

# Риски судовладельцев в украинских портах

В последнее время было зафиксировано много инцидентов различного характера в портах Украины. Владельцы судов, заходящих в порты нашей страны, подвергаются многочисленным и серьезным опасностям. Эти опасности далеко не всегда имеют природный характер. Предметом настоящей публикации являются риски правового характера. Нарушения правовых норм, закрепленных в законодательстве Украины, чреваты значительными неприятностями для судовладельцев.

## Декларирование судовых запасов и бункера

К декларированию судовых запасов следует относиться очень внимательно, поскольку украинская таможня строго следит за малейшими расхождениями между заявленными запасами и фактическим наличием судовых запасов. Обнаружение такого расхождения влечет наложение значительных по размеру штрафов. Особое внимание следует проявлять при декларировании бункера. Малейшее расхождение, обнаруженное при проверке бункера по прибытии судна в украинский порт, дает повод служащим таможни утверждать, что имело место «сокрытие» топлива. Это, в свою очередь, влечет наложение штрафа, сумма которого может достигать 10000 долларов.

При декларировании бункера следует учитывать точное количество топлива не только в топливных баках, но и в бочках и других незначитель-



**Николай МЕЛЬНИКОВ, партнер Международной юридической службы, специалист по морскому праву**

ных ёмкостях. Иначе украинская таможня посчитает, что вы занимаетесь контрабандой топлива, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Чрезвычайно внимательными следует быть при декларировании медицинских препаратов. Обнаружение малейших количеств незадекларированных препаратов, содержащих наркотические вещества, может повлечь обвинение в контрабанде наркотиков.

## Балластные воды

Ничтожные нарушения правил обращения с балластными водами влечет наложение значительных штрафов. Украинские власти требуют, чтобы суда меняли балласт в Черном море. За правилами обращения с балластными водами следит Государственная экологическая инспекция по охране окружающей среды Северо-Западного региона Черного моря, базирующаяся в Одессе, которая входит в систему Государственной экологической инспекции Министерства экологии и природных ресурсов Украины.

Государственные санитарные правила и нормы утверждены приказом Минздрава Украины «Об утверждении



**Александр ЧЕБОТАРЕНКО, старший юрист, адвокат Международной юридической службы**

Государственных санитарных правил и норм сброса с судов сточных, нефтесодержащих, балластных вод и мусора в водоемы» № 199 от 9.07.1997 и содержат следующие положения:

«4.4.5. В судовом журнале должны быть указаны географические координаты, дата и количество принятого на борт балласта.

4.4.6. В случаях, если судно пришло в порт без смены балласта в море и не оборудовано устройством для обработки балластных вод, оно может быть выведено за пределы территориальных вод».

Государственный орган экологической охраны Черного моря уполномочен брать пробы балластной воды на наличие в них нефти, железа и взвешенных органических материалов. Приемлемые количества этих веществ значительно ниже, чем требования согласно МАРПОЛ. Нефть и ее продукты, а также железо — 0,05 мг/л; взвешенные частицы — максимум 0,2 мг/л. Штраф за нарушение этих норм на практике достигает 60000 долларов.

Для минимизации таких штрафов необходимо строго соблюдать требования государства относительно экологической охраны Черного моря.

## Торговые ограничения

Для избежания больших неприятностей следует соблюдать торговые ограничения, которые время от времени вводит правительство Украины. В частности, на торговлю зерновыми — пшеницей, рожью, ячменем и кукурузой.

К сожалению, подобные ограничения могут быть не только официального характера, но иногда они имеют характер и простых административных рогаток. Они могут быть как тарифными ограничениями, так и ограничениями нетарифного, административного характера. Например, для экспорта зерновых необходимо наличие соответствующей лицензии. Для избежания задержек судов в портах Украины следует убедиться в наличии необходимости получения таких лицензий и соблюдении других формальностей, которые установлены правительством Украины. Тут можно отметить, что требования украинского правительства довольно часто и радикально меняются.

## Трудности с погрузкой ЖРК

В соответствии с конвенцией СОЛАС требуется, чтобы перевозчик имел действительный сертификат о том, что влажность груза (ЖРК) находится в допустимых пределах. В порту Одессы достаточно высокая влажность. В таких условиях концентрат железной руды в значительной степени увлажняется, что может отрицательно повлиять на безопасность мореплавания и остойчивость судна.

Погрузка железной руды не может начаться до тех пор, пока отправитель не обеспечит сертификаты, соответствующие требованиям международных стандартов. Капитаны судов должны при наличии неопределенности в вопросе несоответствия фактической влажности железной руды сертификату или сертификата требованиям международных стандартов, требовать от независимых сюрвейеров продолжения проведения испытаний (отбора проб).

## Загрязнение нефтью

Загрязнение украинских морских вод нефтью грозит огромными штрафами. Размер штрафа определяется по теоретической формуле, предусмотренной методикой расчета размеров

возмещения убытков, причиненных государству вследствие нарушения законодательства об охране и рациональном использовании водных ресурсов, которая утверждена приказом Министерства охраны окружающей природной среды и ядерной безопасности Украины от 18 мая 1995 г. № 37, в соответствии с фиксированными ставками. Эти ставки определены в постановлении Кабинета Министров от 3.07.1995 № 484 следующим образом:

- нефть и нефтепродукты — 329 USD/кг;
- соли тяжелых металлов — 12936 USD/кг;
- органические вещества — 270 USD/кг;
- взвеси — 132 USD/кг;
- пестициды — 430 USD/кг;
- детергенты — 381 USD/кг;
- хозяйственно-фекальные сточные воды — 140 USD/м<sup>3</sup>;
- мусор — 100 USD/кг.

## Споры по поводу недостачи груза

Суда, перевозящие навалочные грузы в Украину, часто подвергаются претензиям по недостаче груза. Причем такие претензии бывают весьма значительными, то есть обнаруживаются недостачи порядка 100 — 200 тонн груза, которые оцениваются в сумме до 100000 долларов, а то и более. Здесь следует заметить, что в Украине фиксируются мельчайшие недостачи груза, в отличие от других стран, где имеется норма «бумажной» недостачи в пределах 0,5 % величины партии груза, которая не может служить основанием для заявления претензии.

Для минимизации рисков, связанных с недостачей груза, следует:

- строго следить за тем, чтобы трюмы были опечатаны в присутствии сюрвейеров, представляющих все заинтересованные стороны, после окончания погрузки груза;
- в порту разгрузки сюрвейеры должны присутствовать при открытии трюмов, если печати нарушены;
- для замера груза контроль осадки судна должен производиться как в порту погрузки, так и перед выгрузкой груза;
- составить сертификат о пустом трюме в удостоверение того, что весь груз из определенного трюма выгружен и на борту не осталось груза, который в нем перевозился (по

просьбе капитана этот документ подписывает также супервайзер стивидорной компании).

## Задержание и арест судна и груза

Капитан морского порта может и должен не дать разрешение на выход судна из порта, если:

- судно непригодно к плаванию, то есть не в порядке судовые документы, не уплачены установленные сборы, штрафы и др. платежи;
- имеются решения уполномоченных государственных органов.

Запрещается выход судна из порта до устранения обстоятельств, вызвавших такое запрещение.

По распоряжению начальника морского порта может быть задержано судно и груз по морским требованиям по просьбе лица, имеющего такое требование. Задержание ограничивается сроком до 3 суток (72 часа). При предоставлении обеспечения морского требования или необеспечении ареста судно должно быть отпущено.

На обеспечение морского требования направлен арест морских судов. Украина не является членом Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года, так что арест морских судов в портах Украины может быть произведен не только по морским требованиям, но и за другие правонарушения или только по подозрению в их совершении.

## Рекомендации

Украина — государство, в котором действует весьма жесткий государственный контроль, а также жесткая правовая система, не говоря уже о том, что украинские власти весьма коррумпированы. Поэтому общей рекомендацией является проявление соответствующих предосторожностей, разработка мероприятий по предотвращению правонарушений и потерь груза во время его транспортировки, а также поддержание диалога с агентами местных властей и компаний, которые обеспечивают страхование, сюрвей и другие услуги на коммерческой основе. При малейших сомнениях в их компетентности следует обращаться к помощи местных адвокатов в сфере морского права и практики, которые владеют вопросами, специфическими для данной юрисдикции. ■

