалобу Федеральной таможенной службы – без удовлетворения.

Председательствующий А.В. АСМЫКОВИЧ

Судьи Г.Е. БУРМАТОВА
Л.Б. МУНТЯН

Приложение № 4

ПРЕЗИДИУМ ВЫСШЕГО АРБИТРАЖНОГО СУДА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО
от 13 августа 2004 г. N 81

ОБЗОР ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ
АРБИТРАЖНЫМИ СУДАМИ
КОДЕКСА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

3. Перевозчик вправе требовать с фрахтователя, с которым заключен договор морской перевозки груза с условием предоставления для перевозки определенных судовых помещений, демередж за простой судна сверх сталийного времени (в течение контрсталийного времени) и в том случае, когда к моменту окончания сталийного времени не завершена выгрузка грузов других фрахтователей из других судовых помещений судна.

Перевозчик в соответствии с условиями договора морской перевозки груза и на основании статьи 132 КТМ РФ предъявил в арбитражный суд иск к фрахтователю о взыскании платы за простой судна – демередж – в порту выгрузки.

При рассмотрении спора суд установил, что договор морской перевозки груза (чартер) был заключен истцом с ответчиком на условиях, предусмотренных подпунктом 1 пункта 2 статьи 115 КТМ РФ, с предоставлением для перевозки одного из четырех трюмов судна. Остальные три трюма были предоставлены для перевозки груза другим отправителям.

Условиями чартера определены время для погрузки и выгрузки груза (сталийное время) и размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в портах погрузки и выгрузки в течение контрсталийного времени. Ответчик из предоставленного ему трюма груз за отведенное сталийное время не выгрузил. Однако на момент истечения сталийного времени, предоставленного

фрахтователю, из остальных трюмов не были выгружены грузы и другими получателями.

Суд иск удовлетворил и взыскал с ответчика сумму демереджа, сославшись на то, что контрсталийное время установлено договором морской перевозки груза конкретно для данного фрахтователя. Поэтому невыгрузка грузов другими грузополучателями в сроки, предусмотренные договором морской перевозки груза, не освобождает ответчика от выполнения своих договорных обязательств и ответственности за их невыполнение, включая обязанность уплатить демереджа.

Приложение № 5

Английская судебная практика

NYK BULKSHIP (ATLANTIC) NV V CARGILL INTERNATIONAL SA (THE "GLOBAL SANTOSH")

[2013] EWHC 30 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Field, 1 February 2013

A time charterparty dated 11 September 2008 had been made on amended NYPE terms. Under the charterparty, NYK Bulkship, the claimant as disponent owners chartered Global Santosh to Cargill, the defendant, for one time-charter trip from Sweden to West Africa. The cargo was one of six shipments of cement sold by Transclear SA (a sub-charterer) to IBG Investment Ltd on C&FFO terms under a contract of sale dated 14 December 2007. IBG were named as the notify party on the relevant bill of lading, which also specified the discharge port as "Port Harcourt (Ibeto Jetty)". Pursuant to the "FO" ("free out") part of the sale terms, IBG were responsible for the unloading of the cargo. IBG were also liable to pay Transclear demurrage if unloading of the cargo was delayed. The vessel arrived at Port Harcourt on 15 October 2008 but was held at anchor due to congestion caused in part by the breakdown of IBG's unloader. On 18 December 2008 she was called in to berth but she was sent back because, on the previous day, Transclear had obtained an Arrest Order made by the Federal High Court of Nigeria prohibiting discharge of the cargo to secure a claim for demurrage against IBG for US$1,560,000 for the period 24 October 2008 to 15 December 2008. By mistake, the Arrest Order also mentioned the ship. Following an agreement in respect of demurrage and a subsequent court order authorising the cargo's release, discharge of the cargo began on 15 January 2009 and was completed on 26 January 2009. Cargill withheld hire for the period. Unloading was prohibited by the Arrest Order on the ground that the vessel was off-hire pursuant to clause 49 of the charterparty. Before the arbitration tribunal NYK unsuccessfully contended that the seizure and detention of the vessel as a result of the Arrest Order was occasioned by the personal act or omission of IBG or Transclear who were agents of Cargill. Personal acts

or omissions or defaults of the charterers or their agents were exempt from the off-hire clause ("the proviso").

The judge allowed the appeal, referring the question of causation back to the tribunal. Parties such as sub-charterers or receivers to whom Cargill, by subletting the vessel, had delegated or sub-delegated the performance of its responsibilities under the charterparty could be Cargill's agents for the purposes of the proviso, irrespective of the precise contractual relationship existing between the delegate and the party above him in the contractual chain. However, the proviso would only apply where the act, omission or default of such a delegate occurred in the course of the performance of the delegated task. The object of the proviso was to attribute to the charterers responsibility for the acts, omissions or defaults of others. In adopting the word "agent" the draftsman intended that there should be a closer causal relationship between the act, omission or default and the charterer.

(1) On the facts, Transclear's arrest of the cargo and (by mistake) the vessel was not an act done by Transclear as part of carrying out any responsibility delegated to it by Cargill.

(2) IBG on the other hand became Cargill's delegate of the obligation to unload under clause 8 by reason of the sale contract, including its demurrage provisions. For the purposes of the clause 49 proviso, the failure to unload within the laydays was an act, omission or default that occurred in the course of performing the obligation to discharge as delegated to it by Cargill. IBG's failure to pay demurrage or to secure Transclear's claim also occurred in the course of IBG's performance of the delegated task because IBG's obligation to carry out the process of unloading included the obligation to meet all necessary expenses to clear obstacles to performing that task that resulted from IBG's own failure to get on and unload the cargo. The question of whether the arrest was in fact caused by the default of IBG would be referred back to the tribunal.

PROFINDO PTE LTD V ABANI TRADING PTE LTD

[2013] SGHC 10, Singapore High Court, Judith Prakash J, 16 January 2013

On 19 May 2009 Profindo had agreed to sell 2,750 mt of cement to Abani. The cargo was to be loaded in China and delivered to a port in Madagascar. The terms of the sale were contained in a pro forma invoice. At the discharge port, Abani would discharge the goods within

the allowable laytime of 2.75 days, calculated on the basis that 2,750 mt of cargo would be discharged at the rate of 1,000 mt per day. The contract was on a CFR basis. The vessel having commenced discharge at Diego Suarez, Madagascar, the port authorities unexpectedly required her to interrupt discharge and leave the berth. The parties disagreed on whether the interruption also suspended laytime. Sellers ultimately paid the shipowners a compromise sum, but in the meantime had suffered loss of earnings as a result of being blacklisted by shipowners. In this litigation, sellers claimed for the sum paid in demurrage, loss of earnings and for reimbursement of port disbursements. Buyers counterclaimed alleging that the cement delivered was not of satisfactory quality and that there was a shortfall in the quantity delivered. This was the seller's appeal of the decision of the district judge upon the issues of suspension of demurrage, loss of earnings, shortfall of cement, and costs.

The judge allowed the appeal, except for the claim for loss of earnings.

(1) The burden of proof was on the buyer to show that laytime could be and had been suspended. Under a CFR or CIF contract, the seller was not under any duty to ensure the actual physical delivery of the goods and it was therefore logical that the risk of delay that was interruption of loading before the expiry of laytime should be borne by the buyer, especially when the contract included a demurrage clause which was designed to transfer such risk to the buyer. Further, under the sale contract, the buyer should be liable for port charges even when the vessel was not berthed, and it must therefore also be liable for demurrage for that period. The compromise sum would be awarded instead of that originally claimed because the seller had not consistently claimed the higher sum, although it could have been argued that the demurrage clause in the CFR sale contract between the parties was a free-standing provision of an independent contract unconnected with the contractual arrangements between the seller and the shipowners.

(2) As for the claims for loss of earnings, the seller had failed to satisfy the requirements of remoteness and mitigation.

(3) As for the claim for shortfall, the buyer had counterclaimed for the price of 4 mt of cement out of the delivery of 2,750, because only 2,746 mt had been discharged. This claim failed as the seller's delivery obligation had been fulfilled across the ship's rail at the port of loading, where the full quantity had been recorded in the bill of lading.

ED & F MAN SUGAR LTD V UNICARGO TRANSPORTGESELLSCHAFT MBH

[2012] EWHC 2879 (Comm), High Court of Justice, Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Eder, 23 October 2012

This was the appeal on a question of law of an arbitration award whereby demurrage had been awarded. The charterparty was a voyage charterparty for MV Ladytramp dated 9 June 2010 on the „Sugar Charter Party 1999" form, „1-2 safe berth(s), 1 safe port (intention Santos) but not south of Paranagua". The underlying claim was brought by the shipowners against the claimant charterers for demurrage at Paranagua on 20 June 2010 while the vessel was waiting to load a cargo of sugar. Clause 28 specified that time lost due to mechanical breakdown at a mechanical loading plant was not to count as laytime. The berth or loading place was not specified in the charterparty and the vessel was not ordered to any particular berth, but the sugar was placed in a warehouse with a conveyor belt directly to the „CBL terminal" and adjacent berth. The conveyor belt at that terminal was partially destroyed by fire, resulting in a delay in loading.

The judge held as follows.

(1) On the safe berth point, the tribunal had erred in asking the question whether charterers were under a legal obligation to nominate an alternative loading berth when the terminal in question became unusable. It was not a question of berth nomination but a question of prevention or delay in loading caused by a relevant excepted peril; berth nomination was not a precondition to the operation of clause 28. Naming a berth in the charterparty merely made alternative arrangements for loading at another berth legally impossible without a variation of the charter.

(2) The (partial) destruction by fire of the conveyor belt system for loading could not be said to be a „mechanical breakdown" within the meaning of either of the two words in that expression, so that the exemption from laytime contained in clause 28 did not apply.

(3) Charterers' argument that the rescheduling by the port authority of the loading of vessels after the fire constituted „government interferences" was dismissed.

Atkins International H.A. v. Islamic Republic of Iran Shipping Lines (The A.P.J. Priti) [1987] 2 Lloyd's Rep. 37, at page 41

The A.P.J. Priti was chartered to carry a cargo of bagged urea from Damman to ½ safe berths Bandar Abbas, ½ safe berths Bandar Bushire,

½ safe berths Bandar Khomeini in charter's option. After loading, the vessel was ordered to Bandar Khomeini which she approached by convoy from Bandar Bushire. Whilst on voyage she was stuck by missile and returned to Bandar Bushire where she was discharged.

The Court of Appeal held that the charterers had given the warranty as to the safety of the port selected. Bingham L.J. said (at pages 41-42): "In my view the charterers' first obligation (relevant for present purposes) was to declare a discharge port upon completion of loading. They could declare any of the three named destinations because these three destinations were the subject of express agreement. They did not expressly warrant in the charterparty that any of these ports was or would prospectively be safe. Nor is there any reason to think they did so when making the declaration: the finding simply is that the vessel was ordered by the Charterers to proceed to Bandar Khomeini for discharge. There is no ground for implying a warranty that the port declared was prospectively safe because the omission of an express warranty may well have been deliberate, because such an implied term would at best lie uneasily beside the express term of the charter".

Stanton v. Richardson (1872) L.P. 7 C. 421, 430, affirmed (1874) L.P. 9 C. 390 (Ex. Ch.) affirmed (1875) 3 Asp. M. L. C. 23 (H.L.)

The Isle of Wight was chartered for a voyage from Iloilo, Philippines to Europe with a cargo of various articles in charterers' option, including sugar in bags. Different freight rates were specified for dry and for wet sugar. The charterers shipped entirely wet sugar, and the ship's pumps, although perfectly adequate for ordinary purposes, were unable to deal with the molasses which seeped from the bags and accumulated in the bottom of the hold. Accordingly the cargo had to be discharged, and the charterers refused to furnish another cargo. Brett J. put the following among other questions to the jury: @was the sugar which was offered to the captain reasonable cargo to be offered?" and the jury answered in the affirmative. It was held that this was correct test. The court rejected the owners' contention that, the ship being seaworthy in a general sense, the charterers must tender a cargo suitable for the particular ship, Bovill C.J. saying:

"Under such a charter there is no doubt that the cargo offered must be a reasonable cargo of the description specified, but I am not aware of any authority to support the proposition that the charterer is bound to offer a cargo suitable to the particular ship in the state in which she

is at the time of loading. The only limit with respect to the nature of the cargo which the charterer may ship appears to be the of reasonableness. [Counsel for the owners] suggested as an illustration of his contention, the offer of the exceptionally large pieces of machinery or heavy guns under a charter which simply provided for a cargo of merchandise. The answer to the arguments derived from that illustration appears to be that in such a case the jury would probably say that such a cargo was not a reasonable cargo to offer; that seems to me the only mode in which such a case could be disposed of".

Hain SS. v. Tate & Lyle (1936) 41 Com. Cas. 350.

The Tregenna was chartered to load a full cargo at a number of ports in the Caribbean as ordered. As a result of a failure by the owner's agents to pass on the master the nomination of the next loading port (San Pedro) the ship proceeded towards Q. The mistake was discovered and the ship recalled to San Pedro, where she loaded cargo. On leaving the port she stranded and general average expenses were incurred. On arrival of the ship at her destination (London) the consignees of the cargo already on board at the time of the deviation, to whom the bills of lading had been indorsed, entered into average bonds whereby they undertook to pay "the proper and respective proportion of any …general average… to which the shippers or owners of such consignments may be liable to contribute…". The shipowners claimed general average contribution and bills of lading freight from the consignees, who resisted the claim on the ground that the deviation had destroyed all rights to freight of to contribution.

It was held in the House of Lords that general average was recoverable from the consignees, on the following grounds:

(i) The owners of the goods at the time of the deviation were the charterers, and they had affirmed the contract by ordering the ship back to San Pedro. It followed that general average was due from the "shippers or owners" of the consignment within the terms of the average bonds;

(ii) The consignees had not waived the deviation by taking delivery of their cargos, and had therefore been released by the deviation from any contractual liability under the bills of lading to contribute; however, the average bonds were a separate engagement, and since there was a liability to contribute within the express term of the bound, the claim succeeded.

The claim for freight failed, because there was no engagement under the average bonds to pay freight and any liability under the bills of lading had been discharged by the deviation; while in certain cases an obligation to pay a reasonable freight, on the basis of the quantum meruit, would be implied, no such implication could be made in the present case since the consignees had purchased the goods on the "arrived" terms and freight was payable, under the charterparty, by the charterers in New York after delivery.

E. L. Oldendorff & Co. v. Tradax Export(the Johanna Oldendorff) [1974] A. C. 479.

The Johanna Oldendorff was chartered on the Baltimore Berth from C charterparty to discharge at one out of a number of United Kingdom ports. The charterers ordered her to discharge at Liverpool/ Birkenhead. No berth was available on her arrival and so she anchored at the customary waiting area which was at the bar of the River Mersey, 17 miles from the commercial area of the port, although the bar was within what the umpire described as the "legal, fiscal and administrative area of the port'.

The question was whether the notice of readiness was validly tendered so as start laytime counting.

The House of Lords held that it was validly tendered, overruling the earlier decision of the House of Lords in The Aello [1961] A. C. 135 insofar as it decided that a vessel must have arrived in "the commercial area of the port" before notice of readiness could be tendered.

Lord Reid, with whom Lord Diplock and Simon of Glaisdale agreed, expressed the test(at page 535) in these terms: "Before a ship can be said to have arrived at the port she must, if she cannot proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she is at the immediate and effective disposition of the charterer. If she is at a place where waiting ships usually lie, she will be in such a position unless in some extraordinary circumstances, proof of which would lie in the charterer".

Akt. Reidar v. Acros [1927] 1 K . B. 352, discussed in Total Transport Corp. v. Amoco Trading(The Altus) [1985] 1 Lloyd's Rep. 432 and The Bonde [1991] 1 Lloyd's Rep. 136.

The Sagatind was chartered to load a full and complete cargo of timber at Archangel at a freight referable to the quantity loaded.

The loading took longer than the agreed laydays and was therefore completed during the winter season, which meant the vessel was permitted only to load her winter marks. A "full and complete cargo" was less than it would have been if the vessel had loaded within the laydays and so the owners received less freight. They claimed their lost freight from the charterers who argued that, because the loss resulted from the delay in loading, their liability was limited to the demurrage payable under the charter.

The Court of Appeal held that the owners were entitled to recover the lost freight. Atkin L. J. said (at page 363): "The provisions as to demurrage quantify the damages, not for the complete breach, but only such damages as result from the detention of the vessel. For correlative to the ship's right to receive the agreed damages is the charterer's right to detain the ship of the purpose of the enabling him, if possible, to perform his broken contact and so mitigate any further damage. If, however, for reasons other than the shipowner's default, the charterer becomes unable to do that which he contracted to do – namely, put a full and complete cargo on board during the fixed laydays, the breach is never repaired, the damages are not completely mitigated and the shipowner may recover the loss which he has incurred in addition to his liquidated demurrage…"

Sargant L.J. thought that the breach of charter in failing to load what was a full and complete cargo as ascertained at the date of the vessel's arrival at Archangel was a breach which was distinct from mere dalay. Bankes L.J., while agreeing in the result, seems to have thought also that the existence of the demurrage agreement did not exclude the additional claim for special damage.

Приложение № 6

Арбитражные оговорки LMAA

Arbitration Clause (BIMCO/LMAA)

(a) This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

In cases where the claim or any counterclaim exceeds the sum agreed for the LMAA Small Claims Procedure and neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US$400,000.00 (or such

other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure current at the time when the arbitration proceeding are commenced.

Where the reference is to three arbitrators the procedure for making appointments shall be in accordance with the procedure for full arbitration stated above.

(b) Notwithstanding the above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under the above, the following shall apply:

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator’s costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

Suggestions for Incorporating Clauses LMAA

"This contract is governed by English law and all disputes arising under or in connection with it shall be referred to arbitration in London. Arbitration shall be conducted in accordance with one of the following LMAA procedures applicable at the date of the commencement of the arbitration proceedings: –

(i) Where the amount claimed by the Claimants is less than US$400,000.00, excluding interest, (or such other sum as the parties may agree and subject to paragraph (ii) below), the reference shall be to a tribunal of three arbitrators and the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure;

(ii) Where the amount claimed by the Claimants is less than US$100,000.00, excluding interest (or such other sum as the parties may agree) the reference shall be to a sole arbitrator and the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure.

(iii) In any case where the LMAA procedures referred to above do not apply, the reference shall be to three arbitrators in accordance with the LMAA Terms current at the date of commencement of the arbitration proceedings".

Приложение № 7

Министерство транспорта и связи Украины

ГП «ОДЕССКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

П Р И К А З
№ 238

Об утверждении новой редакции Свода Обычаев Одесского морского торгового порта — *16.04.2008 г.*

В связи с изменением редакции Свода Обычаев Одесского морского торгового порта и руководствуясь Уставом порта, –

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Свод Обычаев Одесского морского торгового порта в новой редакции.
2. Начальнику юридической службы Морию А.Г. зарегистрировать новую редакцию Свода Обычаев порта в Одесской региональной Торгово-промышленной палате.
3. Ввести в действие новую редакцию Свода Обычаев порта с даты регистрации новой редакции Свода Обычаев Одесского морского торгового порта в Одесской региональной Торгово-промышленной палате.
4. Опубликовать новую редакцию Свода Обычаев порта на сайте Одесского морского торгового порта (www.port.odessa.ua).
5. Всем руководителям служб и подразделений порта, начальникам отделов во взаимоотношениях с другими субъектами предпринимательской деятельности, независимо от форм собственности (в том числе и иностранными), иными транспортными предприятиями и организациями, независимо от их ведомственной принадлежности, руководствоваться новой редакцией Свода Обычаев Одесского морского торгового порта наряду с нормами действующего законодательства.

Начальник ГП «ОМТП» Н.П. Павлюк

Статья 1

1. Свод Обычаев Одесского морского торгового порта (в дальнейшем – СОП) содержит в себе сложившиеся и применяемые в порту правила, обусловленные технологией погрузо-разгрузочных работ при обслуживании судов, грузов и пассажиров.

2. Учитывая особенность ведения хозяйственной деятельности, на территории Одесского порта на договорных условиях с портом могут осуществлять свою деятельность предприятия всех форм собственности (стивидорные компании, предприятия совместной деятельности и др.), далее Предприятия.

3. СОП утверждается начальником порта и легализуется заключением Одесской региональной Торгово-промышленной палаты.

Статья 2

СОП регламентирует:

– производственный режим работы;
– очередность захода и выхода судов в (из) порт(а);
– порядок и условия постановки, обработки и обслуживания находящихся в порту судов, грузов и пассажиров;
– порядок и условия завоза в порт, пребывания в порту и вывоза груза иными видами транспорта;
– порядок и условия хранения грузов на складах порта;
– порядок по предотвращению загрязнения окружающей среды;
– порядок и условия осуществления охраны судов службой морской безопасности порта (СМБ).

Статья 3

СОП применяется в случаях:

– отсутствия договора морской перевозки;
– отсутствие в договоре, или ином документе, являющемся его составной частью, правил, касающихся урегулирования отношений, оговоренных в статье 2 СОП;
– ссылки на них в договоре морской перевозки или ином договоре либо ином документе;
– во всех иных случаях, предусмотренных специальными дополнениями и изменениями, изданными надлежащим образом.

Статья 4

СОП разработан на основании:

– Кодекса торгового мореплавания Украины;

– Закона Украины «О внешнеэкономической деятельности»;

– Устава Одесского морского торгового порта;

– Обязательных постановлений по Одесскому морскому торговому порту;

– международной практики работы морских портов;

– других нормативно-правовых актов Украины и международных соглашений, регламентирующих взаимоотношения предусмотренные ст. 2 СОП.

Статья 5

1. Одесский морской торговый порт (далее – порт) открыт для захода судов круглый год.

2. Порт осуществляет работы (вход-выход судов) круглосуточно.

3. Порт осуществляет круглосуточно перевалку грузов на договорных условиях.

4. Нормальным (обычным) рабочим временем в порту считается период с 8:30 до 17:30 часов ежедневно за исключением выходных и праздничных дней.

5. К выходным и праздничным дням в соответствии с действующим законодательством относятся: суббота и воскресенье, 1 января (Новый год), 8 марта (Международный женский день), 1 и 2 мая (День трудящихся), 9 мая (День Победы), 28 июня (День конституции), 24 августа (День независимости), а также дни религиозных праздников: Рождество Христово (7 января), Пасха и Троица.

Статья 6

1. Допустимые осадки для захода и выхода судов объявляются начальником порта распоряжением по порту.

2. Услуги лоцмана по проводке судна в порт (из порта), перешвартовки судна в порту являются обязательными и производятся на условиях и по нормам, указанным в «Обязательных постановлениях по Одесскому морскому торговому порту» (далее – ОПП), в том числе при перешвартовке судна с выведенными из эксплуатации главным двигателем, рулевым или якорным устройствами.

3. В порт принимаются суда, имеющие действующее оборудование по предотвращению загрязнения окружающей среды, соответствующее требованиям природоохранного законодательства Украины и требованиям МАРПОЛ 73/78 (действующие сертификаты, свидетельства, результаты испытаний на эффективность, планы предотвращения загрязнений, заполненные журналы и т.п.).

4. В акватории порта разрешен сброс только сточных вод очищенных в судовых установках, которые отвечают установленным требованиям, подтверждены свидетельством классификационного общества и проверены на эффективность их работы. Установки по очистке сточных вод должны эксплуатироваться в штатном режиме, согласно инструкции на данную систему. Решение о соответствии качества вод нормам предельно допустимой концентрации веществ – принимается природоохранной службой порта.

5. Сброс льяльных вод в акватории порта запрещается.

6. Все суда, имеющие закрытую фановую систему, перед выходом в море должны сдать фекальные воды на плавсборщики порта. Все суда, имеющие действующие установки по очистке сточно-фановых вод, перед выходом в море должны подтвердить отсутствие накопленных фекальных вод на борту.

7. На акватории порта запрещается производить продувание выхлопных труб, а также загрязнять атмосферу сверх нормативным (разрешенным) выбросом загрязняющих веществ, в т.ч. запрещается сжигать любые отходы в судовых инсинераторах.

8. Снятие твердых судовых отходов с судов, стоящих у причала, производится по заявкам агентов, в заявке должно указываться количество мусора по категориям сбора. Отходы с судов принимаются только рассортированными на категории в соответствии с требованиями конвенции МАРПОЛ 73/78 и упакованными в отдельные полиэтиленовые мешки. Срок исполнения заявки для пассажирских судов не менее суток. Все суда перед выходом в море должны подтвердить отсутствие накопленных отходов на борту.

9. Судам, имеющим действующее оборудование по предотвращению загрязнения окружающей среды, соответствующее требованиям природоохранного законодательства Украины и требованиям МАРПОЛ 73/78 (действующие сертификаты, свидетельства, результаты испытаний на эффективность, планы предотвращения загрязнений, заполненные журналы и т.п.) могут быть предоставлены льготы по санитарному сбору в порту, в случаях предусмотренных законодательством.

Решение о соответствии судна природоохранным требованиям принимается природоохранной службой порта.

10. Действия по предотвращению загрязнения акватории порта нефтепродуктами, вредными веществами, сточными водами регулируются ОПП.

Статья 7

1. Порядок и условия необходимой в период зимней навигации ледокольной проводки судов в порт (из порта) определяются в соответствии с ОПП.

2. Действие, сроки и продолжительность ледовой обстановки в порту объявляется Капитаном порта.

Организация и надзор за ледовой проводкой судов на подходах к порту и в пределах его акватории осуществляется Капитаном порта.

3. Во время действия ледовой компании с грузовладельцев взимается ледовый сбор согласно Приказа Минтранса Украины № 188 от 12.03.2003г. (с изменениями и дополнениями).

4. В случае отсутствия льда в акватории Одесского порта, ледовая компания объявляется в соответствии с Приказом Минтранса Украины № 188 от 12.03.2003г., в период с 01 по 14 февраля. В этом случае, грузовладельцы не освобождаются от уплаты ледового сбора, независимо от наличия льда в акватории Одесского порта.

Статья 8

1. Производственная деятельность по перевалке и хранению грузов, а также предоставление сопутствующих услуг на территории порта может осуществляться портовыми производственно-перегрузочными комплексами (ППК) и другими Предприятиями по заключенным с портом договорам.

2. Обработка транспортных средств (судов, вагонов, автотранспорта) в порту производится собственными портовыми либо находящимися в распоряжении Предприятий мощностями.

3. Все операции, выполняемые на территории порта и относящиеся к основным видам его деятельности, могут осуществляться только силами порта и Предприятий. В исключительных случаях, при производственной необходимости, для выполнения указанных работ могут быть привлечены другие организации после согласования с начальником порта.

4. Каждое Предприятие самостоятельно несет ответственность перед своими клиентами по заключенным договорам на оказание вышеуказанных услуг.

5. Выгрузка с судов и погрузка на суда рефрижераторных грузов, зерна, сахара-сырца, опасных грузов, удобрений насыпью производится по прямому варианту, а также через складские помещения порта и Предприятий.

6. Опасные грузы (другие грузы, предоставляющие угрозу жизни и здоровью людей) принимаются портом по согласованию с соответствующими государственными и портовыми службами и перерабатываются портом в соответствии с действующими международными и национальными нормативно-правовыми актами.

7. Завоз грузов в порт производится в соответствии с договорами, планами, графиками и другими документами, подписанными или согласованными с портом, равномерно распределенными партиями в течение оговоренного периода (обычно месяц).

8. Несогласованные и не подтвержденные к приему грузы портом могут быть не приняты и возвращены за счет экспедитора/отправителя.

Грузы, отправленные в период объявленной портом «конвенции» (временное ограничение перевозок грузов железнодорожным транспортом по железной дороге, вызванное накоплением не выгруженного подвижного состава в пункте назначения), либо в период других запретов объявленных уполномоченными организациями и прибывшие в порт, портом не принимаются, либо могут быть приняты в рамках согласованных с портом отдельных графиков. Все расходы и штрафные санкции, связанные с простоем транспорта и груза по этой причине, относятся на счет стороны экспедитора/отправителя производивших отправление грузов подвижным составом в указанный период.

Статья 9

1. Порт, в пределах своей территории и акватории, осуществляет на основании договоров с судовладельцами, фрахтователями и другими клиентами работы и услуги, включающие:

– погрузку, выгрузку судов (включая работы, проводимые под руководством судовой администрации), штивку, сепарирова-

ние, крепление, раскрепление груза, а также сухую зачистку судовых помещений после выгрузки;

– транспортно-экспедиционные и складские операции с грузами, перевалку грузов с одного вида транспорта на другой;

– оформление всего комплекта грузовых документов по приему и отправке груза;

– перевалку грузопотоков на основании прямых договоров с клиентурой по действующим либо отдельно согласованным ставкам и тарифам;

– бункеровку судов смазочным материалом;

– водоснабжение судов у причала или в акватории порта, снятие льяльных, балластных, фекальных вод, снятие мусора;

– бонирование;

– опломбирование судовых клапанов, через которые возможен сброс вредных веществ;

– ликвидацию аварийных разливов нефтепродуктов;

– предоставление буксиров для производства швартовых операций;

– предоставление свободных причалов для материально-технического снабжения, мелкого ремонта, отстоя и других нужд;

– ремонта судов;

– оформление прихода-отхода судна;

– крепление грузов;

– предоставление места для производства фумигации и дегазации;

– обслуживание пассажиров парусно-моторных яхт и прогулочных судов;

– обеспечение охраны судов службой морской безопасности порта;

– другие услуги по согласованию сторон.

2. Кроме того, порт оказывает услуги по погрузке (выгрузке), складированию и хранению грузов на основе договоров.

3. В отдельных случаях порт разрабатывает с заинтересованными сторонами особые условия переработки отдельных видов грузов и обработки транспортных средств и объявляет их в приложении к настоящему СОП.

4. Предприятия, в пределах отведенной им территории, осуществляют по договорам с судовладельцами, фрахтователями и другими клиентами работы и услуги, включающие:

– погрузку, выгрузку судов (включая работы, проводимые под руководством судовой администрации), штивку, сепарирование, крепление, раскрепление груза, а также сухую зачистку судовых помещений после выгрузки;

– транспортно-экспедиционные и складские операции с грузами, перевалку грузов с одного вида транспорта на другой;

– оформление всего комплекта грузовых документов по приему и отправке груза;

– перевалку грузов на основании прямых договоров с клиентурой по действующим либо отдельно согласованным ставкам и тарифам в порядке, предусмотренном законодательством;

– крепление грузов;

– другие услуги по согласованию сторон и портом.

5. Нерезиденты осуществляют оплату оказанных услуг в иностранной валюте.

Статья 10

1. Хранение и перевалка груза в порту осуществляется на грузовых складах порта в соответствии с рабочими технологическими картами с соблюдением норм допустимых нагрузок. В исключительных случаях, при сильной загруженности порта, хранение грузов может осуществляться на свободных площадях порта с соблюдением правил техники безопасности по согласованию с администрацией порта.

2. Прием, размещение, хранение и выдача грузов в порту осуществляется в соответствии с Общими и специальными правилами перевозки грузов. Учитывая специфику работы некоторых производственно-перевалочных комплексов порта (ДП «ГПК Украина», ОАО «Одесский портовый холодильник», ДП «Приста-Ойл Украина», ООО «Одесский портовый производственно-перевалочный комплекс») допускается использование в работе других форм бланков грузовых перевозочных документов и отличие в документальном оформлении грузов. Указанные отличительные особенности должны согласовываться с администрацией порта, если они не утверждены в порядке, предусмотренном действующим законодательством Украины.

Статья 11

1. Капитаны судов (судовладельцы), через компании, предоставляющие услуги по агентированию, обязаны письменно сообщать порту информацию – предварительный нотис о подходе за 10 и 6 суток до планируемой даты прихода, а также уточнять время прихода судна в порт за 72, 48, 24 и 4 часа (местное время порта прибытия), а при меньшей длительности перехода – не позднее чем через 2 часа после выхода судна из предыдущего порта.

2. Судовладелец может изменить даты подхода заявленных судов;

3. Информация капитана (судовладельца) должна содержать:

– наименование судна;

– собственника судна, судовладельца (фрахтователя);

– тип судна;

– планируемую дату прихода судна в порт;

– наличие подруливающего устройства, его работоспособность и мощность;

– осадку на приход на нос и на корму;

– данные о грузах, которые должны быть выгружены (погружены) в порту (грузовой список с указанием названия и массы (в тоннах) грузов по номенклатуре, соответствующей номенклатуре грузопотоков, для которых установлены ВН);

– количество трюмов, предъявленных к выгрузке/погрузке, грузовой список по укрупненной номенклатуре с указанием количества каждого груза (в очередности выгрузки из трюма сверху вниз, и погрузки в трюм снизу вверх), а также особых физико-химических свойств грузов в соответствии с сертификатом качества;

– сведения о тяжеловесных, длинномерных и негабаритных грузах;

– сведения о наличии опасных грузов на борту судна, не зависимо от того, будут ли они выгружаться в порту, или следуют транзитом;

– сведения о готовности судна для производства грузовых операций через все или часть люков, заявку на выполнение всех операций по обслуживанию судна с указанием потребного количества бункера и воды;

– сведения о соответствии судна международным конвенциям по безопасности и предотвращению загрязнения окружающей

среды, а также сведения, подтверждающие эффективность применяемых природоохранных технологий.

4. Обо всех задержках на пути, которые могут вызвать задержку судна против указанных сроков предполагаемого прибытия, капитан обязан немедленно известить порт через агента. В противном случае, а также в случае отсутствия информации и представления капитаном судна несвоевременной информации сталийное время судна увеличивается на 24 часа.

Статья 12

1. Прием судов в порт под обработку, стоянку и другие операции производится на основании договоров (соглашений) только после предварительного согласования с ППК/Предприятием и подтверждения Администрации порта.

2. На основании подтвержденных номинаций судов, порт составляет График подхода судов под обработку, исходя из заявленной даты прихода судна и полного использования установленных и действующих валовых норм.

3. Экспедиторы от имени грузовладельцев/грузоотправителей, должны предоставить порту заявки о сроках готовности грузовых партий под погрузку по конкретному судну (номинации) не позднее, чем за 10 суток до даты ожидаемого подхода.

4. На основании предоставленных номинаций Главной диспетчерской порта суда включаются в График подхода. Фиксация в определенных датах лэйкен осуществляется исходя из оперативной обстановки в порту.

5. Постановка судов под обработку осуществляется с учетом подтвержденных дат лэйкен, очередности подхода судов и освобождения причалов порта, на которых должна осуществляться перевалка. Прибытие судна ранее подтвержденных сроков лэйкен не дает права на первоочередную постановку к причалу. В случае если судно прибыло позднее своих подтвержденных дат лэйкен, право и очередность постановки к причалу судном теряются. В случае занятости причала на момент прибытия подтвержденного судна в свой лэйкен, судно не теряет права на первоочередную постановку к освободившемуся причалу, даже если причал освободится позднее подтвержденных сроков лэйкен. Все последующие прибывшие суда ставятся к причалу согласно срокам лэйкен в порядке очередности.

6. Суда с зерновыми грузами, сахаром-сырцом навалом и рефрижераторными грузами включаются в График подходов в соответствии с подтвержденными Главной диспетчерской датами лэйкен или в порядке очередности подачи нотисов о подходе судов с этими грузами в порт и при условии согласования планов подачи вагонов под вывоз импортных грузов, экспедитором не позднее, чем за 10 суток до начала планируемого месяца.

7. Отсутствие в течение суток информации от судовладельца/грузоотправителя о несогласии с предложенными портом сроками обработки и обслуживания судна означает согласие судовладельца/грузоотправителя с предложением порта.

11. В период зимней навигации при необходимости ледовой проводки, датой прихода по графику, считается дата его подхода к месту формирования каравана. После проводки в порт, суда принимаются к обработке и обслуживанию в очередности, установленной Графиком подхода.

12. Судно, включенное в График подхода, но поданное в порт под другие грузы (с другими грузами), не предусмотренные Графиком подхода и требующие для обработки перегрузочный комплекс другой специализации, считается прибывшим в порт вне графика.

Статья 13

1. Ежедневно до 11:30ч., Главной диспетчерской порта, при участии Предприятий и подразделений порта, составляется ССП (сменно-суточный план работы порта), которым планируется постановка и обработка флота, выход людей, использование техники для выполнения производственных задач порта. На основании ССП составляется план швартовых операций (работ).

2. Обработка судов планируется портом/Предприятием согласно утвержденных Валовых норм обработки судов в порту (ВН). В том случае, когда в договоре морской перевозки или его заменяющем документе оговоренная чартерная норма превышает ВН, обработка судна производится по утвержденным ВН порта.

3. После утверждения сменно-суточного плана на селекторном совещании, все производственно-перегрузочные комплексы, Предприятия обязуются выполнять ССП, если на момент утверждения плана не было замечаний.

4. Учитывая производственную деятельность и временные интервалы, а также специфику при проведении швартовых работ, в порту существует следующий порядок планирования очередности проведения швартовых операций при постановке или выводе судов к/от причалов порта в зависимости от типа судна:

- Право первоочередной постановки либо выхода из порта имеют – пассажирские и грузопассажирские суда;
- Вторые по очередности – суда контейнеровозы;
- Третье по очередности – суда танкера и газовозы;
- Четвертые по очередности – прочие суда (сухогрузы, балкера и др.).

Администрация порта имеет право в оперативном порядке изменить очередность постановки или вывода грузовых судов исходя из принципа безопасности, рационального использования мощностей порта и эффективности расстановки судов к причалам порта для выполнения ССП.

5. Порядок и очередность обработки судов на причале № 2 контейнерного терминала порта определяется исходя из принципа максимальной экономической эффективности для порта и оператора контейнерного терминала.

6. Всякое судно обязано швартоваться для грузовых операций к месту, указанному Администрацией порта.

7. При отказе судна производить швартовку, право и очередность постановки теряются.

8. Отказ в постановке вследствие небезопасности (по мнению судна) предложенного портом причала должен быть обоснован письменно не позднее, чем через 2 часа после получения агентом от порта плана швартовых работ.

Статья 14

1. Под стояночным временем судна понимается все время нахождения судна в порту с момента прихода его в порт (окончания швартовки к причалу или постановки на якорь в пределах портовых вод по указанию порта) до момента выхода его из порта (начала отшвартовки от причала или съемки с якоря).

2. Для учета стояночного времени, фактически затраченного судном в порту, судно (агент) совместно с портом ведет акт учета стояночного времени (в дальнейшем SOF, Statement of facts).

3. Если судно в данном порту выгружается, а затем грузится, то SOF составляется отдельно для выгрузки и погрузки.

4. SOF подписывается капитаном судна (агентом) и представителями порта (перевалочного комплекса, который осуществлял выгрузку/погрузку судна). Подписание сторонами SOF не должно задерживать отход судна.

5. Записи в SOF изменениям не подлежат, и ни одна из сторон не вправе отказаться от его подписания. При наличии разногласий сторона, имеющая возражения, вносит в SOF соответствующую оговорку.

6. В SOF в хронологическом порядке фиксируются в часах и минутах все производственные операции с момента прибытия судна в порт и до выхода его в рейс, а также все задержки в обработке, вызвавшие прерывание сталийного времени судна, с указанием их продолжительности и причин, оформленных в необходимых случаях актами.

7. SOF ведется на украинском, русском либо английском языках.

Статья 15

1. Под сталийным временем судна понимается время, полагающееся порту/Предприятию по установленным валовым нормам для выполнения всех операций по обработке и обслуживанию судна с учетом их максимального совмещения.

2. В сталийном времени учитывается также время на выполнение операций комплексного обслуживания флота, не учтенных в валовой норме (ВН).

3. ВН устанавливается в тоннах (единицах) груза на сутки по укрупненной номенклатуре грузопотока для судов 5-й группы, прибывающих в порты в подтвержденные даты лэйкен, согласно номинаций (грузоотправителей/получателей, экспедиторов). Для судов, прибывающих с опозданием, ВН уменьшается на 50 %. Для судов прибывающих в порт без предварительного подтверждения даты лэйкен, ВН устанавливается по соглашению сторон.

4. В случае превышения фактически затраченного времени над нормативным, на выполнение вспомогательных операций по независящим от порта/производителя работ причинам сталийное время увеличивается на величину превышения.

5. Для каждого судна определяются плановые сроки обработки и обслуживания, определяемые утвержденными начальником порта ВН, либо ВН оговоренными Предприятием, в случае обслуживания судна по собственному договору.

6. Судно считается прибывшим в срок, если оно прибыло к приемному бую или причалу порта (в зимний период к кромке льда) и подало нотис (радионотис) о готовности к обработке и обслуживанию не позднее подтвержденной Администрацией порта даты лэйкен.

7. Судно считается прибывшим с опозданием, если оно прибыло к приемному бую или к причалу порта (в зимний период к кромке льда) и подало нотис (радионотис) о готовности к обработке и обслуживанию позднее подтвержденной Администрацией порта даты лэйкен.

8. Судно считается прибывшим вне плана обработки, если оно не было подтверждено портом.

9. Судно-субститут должно полностью удовлетворять условиям перевозки груза, предназначенного для заменяемого судна без ущерба своевременной доставки груза, а также соответствовать плановому судну по конструктивному типу, осадке; иметь загрузку, соответствующую специализации причала, намеченного для обработки планового судна, и не увеличивающую время погрузо-разгрузочных работ, определенного по валовым нормам для заменяемого судна.

10. О замене судна судовладелец должен известить порт не позднее чем за 3 суток до даты прихода судна в порт.

Статья 16

1. После прихода судна в порт, а также после окончания выгрузки (в том случае, если судно переходит под погрузку), капитан (агент) судна вручает представителю порта нотис о готовности судна к обработке и обслуживанию на все или часть трюмов. В необходимых случаях готовность трюмов к погрузке (выгрузке) груза должна быть подтверждена соответствующей инспекцией (комиссией), вызываемой по заявке судна агентом судна или портом.

2. Ко времени, указанному в предъявленном порту нотисе, капитан должен обеспечить готовность постановки судна к причалу, всех трюмов и палубы, подлежащих выгрузке (погрузке) согласно грузового плана (каргоплана), грузовых средств и люков судна,

включая их открытие, для производства погрузо-разгрузочных работ, освещение мест производства работ (в трюмах, на палубе, у борта судна) в соответствии с требованиями пожарной инспекции и правилами безопасности труда в морских портах.

3. Грузоподъемность судовых кранов (лебедок) должна быть подтверждена документами классификационного общества.

4. Судно считается готовым к погрузке навалочных грузов при наличии четкой грузовой марки на штевнях и по миделю, легко читаемой шкалы углублений, позволяющей определить количество погруженного груза по осадке; отсутствии балластных вод или наличии их в количестве, которое может быть откатано судовыми средствами без перерыва погрузки.

5. Судовладелец имеет право изменить очередность обработки принадлежащих ему судов, если это не затронет интересов других судовладельцев и порта, в соответствии с чем, порт вносит по его представлению необходимые изменения в Графике подхода и ССП.

6. По просьбе грузовладельца (судовладельца) порт может принять к обработке вне очереди судно с грузами, требующими выгрузки в связи с угрозой потери качества на основании заключения Торгово-промышленной палаты, Государственной хлебной инспекции с отнесением на грузовладельца и судовладельца всех расходов и убытков, связанных с внеочередной обработкой этих судов и грузов.

Статья 17

1. Счет сталийного времени сухогрузного флота одинаков для всех судов, приходящих для выгрузки-погрузки в порт.

1.1.Счет сталийного времени судна, включенного в График подхода начинается:

- с 13:00 ч. текущих суток, если судно прибыло до полудня текущих суток;
- с 8:00 ч. следующих суток, если судно прибыло после полудня текущих суток;
- с 13:00 ч. понедельника (после праздничного дня), если судно прибыло в течение выходных (праздничных) дней;
- с 8:00 ч. понедельника (после праздничного дня), если судно прибыло после полудня в пятницу (предпраздничный день).

1.2. Суббота и воскресенье начиная с 17:30 ч. пятницы и заканчивая 08:30 ч. понедельника из сталийного времени исключается независимо от того, производились ли грузовые операции или нет.

1.3. Счет сталийного времени начинается не ранее даты, предусмотренной графиком и подтвержденной портом (даты лэйкен).

2. Сталийное время судна, прибывшего в порт и принятого под обработку, рассчитывается путем деления массы (единиц) груза, подлежащего погрузке (выгрузке), на соответствующую валовую норму с учетом группы этого судна.

3. В случае, если группа судна не установлена, она определяется по следующей формуле через коэффициент конструктивной неравномерности:

$$Кн = Wc / (n * Wнт);$$

где Wc – грузовместимость судна, м.куб.; n – количество расчетных грузовых люков на судне; Wнт – грузовместимость одного из наибольших трюмов с твиндеком (или одного трюма), м. куб.. При определении коэффициента конструктивной неравномерности трюмов грузовместимость трюмов для судов, для люков имеющих длину от 20 до 30 метров делится на две равные части, а при длине люков от 30 до 40 метров на три равные части. После чего полученный коэффициент округляется по значению и приравнивается к ближайшему поправочному коэффициенту через таблицу приведенную ниже и таким образом определяется группа судна.

Например: т/х «CALEDONIA», DWT = 35059 мт, LOA= 188, 30 м.Чистая грузовместимость Wc=45074 м.куб.; Количество трюмов/люков – 9/9; Грузовместимость одного из наибольших трюмов Wнт = 4188,8 м.куб.. Кнт= 45074 / (9 * 4188,8)= 1.20 Группа судна равна 6.

4. Если группа судна, для которой рассчитывается сталийное время, ниже (выше) установленной в ВН группы характерного судна, то ВН понижается (повышается) в соответствии с поправочными коэффициентами к ВН.

5. Поправочные коэффициенты к ВН обработки судов:

Группа характерного судна	Группа обрабатываемого судна				
1	2-3	4	5	6-8	
5	0,27	0,62	0,81	1,0	1,22

6. При перегрузке грузов с морского судна на морское судно «борт-борт» и из морского судна на речное (и наоборот) применяются нормы, рассчитанные по группе лимитирующего судна.

7. Если на судне должна производиться выгрузка (погрузка) грузов двух или более наименований, для которых установлены разные ВН, то сталийное время рассчитывается как сумма времени, определенного для перегрузки каждого груза по установленной для него ВН.

8. При догрузке (довыгрузке) судна, предъявившего к обработке все трюмы, ВН применяется с коэффициентом 0,75 (0,9).

9. При подаче в порт судна, предъявляющего согласно каргоплану к погрузке (выгрузке) груз не на все количество трюмов, ВН снижается пропорционально отношению количества предъявленных трюмов ко всему количеству трюмов, но не более, чем к 5 трюмам для генеральных и не более, чем к 4 трюмам для навалочных и насыпных грузов.

10. В случаях необходимости специального и дополнительного крепления грузов по требованию судна, применение особо трудоемких подготовительных операций при выгрузке груза, в связи с его состоянием (киркование, пневморыхление, полное или частичное перетарирование), при перегрузке ядовитых и огнеопасных грузов с применением противогазов и т.п., порту/Предприятию предоставляется дополнительное время, устанавливаемое по соглашению сторон, которое добавляется к сталийному времени.

11. Специальным креплением считается крепление, требующее производства работ по подкреплению палубы, устройству кильблоков, специальных вымосток или сварочных работ, которые не могут совмещаться с процессом погрузки (выгрузки) этих грузов.

12. Если продолжительность одной или нескольких (технологически несовместимых друг с другом) операций при обработке и обслуживании судна превышает время, определенное по ВН, то сталийное время этого судна рассчитывается с учетом продолжительности выполнения лимитирующей операции или как сумма времени операций, выполнение которых технологически несовместимо.

13. Сталийное время линейного и танкерного флота устанавливается в соответствии с согласованным судовладельцем и фрахтователем условиями по чартеру.

14. Сталийное время судов с грузами, перегруженными только по прямому варианту (зерно, сахар-сырец и др.), грузы по которым установлен план подачи вагонов), рассчитывается по ВН. В том случае, когда утвержденный план подачи вагонов под погрузку этих грузов не обеспечивает ее выполнения, ВН равна плановому количеству вагонов, умноженному на плановую статнагрузку.

15. Сталийное время судна прерывается:

- при неблагоприятных метеорологических условиях (во всех случаях непогоды) независимо от того, производились портом фактически в это время производственные операции или нет. Если в условиях непогоды производились обработка и обслуживание судна, порт принимает меры по недопущению порчи груза, нарушений правил безопасности труда и безопасности мореплавания;
- в случае неподачи вагонов под грузы, перегружаемые по прямому варианту, вызванной стихийными явлениями или событиями, носящими характер непреодолимой силы;
- по вине судна (судовладельца), в том числе при откачке балласта;
- по вине грузовладельца с момента готовности судна, указанного в нотисе капитана. При этом порт обязан представить судовладельцу необходимые документы, полностью доказывающие вину грузовладельца для взыскания с него демереджа в установленном порядке.

Статья 18

1. Демередж – плата за задержку любого судна в порту сверх сталийного времени.
2. Диспач – премия за экономию сталийного времени.
3. Ставки демереджа и диспача устанавливаются по договору (соглашению) между портом и судовладельцем (грузовладельцем).
4. Расчеты по демереджу (диспачу) за использование сталийного времени судов производится портом/Предприятием с судовладельцем или грузовладельцам на основании заключенного договора.
5. Ставка демереджа (диспача) равна себестоимости содержания судна на стоянке.
6. По судам с грузами, перегружаемыми только по прямому варианту (зерно, сахар-сырец, рефгрузы и др.), ставка демереджа уменьшается на 50 %.

7. Экономия времени, за которую начислен диспач, не может превышать сталийного времени судна, рассчитанного в соответствии с СОП.

8. Судовладельцы (грузовладельцы) несут следующую материальную ответственность перед портом, (определяется договорами/соглашениями):

– за неподачу тоннажа для обеспечения завоза (вывоза) грузов в количестве, предусмотренном Графиком подхода, судовладелец (грузовладелец) платит штраф в размере фактических расходов порта, связанных с простоем мощностей.

– за простой железнодорожных вагонов, заявленных портом под прямой вариант в размере фактических расходов порта за их простой.

– за простой железнодорожных вагонов с грузами, отозванными портом для погрузки по прямому варианту, из-за неподачи или неготовности судна к обработке к согласованному с портом сроку.

7. Судовладельцы, грузовладельцы обязаны обеспечивать порт/Предприятие крепежными и сепарационными материалами для крепления перевозимых грузов или иметь их на судне в количестве, достаточном для производства крепежных работ либо оплачивать их по существующим тарифам.

8. Линейные суда, а также специализированные суда, вне зависимости от организационно-правовой формы перевозки, работающие по согласованному с портом расписанию, должны иметь крепежные материалы многократного использования.

9. Ответственность за соблюдение правильности сепарации, крепления и штивки грузов возлагается на судно.

10. Установка стоек для приема груза на палубу, крепление палубного груза производится за счет судна под его ответственность независимо от того, производится эта работа судовой командой или по заявке капитана судна силами и средствами порта/Предприятия.

11. Размещение грузов на судне производится по грузовому плану, согласованному с портом/Предприятием.

12. Капитан судна является ответственным за правильное распределение и укладку груза в грузовых помещениях судна.

13. Если эти условия не выполняются, то все расходы, связанные с рассортировкой груза при выгрузке, несет судовладелец.

14. В случае задержки судна в порту после выполнения портом/предприятием всех операций, а также, если невыполненные в плановые сроки операции могут осуществляться у другого причала, порт вправе предоставить судну свободный причал или место якорной стоянки на рейде. Капитан судна обязан по требованию диспетчера порта освободить причал. В случае невыполнения требований настоящей статьи, отвод такого судна от причала производится средствами порта за счет владельца. Владелец такого судна несет полную ответственность за убытки, связанные с несвоевременным освобождением причала, включая оплату установленных штрафов.

15. В случае несвоевременного освобождения причала, капитан судна (судовладелец) несет ответственность перед портом за простой очередного судна в размере стоимости его содержания на стоянке за время ожидания постановки к причалу.

Статья 19

1. Перешвартовка судна в порту во время грузовых работ допускается по одному разу во время погрузки (выгрузки) грузов и при необходимости его перестановки в ходе погрузки (выгрузки) из-за специализации перегрузочных комплексов еще по одной перешвартовке.

2. Оплата буксиров в этих случаях производится судовладельцем.

3. Время перехода судна от причала выгрузки к причалу погрузки учитывается в SOF и оплата буксиров производится судовладельцем. При погрузке груза с двух и более причалов, согласно договора, допускается и большее количество перешвартовок судна за счет судовладельца.

4. Расходы по перестановке и перетяжке судна, вызванные неточной информацией, несет виновная сторона.

5. Порт, о предстоящей перетяжке, перешвартовке, начале (окончании) грузовых и вспомогательных операций предупреждает судно за 2 часа, если эти операции будут производится в дневное время (с 08:00ч. до 17:00ч.) и до 15:00ч., если операции подлежат выполнению в вечернее и ночное время (с 17:00ч. до 08:00ч. следующих суток), либо оперативно в случае возникновения производственной необходимости.

Статья 20

1. В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Украины, порт/Предприятие заключает договора (соглашения) с судовладельцами на обработку и обслуживание судов.

Договор (соглашение) заключается на любой срок до одного года или на обработку конкретного судна.

2. Договор между портом/Предприятием и судовладельцем может предусматривать ускоренную обработку судна (выполнение погрузочно-разгрузочных операций). Такой договор может предусматривать:

– уплату демереджа при перерасходе сталийного времени, рассчитанного по повышенной договорной ВН;
– повышенную ставку диспача;
– выплату надбавки к аккордной ставке.

Статья 21

1. Судно обязано по требованию порта/Предприятия принимать или сдавать груз круглосуточно, а также в воскресные и праздничные дни, предоставляя безвозмездно пар, электроэнергию, лебедки, краны, стропы, освещение и другие приспособления, необходимые для обеспечения погрузки или выгрузки груза.

2. Прием и сдача грузов производится у борта судна с обязательным оформлением обоюдно-подписанной тальманской расписки. Судно обязано обеспечить выдачу груза поконосаментно. В случае, если судно не выставляет своих тальманов, то принимается счет тальманов порта.

3. Во время перерывов в погрузке или выгрузке любых грузов, а также в случае непогоды, судно производит закрытие и открытие трюмов. В случае использования береговых или плавучих кранов порта оплата расходов относится на счет судна.

4. Стоимость простоя технических и трудовых ресурсов, произошедшего по вине судна (неисправность грузовых средств судна, отсутствие освещения, пара, приостановка грузовых работ по просьбе или вине администрации судна и т.п.), оплачивается судном по действующим в порту на день простоя соответствующим ставкам и время потерянное по этим причинам для грузовых операций, исключается из сталийного.

5. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой груза из других помещений, неприспособленных для нормальной работы людей и механизмов, а также выгрузка некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, относятся на счет судна, а фактически затраченное время добавляется к сталийному.

Статья 22

1.Движение и обработка автотранспорта в порту, передвижение пассажиров и членов экипажа осуществляется в соответствии с технологическими схемами и правилами, утвержденными и действующими на территории порта.

Статья 23

1.Порядок взаимодействия порта с контролирующими службами производится в соответствии с Единой технологической схемой пропуска людей, транспортных средств, грузов и другого имущества в пункте пропуска через Государственную границу Украины «Одесский морской торговый порт» и другими нормативно-правовыми актами.

Статья 24

1. Порт несет ответственность перед судовладельцем или другим собственником транспортных средств за повреждение судна, ж.д. вагона или автомашины, произошедшее по вине порта, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием представителя порта в течение смены, в которой произошло повреждение.

Статья 25

1. В случае наступления форс-мажорных обстоятельств (война, стихийное бедствие, обледенение, забастовка и т.д.) порт/Предприятие освобождается от ответственности перед контрагентами.

2. В случае вступления в действие непредусмотренных настоящим Сводом постановлений органов государственной власти и управления Украины, администрация порта вправе внести в СОП изменения, зарегистрировав их в Торгово-промышленной палате.

Начальник порта Н.П. Павлюк

Приложение № 8

VOYAGE CHARTER PARTY LAYTIME INTERPRETATION RULES 1993

issued jointly by BIMCO, CMI, FONASBA and INTERCARGO.
E 1.10

Code Name: VOYLAYRULES 93

PREAMBLE

The interpretations of words and phrases used in a charter party, as set out below, and the corresponding initials if customarily used, shall apply when expressly incorporated in the charter party, wholly or partly, save only to the extent that they are inconsistent with any express provision of it.

When the word "charter party" is used, it shall be understood to extend to any form of contract of carriage or affreightment including contracts evidenced by bills of lading.

LIST OF RULES

1. "PORT"
2. "BERTH"
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"
4. "LAYTIME"
5. "PER HATCH PER DAY"
6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY (WHD)
7. "DAY"
8. "CLEAR DAYS"
9. "HOLIDAY"
10. "WORKING DAY" (WD)
11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS"
13. "WEATHER PERMITTING" (WP)
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED"
15. "UNLESS SOONER COMMENCED"

16. "UNLESS USED" (UU)
17. "TO AVERAGE LAYTIME"
18. "REVERSIBLE LAYTIME"
19. "NOTICE OF READINESS" (NOR)
20. "IN WRITING"
21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME"
22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH"
23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE"
24. "DEMURRAGE"
25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH"
26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED"
27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS)
28. "STRIKE"

RULES

1. "PORT" shall mean an area, within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.
2. "BERTH" shall mean the specific place within a port where the vessel is to load or discharge. If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" shall mean that the charterer undertakes that an available loading or discharging berth be provided to the vessel on her arrival at the port which she can reach safely without delay in the absence of an abnormal occurrence.
4. "LAYTIME" shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight.
5. "PER HATCH PER DAY" shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo, by (B), the result

of multiplying the agreed daily rate per hatch by the number of the vessel's hatches. Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Quantity of cargo}}{\text{Daily rate X Number of Hatches}} = \text{Days}$$

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that iscapable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD) shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo in the hold with the largest quantity, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold. Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Largest Quantity in one Hold}}{\text{Daily Rate per Hatch X Number of Hatches serving that Hold.}} = \text{Days}$$

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

7. "DAY" shall mean a period of twenty-four consecutive hours running from 0000 hours to 2400 hours. Any part of a day shall be counted pro rata.

8. "CLEAR DAYS" shall mean consecutive days commencing at 0000 hours on the day following that on which a notice is given and ending at 2400 hours on the last of the number of days stipulated.

9. "HOLIDAY" shall mean a day other than the normal weekly day(s) of rest, or part thereof, when by local law or practice the relevant work during what would otherwise be ordinary working hours is not normally carried out.

10. "WORKING DAYS" (WD) shall mean days not expressly excluded from laytime.

11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS" shall mean days which follow one immediately after the other.

12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS" shall mean a working day

of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel or would have prevented it, had work been in progress.

13. "WEATHER PERMITTING" (WP) shall mean that any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel shall not count as laytime.

14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED" shall mean that the days specified do not count as laytime even if loading or discharging is carried out on them.

15. "UNLESS SOONER COMMENCED" shall mean that if laytime has not commenced but loading or discharging is carried out, time used shall count against laytime.

16. "UNLESS USED" (UU) shall mean that if laytime has commenced but loading or discharging is carried out during periods excepted from it, such time shall count.

17. "TO AVERAGE LAYTIME" shall mean that separate calculations are to be made for loading and discharging and that any time saved in one operation is to be set off against any excess time used in the other.

18. "REVERSIBLE LAYTIME" shall mean an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations.

19. "NOTICE OF READINESS" (NOR) shall mean the notice to charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter party that the vessel has arrived at the port or berth, as the case may be, and is ready to load or discharge.

20. "IN WRITING" shall mean any visibly expressed form of reproducing words; the medium of transmission shall include electronic communications such as radio communications and telecommunications.

21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME" shall mean that if no loading or discharging berth is available and the vessel is unable to tender notice of readiness at the waiting-place then any time lost to the vessel shall count as if laytime were running, or as time on demurrage if laytime has expired. Such time shall cease to count once the berth becomes available. When the vessel reaches a place where she is able to tender notice of readiness laytime or time on demurrage shall resume after such tender and, in respect of laytime, on expiry of any notice time provided in the charter party.

22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH" shall mean that if no loading or discharging berth is available on her arrival the vessel, on reaching any usual waiting-place at or off the port, shall be entitled to tender notice of readiness from it and laytime shall commence in accordance with the charter party. Laytime or time on demurrage shall cease to count once the berth becomes available and shall resume when the vessel is ready to load or discharge at the berth.

23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE" shall mean that the completion of these formalities shall not be a condition precedent to tendering notice of readiness, but any time lost by reason of delay in the vessel's completion of either of these formalities shall not count as laytime or time on demurrage.

24. "DEMURRAGE" shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions.

25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" shall mean an agreed amount payable by the owner if the vessel completes loading or discharging before the laytime has expired.

26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED" shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime excluding any periods excepted from the laytime.

27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS) shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime including periods excepted from the laytime.

28. "STRIKE" shall mean a concerted industrial action by workmen causing a complete stoppage of their work which directly interferes with the working of the vessel. Refusal to work overtime, go-slow or working to rule and comparable actions not causing a complete stoppage shall not be considered a strike. A strike shall be understood to exclude its consequences when it has ended, such as congestion in the port or effects upon the means of transportation bringing or taking the cargo to or from the port.

Приложение № 9

1. Агенты							**СТАНДАРТНЫЙ ТАЙМШИТ (ДЛИННАЯ ФОРМА)** РЕКОМЕНДОВАН БАЛТИЙСКОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ (БИМКО) И ФЕДЕРАЦИЕЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ АССОЦИАЦИЙ СУДОВЫХ БРОКЕРОВ И АГЕНТОВ (ФОНАСБА)			
2. Название судна							3. Порт			
4. Судовладельцы / Диспонентные владельцы							5. Судно ошвартовано			
							6. Погрузка начата		7. Погрузка закончена	
8. Груз							9. Выгрузка начата		10. Выгрузка закончена	
							11. Грузовые документы на борту		12. Судно вышло в рейс	
13. Чартер							14. Часы работы и приема пищи в порту			
15. Коносамснтный вес / количество		16. Выгруженный вес /количество								
17. Судно прибыло на рейд							18. Время считается с			
19. Нотис о готовности вручен							20. Ставка демереджа		21. Ставка диспача	
22. Время ближайшего прилива							23.			
24. Сталийное время, полагающееся на погрузку		25. Сталийное время, полагающееся на выгрузку					26.			
Дата	День недели	Часы работы		Сталийное время использованное			Время сэкономленное / на демереджe			Приме-чания
		от	до	дни	часы	мин.	дни	часы	мин	
Общие замечания										
Место и дата							Подпись			
Подпись							Подпись			

<table>
<tr><td colspan="2">1. Agent</td><td colspan="2">STANDARD TIME SHEET (LONG FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Vessel name</td><td colspan="2">3. Port</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">4. Owners/Disponent Owners</td><td colspan="2">5. Vesssel berthed</td></tr>
<tr><td>6. Loading commenced</td><td>7. Loading completed</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Cargo</td><td>9. Discharging commenced</td><td>10. Discharging completed</td></tr>
<tr><td colspan="2">13. Charter Party</td><td colspan="2" rowspan="2">14. Working hours/meal hours of thr port</td></tr>
<tr><td>14. Bill of Lading/ quantity</td><td>16. Outturn weight/quantity</td></tr>
<tr><td colspan="2">17. Vessel arrived on roads</td><td colspan="2">18. Time to count from</td></tr>
<tr><td colspan="2">19. Notice of readiness</td><td>20. Rate of demurrage</td><td>21. Rate of dispatch money</td></tr>
<tr><td colspan="2">22. Next tide available</td><td colspan="2">23.</td></tr>
<tr><td>24. Laytime allowed for roading</td><td>25. Laytime allowed for dispatching</td><td colspan="2">26.</td></tr>
</table>

LAYTIME CALCULATION

Date	Day	Time worked		Laytime used			Time saved/on demurrage			Remarks
		from	*to*	*days*	*hours*	*minutes*	*days*	*hours*	*minutes*	
General remarks										
Place and date				**Signature**						
Signature				**Signature**						

ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ И ДЕМЕРЕДЖ

Підписано до друку 13.05.2013.
Формат 60х84/16. Папір офсетний. Друк на дуплікаторі.
Обл.вид.арк. 6,0. Ум.-друк.арк. 6,5.
Тираж 300 прим. Зам. № 1305-05. Ціна договірна.

Видавництво ПП «Фенікс»
(свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.2002)
65009, м.Одеса, вул. Зоопаркова, 25, тел.(048)7777-591
e-mail:maritimebooks@yandex.ru
www.law-books.od.ua