

Нотис о готовности при заходе судна в порт

Положения договора фрахтования о стальнойном времени являются одними из важнейших его условий. В зависимости от их формулировки и построения определенные обязанности возлагаются на судовладельца и фрахтователя. Зачастую одно слово или порядок слов полностью меняет смысл документа, изменяя юридический баланс в ту или иную сторону.

Важнейшими вопросами при определении и расчете сталии являются:

- подача нотиса о готовности;
- перерывы в сталии (исключения из стальнойного времени);
- порядок расчета стальнойного времени.

Учитывая многовековые традиции английского морского права, стороны чартеров (договоров фрахтования), как правило, подчиняют вытекающие из договора отношения именно английскому праву.

Интересные ситуации возникают в этой связи, когда судно заходит в украинские порты, каждый из которых имеет собственный Свод обычаев. К сожалению, в Кодексе торгового мореплавания (КТМ) Украины подача нотиса о готовности до сих пор не регламентируется. В отличие от украинского законодательства КТМ Российской Федерации, например, устанавливает правила уведомления о готовности судна к погрузке груза в статье 129.

Английское право предусматривает следующие требования в отношении предоставления действительного нотиса о готовности (valid Notice of readiness):

- судно является прибывшим;
- судно готово к погрузке или выгрузке груза;
- нотис о готовности предоставлен и получен соответствующими лицами согласно договору фрахтования;
- нотис о готовности предоставлен надлежащим способом согласно договору;
- нотис о готовности предоставлен в срок, предусмотренный договором фрахтования.

Момент подачи и акцептации нотиса о готовности является одним из важнейших в отношениях судовладельца и фрахтователя по чартеру, поскольку именно после принятия (акцепта) нотиса фрахтователем или его агентом начинается отсчет стальнойного времени — времени, отведенного чартером на погрузку и/или выгрузку груза.

Нотис о готовности не может быть вручен до того, как судно станет «прибывшим судном» (arrived ship). Чтобы судно квалифицировалось как прибывшее, оно должно достигнуть места, в котором может быть вручен нотис о готовности.

На практике такое место определяется сторонами договора фрахтования с учетом существующих границ конкретного порта, определенных внутренними документами порта, так называемой коммерческой зоны порта.

Определенные сложности с местом, откуда должен быть подан нотис о готовности, возникают, когда стороны включают в положение договора фрахтования противоречивые условия, особенно с учетом специфики географического положения отдельных портов.

Так, в договоре фрахтования с портом погрузки стороны оговорили следующие условия:

«Нотис о готовности в порту погрузки (Николаев) должен быть вручен агенту по прибытии судна на внутренний рейд порта на условиях «у причала или нет», «в порту или нет», «с открытой свободной практикой или нет», «таможенно очищен или нет».

В данном случае судно прибыло на станцию СРДС Южный, откуда и подало нотис о готовности.

Между судовладельцами и фрахтователями возник спор: является ли нотис, поданный с этого места, действительным для целей данного договора фрахтования.

Согласно Обязательным постановлениям Николаевского морского торгового порта, утвержденным приказом начальника порта № 439 от 27 сентября 2000 г., закрепляются границы его акватории.



Наталья МИРОШНИЧЕНКО,
старший юрист Международной
юридической службы

Обязательные постановления так же дают определения понятиям внешний и внутренний рейд порта.

Внешним рейдом порта является водное пространство территориального моря на подходе к портовому пункту Очаков с координатами, указанными в пункте 1.5, который используется для отстоя судов, идущих в порт, а также для проведения грузовых работ.

Внутренний рейд порта состоит из восточной и западной частей. Условной разделительной линией служит створная линия Сиверсово-Константиновского створа (13-го колена Бугско-Днепровско-Лиманского канала (БДЛК)).

Согласно требованиям Обязательных постановлений суда, направляющиеся в Николаевский морской торговый порт, принимают лоцмана на 12-м колене БДЛК перед подходом к буи № 128, а проводку он начинает после поворота судна на 13-е колено БДЛК.

Как известно, Николаевский порт связан с Черным морем Бугско-Днепровско-Лиманским каналом (БДЛК), протяженностью 48 миль. В соответствии с правилами движение по каналу раз-

шено лишь в дневное время для судов с габаритной длиной не более 170 м и/или осадкой не более 8 метров (подобных рассматриваемому судну).

Лоцманская проводка по БДЛК является обязательной для судов, направляющихся в Николаевский порт. Судно должно взять на борт лоцмана на лоцманской станции в порту Южный. Расстояние от лоцманской станции в Южном до Николаевского порта составляет 68 миль. Помимо лоцмана, для проводки по каналу каждое судно должно взять на борт второго лоцмана — для проводки по акватории порта — у буя № 73 на колоне № 8 БДЛК или у буя № 93 на колоне № 10.

Лоцманская станция в Южном является обычным и обязательным местом ожидания для судов, заходящих в Николаевский порт. Тем не менее, из Обязательных постановлений Николаевского порта четко видно, что лоцманская станция в Южном не находится на территории порта, а также не считается его внешним или внутренним рейдом.

Согласно портовому договору фрахтования (port charter party) судно становится прибывшим судном для расчета сталийного времени после прибытия в коммерческую зону порта.

Это правило четко оговорено лордом Рейдом в деле по т/х The Johanna Oldendorff — для проверки указанного условия, нужно определить ответ на вопрос: находилось ли судно в таком месте на территории порта, «при котором оно было в полном распоряжении фрахтователей для быстрого и эффективного реагирования?»

Если судно находится в месте, которое является обычным местом ожидания и стоянки судов, то, как правило, нет сомнений относительно того, что судно прибыло, если только фрахтователи не заявят иное. И наоборот, если судно находится в ином месте вне акватории порта, то судовладельцы должны доказать, что судно, тем не менее, находится в распоряжении фрахтователя.

Несмотря на наличие оговорки «в порту или нет», судно должно все равно находиться недалеко от порта для того, чтобы судовладелец мог подать нотис о готовности.

Многие факторы должны учитываться при принятии решения касательно того, можно ли считать судно прибывшим в порт. Спорными могут

быть географические пределы обычных мест ожидания, например. Однако намерение сторон по договору о фрахтовании является главенствующим при определении правильной позиции. В рассматриваемом договоре о фрахтовании четко предусмотрено согласие сторон касательно нотиса о готовности, который должен подаваться по прибытии судна на внутренний рейд.

В то же время договор содержит также условие «в порту или нет», которое в данном случае может расширительно трактоваться как «на внутреннем или внешнем рейде порта».

Даже при наличии подобной оговорки «в порту или нет» для целей данного чартера судно, прибывшее на лоцманскую станцию в Южном, находящуюся в 68 милях от Николаевского порта, вряд ли может считаться судном, находящимся в распоряжении фрахтователей, особенно если учитывать особые правила движения судов по Бугско-Днепровско-Лиманскому каналу.

Несмотря на противоречивость условий, согласованных сторонами при заключении чартера, в данном конкретном случае удалось достичь компромисса не без помощи юристов обеих сторон. Стороны договорились считать судно достигшим коммерческой зоны порта, когда оно было на внешнем рейде порта. Однако не всегда такие проблемные ситуации разрешаются мирным урегулированием.

Подобные проблемы возникают во многих портах, удаленных от морского побережья. Проблемные ситуации при подаче нотисов могут быть исключены только при внимательнейшем отношении к составлению договоров. Оговорки в чартерах бывают столь сложными, что их толкование вплоть до значения отдельных слов и аббревиатур составляет самостоятельную проблему.

Как известно, время — деньги... В шиппинге эта поговорка проявляется как нельзя лучше. Зачастую от скорости принятия решений при заключении чартера зависит и заключение и договора, и коммерческий успех рейса. Однако есть и другая пословица — «торопись медленно». Именно ее следует помнить сторонам при обсуждении ключевых условий договоров фрахтования и при необходимости консультироваться у специалистов. Вот тогда время будет потрачено с пользой и действительно станет деньгами, т.е. прибылью... ■

Индексация тарифов

Минфин согласовал приказ Министерства инфраструктуры Украины о ежемесячной индексации грузовых железнодорожных тарифов с 1.02.2011 года. Об этом сообщил заместитель гендиректора «Укрзалізниця» В. Чорный.

Индексация произойдет после прохождения всех необходимых процедур, предусмотренных регламентом КМУ; ее планируется проводить ежемесячно не более, чем на 2,2 % в месяц.

Последняя индексация тарифов на железнодорожную перевозку грузов в пределах Украины проводилась в октябре 2008 года. С того момента фактический индекс цен производителей промышленной продукции составил 125,2 %, индекс потребительских цен — 125,9 %.

В Министерстве инфраструктуры отмечают, что финансовое положение отрасли при условии индексации тарифов и существующих источников капитальных инвестиций с учетом привлеченных средств позволит в 2011 году удовлетворить потребность железных дорог только на 61,3 %. Дефицит финансовых средств составит почти 10 млрд грн, сообщает журнал «Транспорт».

Сквозные тарифы — эффективная стратегия

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины расширила сотрудничество с портами в сфере формирования тарифов.

Практика формирования сквозных тарифов введена «Укрзалізницею» и портами в предыдущем году. Согласно положению, утвержденному в 2010 году, сквозные тарифы охватывали порты Одесский, Ильичевский, Южный, Ренийский, Бердянский, Херсонский, Керченский. В текущем году в список вошли Николаевский и Мариупольский порты.

Существенное изменение претерпела номенклатура подпадающих транзитных грузов. Так, для Одесского порта добавлены тарифные условия на перевозку и перевалку зерновых, руды, а также сахара-сырца; для порта Южный — изъятые льготные тарифы на чугун и черные металлы, добавлены — для рудных грузов. Бердянский порт лишился льгот на глинозем и зерновые; добавлены льготы для Рени (зерно, руда, черные металлы), Херсона (насыпные химгрузы, руда), Керчи (рудные грузы).

Владимир КАТКЕВИЧ