

6. Поясните, в каком случае должно производиться судовладельцу возмещение убытков за неправомерное задержание судна?
7. Объясните, в чем заключается различие между «демереджем» и «возмещением убытков за задержку судна»?
8. Объясните, кто кроме фрахтователей, несет ответственность за демередж?
9. Охарактеризуйте понятие сумма диспача.
10. Поясните, как обычно устанавливается ставка диспача?
11. Объясните, что означает термин «Спасенное время»?

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г. с изменениями и дополнениями (конвенция СОЛАС-74). Международная Морская Организация. — СПб.: ЦНИИМФ, 1995. — 420 с.
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года (конвенция ПДНВ78/95) и кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (кодекс ПДНВ). Международная Морская Организация. — Лондон, 1998. — 561 с.
3. Самерскил М. Сталийное время / М. Самерскил, пер. с англ. — М.: Транспорт, 1971. — 200с.
4. Гуревич Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского флота / Г.Е. Гуревич, Э.Л. Лимонов. — М.: Транспорт, 1976. — 288 с.
5. Брухис Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского транспорта / Г.Е. Брухис, Н.А. Луцан. — М.: Транспорт, 1985. — 264 с.
6. Белоусов Л. Н., Корхов Я. Г. Технология морских перевозок грузов / Л.Н. Белоусов, Я.Г. Корхов. — М.: Транспорт, 1972. — 320с.
7. Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем. Учебник для вузов. 3-е изд., перераб. и доп. / В.И.Снопков. — СПб.: АНО НПО «Мир и Семья», 2001. — 560 с илл.
8. Жуков Е.И., Письменный И.Н. Технология морских перевозок / Е.И. Жуков, И.Н. Письменный. — М.: Транспорт, 1980. — 328 с.
9. Сидоренко А.В. Расследование на морских судах. Учебное пособие / А.В. Сидоренко. — Одесса: Латстар, 1999. — 150с.

Заказ № _____ от _____ 2009. Тираж _____ экз.
Изд-во СевНТУ



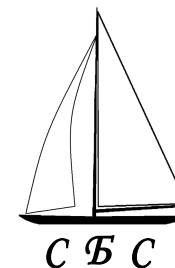
Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический
университет

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ к практическим и семинарским занятиям по дисциплине

«Коммерческая эксплуатация судна»

раздел «Учет стальнойго времени в морской коммерческой практике»

для студентов дневной и заочной форм
обучения специальности 6.100301 —
«Судовождение»



Севастополь
2009



Методические указания к практическим и семинарским занятиям по дисциплине **«Коммерческая эксплуатация судна»** раздел «Учет стальной времени в морской коммерческой практике» для студентов дневной и заочной форм обучения специальности 6.100301 — **«Судовождение»** / **Р.П. Буров, Г.В. Боков.** — Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2009. — 24 с.

Цель методических указаний — ознакомить студентов с учетом стальной времени в морской коммерческой практике при перевозке различных грузов; а также с необходимыми документами для расчетов и учета данного времени. Объяснить обязанности штурманского состава и ответственность капитана за точность, полноту и своевременность информации, связанной со стоянкой судна в порту. Познакомить с требованиями по ведению судового журнала и защите интересов судовладельца от дополнительных расходов, связанных с простоем судна и получения за это компенсации.

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, кодекса ПДНВ раздела А-II, таблиц А-II/1 и А-II/2.

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры судовождения и безопасности судоходства, протокол № 17 от 29 мая 2009 г.

Допущены учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензент:

Коберник И.Н., старший преподаватель кафедры СБС, капитан дальнего плавания.

Время нотиса или «свободное время» — период между моментом подачи нотиса о готовности и началом отсчета стальной времени, то это время может быть исключено при расчете диспача, когда это каким-то образом предусмотрено чартером. Если время нотиса совсем не принимать во внимание, то отсчет стальной времени начнется раньше и соответственно диспача будет уменьшен. В каждом отдельном случае, решение о выплате диспача будет зависеть от формулировки оговорки в чартере.

Иногда оговорка о забастовке в чартере предусматривает по диспачу любое время потерянное судном из-за следующих перечисленных причин, таких как: мятеж, гражданские волнения и т.п. Данное время должно считаться как время, использованное на погрузку.

Ссылка на исключаемые причины может рассматриваться так, что она может повлиять на расчеты диспача как за погрузку, так и за выгрузку.

Обычно чартер предусматривает отдельные оговорки о диспаче для портов погрузки и выгрузки. Однако это не обязательно. Чартер может предусматривать, что время, спасенное для судовладельца при погрузке, будет затем как-то засчитываться в пользу фрахтователей при выгрузке. Фрахтователю может быть представлено право на «усреднение» или использование реверсивного времени, которое предусмотрено для погрузки и выгрузки.

Чартер может предусматривать, что стальной время прерывается различными исключаящими оговорками, но при расчете диспача стальной время должно считаться, так, как, если бы оно не прерывалось.

Иногда стороны договариваются о том, что диспач оплачивается до того, как судно выйдет из порта погрузки.

Вопросы для обсуждения

1. Объясните значения термина «демередж (demurrage)»?
2. Охарактеризуйте, когда фрахтователь считается нарушившим чартер?
3. Поясните, если нет исключаящих оговорок в чартере, в каких ситуациях фрахтователь или грузополучатели будут нести ответственность за демередж?
4. Объясните, при каких определенных обстоятельствах, оплата демереджа осуществляется при задержке судна?
5. Охарактеризуйте, кого обязан проинформировать капитан во всех спорных случаях?



тавленное судовладельцу залоговое право лишает его возможности требовать с фрахтователя причитающиеся ему выплаты.

Если использование залогового права невозможно по административным причинам (требование этого права на правительственные грузы не допускается административными властями, отказ портовых властей предоставить помещение для задержки груза и т.п.), то оговорка «сессер клоуз» будет считаться недействительной.

Оплата фрахтователем демереджа в порту погрузки может рассматриваться как отказ от «сессер клоуз».

4. Диспач

Сумма диспача — сумма, оплачиваемая судовладельцем фрахтователю, или грузоотправителю, или грузополучателю в соответствии с контрактом, когда он заканчивает погрузку или выгрузку судна до истечения стальнойного времени.

Диспач оплачивается судовладельцем как вознаграждение за досрочное освобождение судна. Если демередж можно рассматривать как надбавку к фрахту, то сумму диспача можно рассматривать как скидку с фрахта. Диспач можно рассматривать как вознаграждение фрахтователю за то, что он сделал больше, чем входило в его обязанности. Сумма диспача зависит от формулировки оговорки и обусловленной ставки.

Ставка диспача обычно устанавливается (но не обязательно) в половинном размере от ставки демереджа. Во всех чартерах предусматривается оплата демереджа, но не всегда предусмотрена оплата диспача.

Диспач, за погрузку или выгрузку, должен быть рассчитан, если нет другого условия, по всем портам погрузки и отдельно по всем портам выгрузки, а не по каждому порту в отдельности. В противном случае, любая разница в ставках демереджа и диспача приведет к несправедливому результату.

Время, за которое оплачивается диспач, зависит от условий чартера. Чаще всего споры возникают в отношении того, должен ли диспач оплачиваться за спасенные стальнойные дни или за спасенные календарные дни. Стороны часто приходят к согласию, что диспач оплачивается за все «спасенное время», т.е. за календарные дни.

«Спасенное время» означает все календарное время, без исключений, которые обычно применяются к стальнойному. При этом, воскресные дни обычно считаются «спасенными». Погрузка или выгрузка может быть выполнена фрахтователями настолько быстро, что за некоторые дни им будет причитаться диспач в двойном размере.

СОДЕРЖАНИЕ

Занятие № 1. Тема 1. Стальнойное время.....	4
Занятие № 2. Тема 2. Демередж и диспач.....	15
Библиографический список.....	24

ЗАНЯТИЕ № 1.

ТЕМА 1. СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ

Цель занятия. Изучить основные определения и способы расчета стального времени.

План проведения занятия

1. Общая часть.
2. Способы расчета стального времени.
3. Влияние погодных условий на расчет стального времени.
4. Отсчет стального времени для различных ситуаций.
5. Готовность судна к началу отсчета стального времени.
6. Приостановка отсчета стального времени.

Теоретические положения

1. Общая часть

Эффективность работы судна, выполнение коммерческих рейсов в Украине и за рубежом зависит от правильных, профессиональных действий капитана и его помощников в следующих вопросах:

- 1) подготовки судна к ведению грузовых операций;
- 2) проведение грузовых операций;
- 3) оформление документов;
- 4) зачистка грузовых помещений;
- 5) предварительный заказ лоцмана;
- 6) крепление/раскрепление палубного груза;
- 7) учет непогоды и т.п.

Знание условий договора, правильное понимание и учет стального времени позволяют: избежать расходов по каждому конкретному рейсу, сократить стояночное время, сэкономить ненужные расходы и повысить эффективность грузоперевозок.

Согласно чартеру, судовладелец обязан передать свое судно фрахтователю в заранее обусловленное время и место. Фрахтователь должен обеспечить доставку груза к борту судна и может держать судно, при этом, строго определенное время, обусловленное в чартере. В любом случае Фрахтователь доставляет или получает груз в пределах оговоренного в Чартере срока «стального времени» (**Laytime, либо Laydays**) — время, в течение которого судно стоит под погрузкой или выгрузкой.

Данное время зависит от технической оснащенности порта, его возможности по обработке конкретных видов груза (обычно указывается в справочниках по каждому порту мира).

пользуется в том случае, если судовладельцы не смогли осуществить свое залоговое право.

«Сессер клоуз» имеет особое значение, в случае, когда фрахтователь также является и участником запродажного контракта, а фрахтование судна является для него дополнительной операцией. В таких случаях фрахтователь может договориться с покупателями, которые будут индоссаторами коносаментов или грузополучателями, чтобы они взяли на себя некоторую ответственность, включая ответственность за оплату демереджа.

Независимо от того, по каким причинам оговорка о прекращении ответственности фрахтователя включена в чартер, вопрос о прекращении ответственности определяется как самой оговоркой «сессер клоуз», так и оговоркой о стальном времени, о том, что ответственность фрахтователей будет прекращена по окончании погрузки груза.

Оговорка «сессер клоуз» может быть применена ко всем видам ответственности и позволяет установить некоторые общие положения о залоговом праве.

Залоговое право в обеспечение платежей за демередж нельзя считать таким же, как и залоговое право в обеспечение возмещения убытков, возникших в связи с задержкой судна. В большинстве чартеров период демереджа не ограничен. В таких случаях оговорка о залоговом праве предоставляет судовладельцу право задержать груз в обеспечение платежей за демередж, но не за убытки, которые возникли в связи с задержкой судна.

То же правило применяется, когда в чартере предусмотрено ограничение периода демереджа. И в этом случае, залоговое право также предоставляет судовладельцу возможность задержать груз в обеспечение платежей за демередж, но не за убытки, связанные с задержкой судна.

Положительные судебные решения и Апелляционного Суда в Лондоне в пользу истца во многом зависят от четкости формулировок в чартере и коносамента между фрахтователем и судовладельцем.

Из практики судебных решений следует, что обычно фрахтователи освобождаются от ответственности по чартеру только в таком размере, в каком судовладельцу предоставлено залоговое право на груз.

Фрахтователи, согласно оговорки «сессер клоуз», освобождаются от ответственности, поскольку эта ответственность возмещается залоговым правом. Однако данная оговорка «сессер клоуз» является недействительной, если фрахтователь не позаботился о создании залогового права судовладельца. Отсутствие попытки применить предос-



вать от него оплату демереджа, который определяется чартером в сочетании с коносаментом, так как последний соответствует чартеру, если только не доказано, что выпиской коносаменты стороны намеревались изменить чартер.

Независимо от того, были ли переданы права по коносаменту или нет, ответственность грузоотправителей за демередж не зависит от обычных правил общего права и Коносаментного Акта от 1855 г.

Ответственность за демередж по коносаменту могут нести не только грузоотправители, но также грузополучатели, названные в коносаменте, индоссаторы коносаменты и другие лица, предъявляющие коносамент на получение груза. Эта ответственность существует, если в коносаменте имеется специальная оговорка о демередже, либо ссылка на условия чартера, содержащие такую оговорку. Грузополучатели, индоссаторы и другие лица, предъявляющие коносамент, также несут такую ответственность, когда коносамент специально предусматривает оплату демереджа либо имеет ссылку на оговорку о демередже в чартере.

Индоссатором коносаменты является тот, кому грузоотправитель, грузополучатель или прежний индоссатор передали права и обязанности по контракту. Эти права должны быть подтверждены коносаментом, в котором должно быть указано, когда груз не был сдан грузополучателю и фамилия назначенного лица.

Ответственность индоссатора за демередж не зависит от того, является ли он получателем, который предъявляет коносамент и требует грузы. Ответственность обуславливается передачей ему права собственности на грузы, согласно «передаточной надписи».

После осуществления передаточной надписи индоссатор, таким образом, становится ответственным за демередж.

Если фрахтователь является индоссатором коносаменты, то он не может рассматривать его просто как расписку, которую можно не принимать во внимание, особенно, если условия коносаменты и чартера противоречивы.

Если получатель предлагает судовладельцу выдать ему груз, то он будет являться ответственным за фрахт и демередж и все другие происшествия, связанные с грузом, если это предусмотрено коносаментом.

Оговорка о прекращении ответственности фрахтователя «Сессер клоуз — cesser clause». Эта оговорка освобождает фрахтователя от ответственности после погрузки груза. Эта оговорка предназначена для обеспечения залогового права, установления ответственности за фрахтователями и, ограничения размеров данной ответственности. Ис-

Фрахт и демередж можно рассматривать, как оплату за использование судна.

Время использования судна в рейсе от его начала до момента прихода в следующий порт возмещается суммой общего фрахта, а дополнительная задержка для завершения грузовых операций возмещается суммой демереджа.

Ставка диспача (плата за досрочную обработку судна) обычно устанавливается в половинном размере оговоренной ставки демереджа.

Оговорку в чартере, а иногда, и в коносаменте о стальнойном времени берет на себя фрахтователь в пользу судовладельца. Эта оговорка устанавливает следующее:

- либо точный срок окончания фрахта;
- либо предусматривает способ расчета;
- или учет разумного времени фрахтователю для выполнения своих обязанностей по погрузке или выгрузке.

Фрахтователь вправе использовать все стальнойное время для погрузки или выгрузки судна, даже тогда когда судно не обрабатывается, оно должно оставаться в порту на весь оговоренный срок стальнойного времени, если фрахтователь не отказался предоставить груз. Когда погрузка закончена, фрахтователь обязан предъявить для подписания коносамент и освободить судно в течение разумного времени по обычаям порта.

После окончания погрузки или выгрузки фрахтователь не несет ответственности за задержки, если они возникли не по его вине, или если судовладелец мог их избежать.

Задержка судна в порту из-за ледовой обстановки, когда грузовые работы закончены, относится на счет судовладельца.

Отсчет стальнойного времени прекращается, если судно не задерживается никакими операциями, связанными с грузовыми работами и готово к отходу, при условии, что таможенные и другие портовые формальности не относятся к ответственности фрахтователя.

Ответственность за время, потраченное на открытие и закрытие люков, подготовку грузовых устройств к грузовым работам, зависит от соответствующих оговорок каждого чартера в отдельности.

Крепление, мешкование и укладка груза (для сохранения мореходности судна) входит в стальнойное время, если это оговорено в чартере.

Обязанности судовладельца по выгрузке могут включать выдачу груза на баржи или лихтеры грузополучателей, на причал, а иногда, в некоторых местах, выгрузку бревен и в воду.



2. Способы расчета сталийного времени

Сталийное время в чартере может рассчитываться следующими способами:

- 1) определяется точно — 8 рабочих дней;
- 2) рассчитывается — 200 тонн в погожий рабочий день;
- 3) определяется неточно — «груз должен подаваться так быстро, как судно его может получать и укладывать» например, по лесному чартеру «Балдриа» из портов Балтийского моря в Александрию.

Сталийное время определяется судовладельцем и фрахтователем через их брокеров при согласовании условий чартера.

Сталийное время определяется судовладельцем и фрахтователем через их брокеров при согласовании условий чартера.

Когда сталийное время в условиях чартера специально оговорено или поддается исчислению, оно может быть указано как:

- «дни — days»;
- «текущие дни — running days»;
- «рабочие дни — working days»;
- «погожие рабочие дни — weather working days».

В настоящее время в чартерах фраза «за исключением воскресных и праздничных дней — Sunday and holidays excepted» используется почти всегда, если стороны намерены сделать так, чтобы эти дни не засчитывались как сталийные.

«Днями» считаются все календарные дни, включая воскресные и праздничные.

За рубежом, согласно обычаям страны и порта, воскресные и праздничные дни обычно исключены, поэтому «текущие дни» будут являться непрерывным.

Термин «текущие дни — running day» используется для того, чтобы отличить обычные календарные дни, включая воскресные и праздничные, от «рабочих дней».

Рабочий день — 24 часовой период, начинающийся и заканчивающийся в полночь, в течение которого в данном порту производятся работы. Этот термин имеет смысл, в том, что этот день не является праздничным или днем отдыха. Из сталийного времени исключается также и другие дни, по которым работа обычно не производится, например, пятница в странах, исповедующих исламскую религию.

В некоторых чартерах указывается расчет сталийного времени в зависимости от количества рабочих или готовых к обработке люков в день (per working hatch) — «по средней норме тонн на рабочий люк». В этом случае, если обработка одного или нескольких люков уже закончена, то они не являются больше рабочими люками и следовательно не должны приниматься в расчет сталийного времени. Используется для того, чтобы обязать грузополучателя принимать груз по

ки о прекращении ответственности или оговорки о залоговом праве, при помощи которых стороны соглашаются, чтобы ответственность за демередж и по некоторым другим платежам (фрахт, возмещение убытков за простой судна и т.п.), возлагалась бы на грузополучателей.

Кроме фрахтователей, ответственность за демередж могут нести:

- 1) отправитель груза;
- 2) любой указанный в коносаментах грузополучатель, которому по коносаменту передано право собственности на груз;
- 3) индоссатор коносамента, которому передано право подписи с помощью передаточной надписи или последующей передачи.

Получение держателем коносамента груза считается доказательством его согласия принять условия коносамента, какими бы они не были, в частности оплаты демереджа.

Обычно в коносаментах не делается специальных отметок в отношении демереджа, а поэтому в большинстве случаев ответственность за демередж возникает, когда в коносамент включена ссылка на условия чартера, который в свою очередь, предусматривает демередж. Как исключение, некоторые коносаменты имеют специальные отметки о демередже (линейные коносаменты).

Грузоотправитель обычно несет ответственность за демередж только тогда, когда в коносаменте имеется специальная оговорка о демередже или ссылка на чартер. Однако на практике грузоотправитель редко считается ответственным за демередж, так как права и обязанности по коносаменту обычно переуступлены и судовладелец обращается за получением демереджа к правопреемнику или к фрахтователю.

Право капитана требовать демередж, и он вправе требовать демередж даже если он не является совладельцем судна. Когда права и обязанности по коносаменту переданы, то обычно судовладелец следит за тем, чтобы правопреемник или правопреемники выполнили обязанности по нему. Затруднения могут возникнуть, когда по некоторым причинам судовладелец не сможет воспользоваться своими правами против правопреемника. Обязанности по контракту могут быть переданы только с согласия лица, которому поручается их выполнение. Грузоотправитель свободен от ответственности за фрахт, если только об этом имеется специальная оговорка в коносаменте или, если судовладелец или капитан освобождают грузоотправителя от этой ответственности после выдачи коносамента. Такое же обычное право применяется и в отношении демереджа.

Грузоотправитель, которому выписан коносамент, может также быть и фрахтователем, в этом случае судовладелец имеет право требо-



Разница между «демереджем» и «возмещением убытков за задержку судна» заключается в том, что, что в первом случае это заранее оцененные убытки, а во втором убытки, не оцененные заранее.

В коммерческой практике работы судна выражение «демередж» часто используется в широком смысле, включающем также и убытки за задержку судна.

Если судовладелец предпринимает какие-то меры для ускорения выгрузки или погрузки судна, то он имеет право требовать возмещения понесенных при этом расходов.

Если судовладелец вправе требовать возмещения убытков за задержание судна, то может возникнуть необходимость осуществления залогового права, удерживая на борту оставшийся груз.

Чартер может предусматривать ежедневную оплату демереджа, но на практике сумма демереджа не оплачивается фрахтователями или другими лицами, которые ответственны за задержку судна сверх стальной нормы времени, до тех пор, пока не закончена погрузка или выгрузка и не урегулированы все расчеты по рейсу.

Демередж отсчитывается непрерывно, если только в чартере нет специальной оговорки об условиях, которые препятствуют этому.

Это правило не зависит от того лимитировано ли время демереджа чартером или нет. Исключаемые периоды из стальной нормы времени в общем случае не прерывают время демереджа. Когда судно совершает переход между двумя портами, предусмотренными чартером, то время демереджа, начавшегося в первом порту, прерывается, пока судно не придет во второй порт.

Исключающие оговорки могут прервать демередж на воскресные и праздничные дни или на более длительный период. Время демереджа может быть прервано не только тогда, когда в чартере это специально оговорено, но и в случаях, когда судно уходит или оно не предоставлено фрахтователям по другим причинам, обычно в результате действий, предпринятых судовладельцем.

3. Ответственность за демередж

Так как чартер является соглашением, заключенным между судовладельцем и фрахтователем, то любая ответственность по этому соглашению за демередж может быть отнесена на фрахтователя, если отсутствует оговорка о противном.

Ответственность фрахтователей при некоторых обстоятельствах может быть изменена или закончиться, и тогда она переносится на получателей груза. Изменение или прекращение ответственности фрахтователей достигается использованием в чартере специальной оговорки

средней норме, установленной на каждый люк, который еще содержит груз — «по средней норме ... тонн на готовый к обработке люк (per available workable hatch) в погожий день».

Доступный (available) рабочий люк влияет на расчет стальной нормы времени. Непригодность к обработке люков имеет значение только тогда, когда это препятствует производству работ.

3. Влияние погодных условий на расчет стальной нормы времени

Термин «погожий рабочий день — weather working day» — день, в течение которого условия погоды позволяют произвести необходимые работы независимо от того, воспользовались, ли нет, данными условиями.

Термин «погода — weather» — обширное понятие, в том смысле, что если стальной нормой время прерывается, то есть ссылка на погоду, подтвержденное фактическим документом.

Причиной прерывания стальной нормы времени могут быть следующие погодные явления:

- 1) дождь;
- 2) ветер;
- 3) ураган;
- 4) землетрясение;
- 5) взрыв вулкана;
- 6) сложная ледовая обстановка;
- 7) штормовой прибой у берега;
- 8) другие действия сил природы.

«День прибоа (surf day)» — это день, когда прибой у берега настолько сильный, что лихтеры не могут производить грузовые операции без задержек и опасности для судна и людей.

Оговорка о плохой погоде в чартере должна быть четко изложена, так, чтобы не было никакого сомнения, что данная погода будет препятствовать производству работ.

Плохая погода может наблюдаться в следующих временных отрезках:

- до или после начала отсчета стальной нормы времени;
- до или после начала грузовых работ или во время их начала или окончания;
- во время обычных рабочих часов или во время часов, в течение которых работа считается сверхурочной;
- в ночное время или в другие нерабочие часы;
- в субботные, воскресные или праздничные дни;



- или в другое особое время, например с 17.00 пятницы до 08.00 понедельника.

Если судно на ходу задерживается под погрузку, выгрузку, то, естественно, плохая погода не влияет на расчеты сталийного времени. В этом случае любая потеря времени относится за счет судовладельца.

Плохая погода, также, не влияет на расчет сталийного времени, если судно уже прибыло к месту назначения, но, ни отсчет данного времени, ни работы еще не начались.

Влияние плохой погоды в ночное время или в любое другое, не входящее в обычные рабочие часы, зависит от формулировки оговорки о сталийном времени в чартере.

Когда данное время не оговорено специально и не поддается исчислению, то судно должно быть погружено и выгружено в течение **разумного срока**, который подразумевает обязанности фрахтователей о подготовке груза к грузовым операциям и готовности порта для их проведения, согласно обычаям порта и с учетом возможной забастовки или действий портовых властей. В то же время судовладелец должен принимать как разумное любую задержку, обусловленную обычной деятельностью грузоотправителей, грузополучателей или фрахтователей.

Фрахтователь может быть обязан выгружать судно с разумной скоростью, но с учетом разрешенной грузоподъемности грузовых средств судна, если об этом есть оговорка в чартере.

Оговорки о сталийном времени в чартере касаются обычно отдельных расчетов для порта погрузки и выгрузки, суммы демереджа или диспача, которые рассчитываются отдельно по установленным ставкам, либо по договоренности могут объединяться оба расчета и рассматриваться как целое для периода, на который судно было задержано или освобождено раньше.

Реверсивное сталийное время (reversible) в применении к сталийному времени означает то, что периоды погрузки могут быть сложены или собраны в одну сумму. При «усреднении» время демереджа и диспача определяют в соответствии с оговорками в чартере.

4. Отсчет сталийного времени для различных ситуаций

Начало отсчета сталийного времени оговаривается в чартере, но для начала его отсчета должны обычно быть выполнены следующие условия:

- 1) прибытие судна вовремя по дате и времени к согласованному месту назначения;
- 2) готовность судна к погрузке или выгрузке;

щение убытков, которые во многих чартерах обычно оценены заранее обусловленной ставкой демереджа.

Просто невыполнение погрузки груза в течение сталийных дней не является нарушением контракта, дающим право судовладельцу рассматривать чартер аннулированным.

Обычно демередж положен оплате потому, что просто задержка судна дольше согласованного сталийного времени является достаточной, чтобы обвинить фрахтователей в нарушении контракта. Однако, если в чартер внесены соответствующие оговорки, то оплата демереджа полагается только при определенных обстоятельствах, например, когда задержка происходит из-за следующего:

- 1) невыполнения фрахтователем своих обязанностей (default);
- 2) задержки (detention);
- 3) нарушение контракта (breach of contract).

Если единственным нарушением контракта является невыполнение фрахтователем гарантии погрузить или выгрузить груз в течение сталийного времени, то судовладелец ограничен в своих требованиях правом получения только заранее оцененных убытков по ставке, предусмотренной оговоркой чартера о демередже.

Это правило применяется как в случаях, когда период демереджа ограничен, так и в наиболее часто встречающихся случаях, когда время демереджа не обусловлено чартером.

К расторжению договора с фрахтователем может привести не только задержка судна, но и другие нарушения основных условий чартера, которые дают право судовладельцу рассматривать поведение фрахтователя равносильным отказу от контракта.

Во всех спорных случаях, капитан обязан заблаговременно поставить в известность судовладельца и действовать по его распоряжению, тщательно и своевременно фиксировать все детали задержки судна в судовом журнале.

Возмещение убытков за неправомерное задержание судна судовладельцу осуществляются в том случае, если эти убытки не были оценены заранее. Во многих случаях «демередж» и «возмещение убытков за задержание судна» рассматриваются как понятия, имеющие разное значение.

Выражение «возмещение убытков (damages)» в исключительной оговорке может снять с фрахтователя ответственность не только за убытки, причиненные задержкой судна, но и за демередж непосредственно. В конечном итоге, если судовладелец и фрахтователь не приходят к согласию по компенсации за простой судна и демередж, то данная ситуация должна рассматриваться в суде.



Хотя оговорка о сталийном времени в чартере является гарантией, а не одним из условий, и поэтому простое ее нарушение не дает права судовладельцу считать контракт закончившимся, она, тем не менее, является абсолютной гарантией, если сталийное время точно определено или поддается расчету. Это означает, что если даже фрахтователь приводит доказательства, что он принимал все меры для осуществления своевременной погрузки, то он все равно будет ответственным за демередж. Фрахтователь может избежать такой ответственности, если только он сможет доказать, что задержка произошла по вине судовладельца или его служащих, рабочих или агентов, либо если фрахтователь огражден специальными оговорками чартера.

2. Оплата демереджа

Если же исключяющих оговорок в чартере нет, то фрахтователь или грузополучатели будут нести ответственность за демередж, в следующих ситуациях:

- когда грузовым операциям помешала плохая погода;
- если фрахтователь не смог принять груз из-за других грузополучателей;
- когда в порту большое скопление судов, если даже суда принадлежат одному и тому же судовладельцу, обязанному обеспечить «по возможности одно судно в месяц» и т.д.

Если в чартере не предусмотрен определенный период демереджа, то согласно судебным решениям судовладелец может потребовать только возмещение демереджа по установленной ставке за простой судна до тех пор, пока контракт не считается закончившимся.

Если в чартере предусмотрена ставка оплаты за простой в ожидании указаний, то это означает, что возможные убытки от этого заранее оценены и судовладелец не может требовать возмещение убытков за задержание судна по другой, отличной от согласованной в чартере, ставке.

Фрахтователь не вправе задерживать судно в течение неопределенного периода времени. Если его поведение равносильно расторжению договора, то судовладелец может сняться и уйти, требуя возмещения убытков.

Эти же принципы применяются в случаях, когда судно стоит в ожидании погрузки и еще не находится на демередже. Обязанность фрахтователей произвести погрузку в течение сталийных дней является только гарантией. Поэтому ее нарушение не дает права судовладельцу аннулировать контракт. Он может потребовать только возме-

3) подача нотиса о готовности после прибытия судна фрахтователю или его агентам, хотя в порту выгрузки подача нотиса не всегда является обязательной.

Когда эти условия выполнены, судно считается «прибывшим судном» и по истечении обусловленного периода времени после подачи нотиса начинается отсчет сталийного времени.

Местом назначения, предусмотренным чартером может быть некоторый район — **река, порт, причал, пристань, док, швартовные бочки**.

Любой риск задержки до того, как судно станет к причалу, падает на судовладельца, даже если задержка вызвана скоплением судов или неблагоприятными гидрометеороусловиями.

Если в чартере назван **док** или имеется специальная оговорка, что он должен быть назван фрахтователем, то считается, что судно прибыло к согласованному месту назначения, когда оно вошло в док и затем поступает в распоряжение фрахтователя.

Если в чартере назван **порт** или он должен быть указан фрахтователем позже, судно считается прибывшим к согласованному месту назначения, когда оно прибудет в коммерческую зону порта, где суда обычно ожидают погрузку или выгрузку, находясь в распоряжении фрахтователей. Судно считается прибывшим, даже если оно еще не дошло до того места, где фрахтователи будут его обрабатывать и, даже если оно находится в таком районе, в котором никогда не производились грузовые операции.

Чтобы считаться прибывшим, судно обычно должно прибыть к согласованному месту назначения, быть готовым к погрузке или выгрузке и подать нотис о готовности.

Когда в чартере имеется ссылка на «прибытие» судна, то оно может рассматриваться как прибывшее для выполнения определенных работ до того, как оно станет «прибывшим судном» в соответствии с оговоркой о сталийном времени.

Часто используется оговорка «или так близко к нему, как судно может безопасно подойти». Эта оговорка представляет судовладельцу право выбора места назначения, если в силу препятствий, которые не могут быть им преодолены с помощью разумных средств, невозможно достигнуть указанного в чартере места назначения, не потеряв неразумно длительное время. Придя к выбранному месту назначения, судно становится прибывшим судном, и к нему могут быть применены условия оговорки о сталийном времени. К препятствиям, которые могут помешать судну достигнуть указанного в чартере места назначения,



относятся следующие: ледовая обстановка, блокады, скопление судов, приливо-отливные явления.

В каждом случае необходимо определить, является ли то или иное препятствие таким, которое причинит неразумный простой. При этом следует принимать во внимание такие обстоятельства, как вид рейса, время года, тип судна и порт. Решение о том, причинит ли данное препятствие неразумный простой, следует выносить на основании факторов, которые были известны, и которые должны быть известны до того, как произошел простой, или, во всяком случае, когда простой уже имел место. Если стороны уже предприняли действия, то не должны приниматься во внимание последующие события, которые могут указывать на то, что принятые меры были неправильными.

Если **ледовая обстановка препятствует** судну прибыть к предусмотренному договором месту назначения, то возникает вопрос должно ли оно ожидать до тех пор, пока растает лед? Если такая ситуация могла разумно предусматриваться при заключении чартера, то судно обязано ожидать.

Блокады. Если заход в предусмотренный чартером порт невозможен из-за блокады и нет данных, что она будет снята в течение разумного времени, то судовладелец может направить судно в другой порт.

Скопление судов. Когда в предусмотренном чартером порту большое скопление судов, то судовладелец может сослаться на оговорку «или так близко к нему, как судно может безопасно подойти» и отправить судно в другое место, если есть основания, что из-за большого скопления произойдет неразумный простой.

Приливо-отливные явления. В случае, если приливо-отливные явления или другие изменения уровня воды препятствуют прибытию к предусмотренному контрактом месту назначения, судовладелец может согласно оговорке «или так близко к нему, как судно может безопасно подойти» произвести погрузку или выгрузку в другом месте. Однако судно иногда должно ожидать сизигийного прилива.

5. Готовность судна к началу отсчета сталийного времени

Судно считается готовым к погрузке и может подать соответствующий нотис о готовности, когда оно передается фрахтователю, который может его использовать.

Судно должно быть готовым к погрузке и в том смысле, чтобы никакие законы или правила не мешали доступу фрахтователя на судно для выполнения оговоренных в чартере работ. Судно должно получить свободную практику и иметь необходимые документы, перечень кото-

ЗАНЯТИЕ № 2. ТЕМА 2. ДЕМЕРЕДЖ И ДИСПАЧ

Цель занятия. Изучить понятие демереджа, диспача и условий их оплаты.

План проведения занятия

1. Демередж.
2. Оплата демереджа.
3. Ответственность за демередж.
4. Диспач.

Теоретические положения

1. Демередж

Демередж (demurrage) — это сумма, оплачиваемая судовладельцу фрахтователем либо другими лицами за простой судна, возникший в результате того, что судно было задержано дольше, чем согласованное или разумное время, предоставленное для погрузки или выгрузки. Применяется для обозначения не только суммы платы за простой, но и самого простоя. Оговорка чартера о времени демереджа обычно неопределенна. Любой простой, возникший после периода демереджа, либо простой после истечения сталийного времени, если в чартере нет оговорки о демередже, дает право судовладельцу на возмещение ему реальных убытков за задержку судна, в то время как демередж является заранее согласованной оценкой убытков, которая обычно несколько ниже фактических.

Термин «демередж» может быть распространен и на другие простои, а не только простои, связанные с погрузкой и выгрузкой.

В большинстве чартеров имеется условие о демередже. Оно обычно не определяет период демереджа, но иногда может лимитировать его, например, установив определенное количество дней. Если период демереджа ограничен, оговорки чартера могут быть иными с указанием количества дней по определенной ставке при ежедневной оплате, либо оплата в текущий день, однако фрахтователи не имеют права задерживать судно на демередже свыше 15 текущих дней и т.п.

Фрахтователь считается нарушившим чартер, если погрузка или выгрузка не закончена до истечения сталийного времени, однако это нарушение не дает права судовладельцу считать договор закончившимся и сняться. Если есть исключительные обстоятельства, которые оправдывали бы это действие, то судовладелец вправе рассматривать чартер как закончившийся.



10. Объясните значение термина «День прибоя (surf day)».
11. Поясните, когда может присутствовать плохие погодные условия?
12. Охарактеризуйте, каких расчетов стальнойного времени касаются оговорки в чартере?
13. Объясните значение термина «реверсивное стальнойное время».
14. Поясните значение термина «разумного срока» для погрузки и выгрузки судна.
15. Объясните, какой район, предусмотренный чартером, может быть местом назначения судна?
16. Охарактеризуйте, когда считается, что судно прибыло к согласованному месту назначения, если в чартере назван **док**?
17. Поясните значение оговорки в чартере «или так близко к нему, как судно может безопасно подойти».
18. Объясните действия судна, если ледовая обстановка препятствует судну прибыть к предусмотренному договором месту назначения.
19. Охарактеризуйте действия судна в случае блокады.
20. Поясните действия судна, если приливо-отливные явления или другие изменения уровня воды препятствуют прибытию к предусмотренному контрактом месту назначения
21. Объясните, какие документы должно иметь судно для получения свободной практики?
22. Охарактеризуйте, в когда судну разрешается свободная практика?
23. Поясните назначение нотиса о готовности судна?
24. Объясните, в каких ситуациях может быть прервано стальнойное время в соответствии с обычаями порта?
25. Охарактеризуйте, какая оговорка обычно используется для исключения воскресных и праздничных дней из стальнойного времени?
26. Поясните, как должна рассматриваться суббота при расчете стальнойного времени?
27. Объясните, как должны рассматриваться забастовки, которые могут вызвать задержки в грузовых работах, при расчете стальнойного времени?
28. Охарактеризуйте, как, оплачивается стоимость перестановки судна?

рых оговорен национальными или местными законами либо установлен по усмотрению властей.

Для большинства портов этот перечень включает в себя следующее:

- 1) санитарное свидетельство;
- 2) судовое свидетельство;
- 3) коносамент;
- 4) чартер;
- 5) манифест;
- 6) судовой журнал;
- 7) международное свидетельство о грузовой марке и др.

Судно не считается готовым, если не выполнены вышеупомянутые требования, и оно не может быть передано фрахтователю на время, указанное в чартере. Если какое-либо разрешение властей не получено, но это не задерживает производства работ, то судно может рассматриваться как «готовое».

«Свободная практика» выдается портовыми санитарными властями после проверки судна и его санитарного свидетельства и, выполнения карантинных правил порта. Это важное условие готовности судна, даже если в чартере ничего об этом не упомянуто.

Осмотр судна. Фрахтователю, согласно чартера, разрешен осмотр судна и его готовности к грузовым операциям с учетом всей его грузоподъемности и грузместимости.

Фрахтователь должен получить нотис о готовности судна в порту погрузки до того, как может начаться отсчет стальнойного времени. При этом судовладелец обязан информировать фрахтователя заблаговременно по определенной форме.

При этом нотис о готовности необходим только в первом порту погрузки и не является необходимым во втором и последующих портах, если это уже был заход в один порт погрузки, то фрахтователь знает, что судно начало выполнять свои обязательства.

Если нотис о готовности к выгрузке должен быть подан грузополучателям, то в чартере или коносаменте это должно быть специально предусмотрено, либо должен быть такой обычай или оговорки. При отсутствии таковых судовладелец не обязан подавать нотис о готовности. Грузополучатели должны сами следить за судном.

Нотис о готовности может быть дан предварительно, когда судно еще не полностью готово к погрузке, но может его подать вторично, когда судно уже полностью готово.



Производство работ до начала стальнойного времени, которое не соответствует условиям чартера о его начале, не является достаточным доказательством договоренности об изменении чартера.

Оговорки, изменяющие обычные условия, которые должны быть выполнены до начала стальнойного времени:

- прибытие судна к согласованному месту назначения;
- его готовность к погрузке или выгрузке;
- подача нотиса о готовности фрахтователю или его агентам.

При выполнении этих обычных условий стальнойное время начинается спустя обусловленный период времени после подачи нотиса. Данное время может быть изменено специальными оговорками чартера, которые могут отдалить или приблизить начало отсчета стальнойного времени. Такие оговорки касаются возможных задержек судна, например, в ожидании причала.

6. Приостановка отсчета стальнойного времени

Если стальнойное время уже началось, то оно отсчитывается непрерывно, если нет каких-либо оговорок, обычаев, указанных в чартере.

Стальнойное время может быть прервано в соответствии с обычаями порта (перешвартовка, работа не производится в воскресные и праздничные дни и т.п.) — т.е. время, потерянное по различным причинам, согласно оговорок в чартере.

Отсчет времени продолжается, даже если простой вызван обстоятельствами, которые не находятся «под личным контролем фрахтователя». Стальнойное время может быть прервано в соответствии с обычаями порта. Если в чартере предусматриваются «текущие дни», но по существующему в порту обычаю работа в воскресные дни не производится, то они не засчитываются как стальные.

Иногда из стальнойного времени, согласно обычаю, исключается время, потраченное на перемещение судна между местами выгрузки. Часто в чартерах содержатся специальные оговорки, на основании которых воскресные и праздничные дни и другие периоды должны быть исключены при расчете стальнойного времени. Оно может быть также прервано оговорками о том, что время, потерянное по различным причинам, не должно учитываться как время погрузки или выгрузки.

Для исключения воскресных и праздничных дней из стальнойного времени обычно используется следующая оговорка: «исключая воскресные и праздничные дни».

При расчете стальнойного времени суббота должна рассматриваться как любой другой рабочий день, если в чартере нет ссылки на

обратное, и при условии, что она не попадает под определение праздничного дня.

Стальнойное время может быть прервано в соответствии с обычаями или специально включенными в чартер оговорками в отношении, например, воскресных дней. Оговорка может также ссылаться на различные причины простоя.

Забастовки, которые могут вызвать задержки в грузовых работах, влияют на расчет стальнойного времени. Фрахтователь может, сославшись на исключительную оговорку, прервать стальнойное время только на период задержки, который был обусловлен забастовкой.

Стоимость перестановки судна относится на фрахтователя, так как судовладелец не обязан перемещать судно за свой счет, если только перестановка судна не является обычаем или в чартере нет специальной оговорки об этом. Если есть перетяжки судна во время грузовых работ, то стальнойное время в этих случаях не прерывается.

Когда судну необходима лихтеровка, чтобы прибыть к месту, где должен быть выгружен остальной груз, то может возникнуть вопрос, начинается ли отсчет стальнойного времени у места лихтеровки. Прибытие в порт является необходимым условием, чтобы началось стальнойное время, когда судно лихтеруются. Даже когда лихтеровка производится только для того, чтобы уменьшить осадку, но судно находится в пределах порта и является прибывшим судном, то время засчитывается как стальнойное, если нет установленного обычая о противном.

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте, от чего зависит эффективность работы судна?
2. Объясните, какими способами может быть рассчитано стальнойное время в чартере?
3. Охарактеризуйте, значение терминов «фрахт и демередж»?
4. Объясните, значение термина «ставка диспача»?
5. Поясните значение термина «дни — days»?
6. Охарактеризуйте, значение термина «текущие дни — running days»?
7. Объясните, значение термина «рабочие дни — working days»?
8. Поясните значение термина «погожие рабочие дни — weather working days»?
9. Охарактеризуйте, какие погодные явления могут быть причиной прерывания стальнойного времени?

