Юридическая компания «ИНМАР»

690002, Россия, г. Владивосток

ул. Хабаровская, 8

тел.: +7 (4232) 45-75-59

факс.: +7 (4232) 44-60-13

e-mail: office@inmarlegal.com

интернет: www.inmarlegal.com

СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ

Автор: А. Дейнега

СОДЕРЖАНИЕ

1. Понятие и регулирование сталийного времени 3

2. Начало исчисления сталийного времени 4

3. Условия о сталийном времени и их значение 7

4. Приостановка отсчета сталийного времени 10

5. Демерредж 11

6. Диспач 12

7. Библиография 13

1. ПОНЯТИЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ

В соответствии со статьей 130 Кодекса Торгового Мореплавания Российской Федерации под сталийным временем или сталией понимается срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей, и который определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Данное определение верно отражает суть сталийного времени, но не в полной мере его содержание и значение. В действительности условие о сталийном времени налагает обязанности, как на фрахтовщика, так и на фрахтователя, а также гарантирует их интересы.

С одной стороны, судовладелец несет обязанность предоставить судно для погрузки/разгрузки и держать его под погрузкой/разгрузкой определенное время без взимания каких-либо дополнительных платежей, так как оплата за данные действия включена во фрахт при согласовании договора перевозки (чартера), а также гарантирует свои интересы путем ограничения времени, в течение которого судно может удерживаться под погрузкой или разгрузкой без дополнительной платы. Судовладелец имеет право на взыскание определенной денежной суммы в случае превышения фрахтователем пределов сталийного времени – "демерредж".

С другой стороны, фрахтователь несет обязанность осуществить погрузку/разгрузку судна в течение определенного времени (сталийного времени), в тоже время судовладельцу гарантируется, что судно будет находиться в его распоряжении в течение определенного времени. В случае окончания погрузочных/разгрузочных работ до истечения сталийного времени, фрахтователь имеет право на вознаграждение – "диспач".

Институт сталийного времени имеет вполне определенное назначение, оно заключается в распределении между фрахтователем и судовладельцем рисков, связанных с отложением по различным причинам начала погрузочно-разгрузочных работ, или их приостановлением. Так убытки, причиненные задержкой судна, будут относиться на фрахтователя или судовладельца в зависимости от того началось течение сталийного времени или нет, а также приостанавливается ли течение сталийного времени.

Специфика регулирования сталийного времени заключается в том, что при регулировании условий сталийного времени первостепенное значение имеет соглашение сторон и нормы обычного права, так статья 131 КТМ устанавливает, что "при отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени (понятие см. ниже) определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки". Сталийное время также регулируется нормативными актами, однако, нормы, касающиеся сталийного времени, носят диспозитивный характер, что выводит на первый план соглашение сторон (чартер).

Большое значение в регулировании сталийного времени играет деятельность международных организаций, таких как Балтийская и международная морская конференция (БИМКО), Международный морской комитет (ММК), Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА). Данные организации разрабатывают типовые проформы чартеров, в которых содержатся условия, регулирующие сталийное время, демерредж, диспач, контрсталийное время, например, чартер "Дженкон", "Сканкон", "Дженоркон". Данные проформы не являются обязательными и могут быть изменены, однако, ввиду их удобства и распространенности участники торгового мореплавания часто прибегают к помощи данных проформ. В связи с тем, что при возникновении споров по вопросам сталийного времени многое зависит от интерпретации терминов и оговорок, используемых в чартере, данные организации разрабатывают правила интерпретации определений используемых в чартерах (Charterparty Laytime Definition 1980, Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993).

2. НАЧАЛО ИСЧИСЛЕНИЯ СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ

В соответствии с пунктом 2 статьи 130 КТМ РФ сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня **после подачи уведомления (нотиса) о готовности судна к погрузке груза**. Таким образом, отсчет сталийного времени не начнется до тех пор, пока судовладелец не даст нотис о готовности судна к грузовым операциям. Срок подачи нотиса регулируется условиями чартера. Возникает вопрос: когда может быть подан нотис о готовности судна к погрузке. Из анализа мировой практики, содержания проформ чартеров, обычаев портов и нормативных актов следует, что для подачи нотиса о готовности судно должно:

- считаться прибывшим (arrived ship)
- быть во всех отношениях готовым к погрузке (the vessel is in all respects ready to load/discharge)

Момент, с которого судно будет считаться прибывшим, зависит от вида чартера, которым регулируется сталийное время. Выделяют следующие виды чартеров:

- *портовый чартер*, чартер в котором в качестве места погрузки/выгрузки указан порт (его название). Соответственно судно считается прибывшим к согласованному месту назначения, когда оно прибудет в коммерческую зону порта, где суда обычно ожидают погрузку или выгрузку. Судно считается прибывшим, даже если оно еще не дошло до того места, где оно будет обрабатываться (выгружаться);

- *доковый чартер*, если местом назначения судна является док или имеется специальная оговорка, что он должен быть назван фрахтователем, судно считается прибывшим с момента постановки в док;

- *причальный чартер*; если в чартере указан причал или пристань или имеется специальная оговорка, что он должен быть назначен позже, то судно будет считаться прибывшим с момента, когда оно становится к этому причалу или пристани. При таком чартере любой риск задержки до того, как судно станет к причалу, падает на судовладельца.

Наибольшую сложность представляет определение момента достижения порта судном. Понятие коммерческой зоны не используется в чартерах. Данное понятие появилось в связи с рассмотрением дел связанных с оспариванием факта прибытия судна к назначенному месту в соответствии с портовым чартером. В судебной практике понятию коммерческая зона придавались различные значения: "район, в пределах которого капитан может эффективно предоставить в распоряжение фрахтователя судно, готовое к погрузке и находящиеся настолько близко к фактическому месту погрузки, насколько позволят обстоятельства" *Leonis SS Co. v. Rank (No.2) [1908] 1 K.B. 499; (1908) Com.Cas. 295*, "район, включающий место погрузки, где обычно проводятся операции по погрузке определенного вида грузов" дело *Aello*. В настоящее время судебная практика идет по пути признания судна прибывшим в порт, если оно заняло обычное место ожидания, используемое для стоянки судов, даже если это место расположено за юридическими границами порта, дело "Полифридом". Данная трактовка термина "Порт" поддерживается и международными организациями, так в соответствии с Правилами истолкования сталии в рейсовом чартере 1993 г. выпущенными совместно БИМКО, ММК, ФОНАСБА, ИНТЕРКАРГО, под портом понимается "**район, где судно производит погрузку или выгрузку** у причала якорной стоянки, плавучего буя или тому подобного места**, включая обычные места, где суда ожидают своей очереди** или где им указано или они обязаны ожидать своей очереди **независимо от расстояния от этого района**".

Некоторые чартеры содержат оговорку *"или так близко к нему как судно может безопасно к нему подойти".* Подобные оговорки предоставляют судовладельцу право выбора места назначения, если в силу препятствий, которые не могут быть им преодолены с помощью разумных средств, невозможно достигнуть, определенного в чартере места назначения не потеряв неразумно длительное время. Судно считается прибывшим, достигнув выбранного места. Такими препятствиями могут быть: ледовая обстановка, блокада, приливно-отливные явления, скопление судов. Применение подобных оговорок зачастую приводит к спорам и на практике бывает сложно доказать наличие таких препятствий. В тоже время может позволить избежать длительного простоя судна и связанных с этим убытков.

Часто в чартеры включаются следующие оговорки: *"Время, потерянное в ожидании причала (time lost in waiting for berth) считается как время погрузки/выгрузки, "Независимо у причала или нет"(weather in berth or not), "Независимо от очереди"(free in turn), "Сталийное время начинает исчисляться через 24 часов после прибытия независимо от того находится судно в порту или нет" (time to count twenty-four after arrival at or off the Port), "Демерредж в отношении всего времени ожидания" (demurrage in respect of all time), "В очереди, не превышающей 48 (или 24) текущих часа".*

Все вышеперечисленные оговорки направлены на изменение обычных условий начала исчисления сталийного времени. Причем все они направлены, прежде всего, на защиту интересов судовладельцев, так как позволяют начать исчисление сталии еще до прибытия судна к оговоренному месту. Оговорки *"Время потерянное в ожидании причала считается как время погрузки/выгрузки (чартер "Дженкон"), "Независимо у причала или нет", "Независимо от очереди", "В очереди, не превышающей 48 (или 24) текущих часа"* имеют значение при причальном чартере, так как позволяют судовладельцу начать отсчет сталийного времени по прибытии в порт в случае отсутствия свободного причала. Оговорка *"Независимо от очереди"* означает, что время ожидания причала не будет засчитываться в сталийное время, с другой стороны, фрахтователь стремиться включить в чартер противоположную оговорку "*В порядке очереди*" (in regular turn) такая оговорка часто встречается в угольных чартерах. Очевидно, что при портовом чартере данные оговорки не имеют смысла, так как судно считается прибывшим, достигнув порта назначения, независимо от постановки к причалу. Необходимо учитывать, что описанные оговорки не означают прекращение действия исключающих оговорок, которые приостанавливают течение сталийного времени.

Оговорки *"Сталийное время начинает исчисляться через 24 часов после прибытия, независимо от того находится судно в порту или нет", "Демерредж в отношении всего времени ожидания" включаются в портовый чартер.* Первая позволяет судовладельцу направить нотис еще до входа судна в порт, вторая позволяет взыскать демерредж за все время ожидания независимо от того находилось судно в порту или нет.

Очевидно, что для судовладельца наиболее выгоден портовый чартер или причальный чартер с соответствующими оговорками. При заключении портового чартера судовладелец освобождает себя от риска несения убытков связанных с ожиданием свободного причала или дока, в данном случае расходы будет нести фрахтователь.

Состояние готовности судна обычно разделяют на две составляющие:

- физическая готовность
- юридическая готовность

Под физической готовностью судна принято понимать фактическую готовность к погрузке трюмов и люков судна таким образом, чтобы фрахтователь мог осуществлять контроль над каждым помещением судна, в которых может быть размещен или находится груз. Однако требования к физической готовности могут изменяться в зависимости от вида чартера. Так при портовом чартере нотис может быть подан до открытия люков и уборки бимсов, имея в виду, что такая работа будет завершена во время у причала. Также не требуется соблюдения требований, которые могут быть выполнены только с привлечением портовых служб. В портовом чартере судно должно быть во всех отношениях готово к приему груза, прежде чем подавать нотис о готовности судна.

Юридическая готовность судна понимается как отсутствие каких либо административно-правовых препятствий началу погрузочных или разгрузочных работ. Судно должно получить свободную практику, не подвергаться таможенным или иным ограничениям. В английской практике принято считать, что судно является готовым и без соблюдения определенных формальностей, которые могут быть соблюдены в любое время, без последствий для обработки судна. Отечественная арбитражная практика склоняется к тому, что для подачи нотиса судно должно быть полностью готовым как в юридическом, так и в физическом смысле. Такие же требования содержат своды обычаев российских портов.

В случае нарушения правила о готовности судна нотис о готовности (Notice of Readiness) считается не поданным, что влечет для судовладельца следующие неблагоприятные последствия:

- » сталийное время считается не начавшимся, что налагает убытки, связанные с задержкой судна, на судовладельца,

- » убытки, которые понес фрахтователь, также будут отнесены на счет судовладельца,

Вопрос о том может ли нотис подаваться с условием, что судно будет готово к определенному времени, по разному разрешается в практике и законодательстве государств. Так английская и американская практика не допускают подобных нотисов (*Transgrain Shipping BV v. Global Transporte Oceanio SA (The Mexico I) [1990] 1 Lloyd's Rep. 507)*. В то же время в соответствии со статьей 129 КТМ РФ "при перевозке груза по чартеру перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя, если он указан фрахтователем, о том, что судно готово или **будет готово в определенное время к погрузке груза**".

Стоит также остановиться на том, что в международной практике не правильно поданный нотис означает, что сталийное время не начнется пока надлежащий нотис не будет подан. Соответственно, даже если грузовые операции уже начались, а нотис подан не был, сталийное время не считается начавшимся (*Pteroti Compania Naviera v. National Coal Board [1958] 1 Q.B. 469*).

Учитывая, что КТМ РФ не содержит нормы об обязательности нотиса применительно к выгрузке, а также то, что международная практика исходит из того, что грузополучатели должны сами следить за судном, в порту выгрузки нотис обычно не нужен, если это специально не оговорено в чартере. В случае если судно осуществляет погрузку в нескольких портах, нотис требуется только в первом порту погрузки.

Касательно формы нотиса, КТМ устанавливает, что нотис должен быть подан в письменной форме. Тем не менее, в международной практике термину "Письменно" дается расширительное толкование, так в соответствии с Правилами истолкования сталии в рейсовом чартере 1993 г. "Письменно" означает, "выраженное любым способом, визуально воспроизводящим слова", нотис может быть передан с применением средств связи включающее электронные, такие как радио и телекс.

Время, в течение которого может быть подан нотис, определяется чартером, в противном случае это время будет определяться обычаями соответствующего порта. В случае если нотис подан не в течение указанного времени, то такой нотис будет считаться поданным в момент начала течения времени предусмотренного для подачи нотиса.

Зачастую чартером предусматривается, что сталийное время начинает исчисляться не сразу после подачи нотиса, а по истечению определенного времени после подачи нотиса или в определенное время. Так статья 130 КТМ предусматривает, что "сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах начиная **со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна** к погрузке груза". Чартер "Дженкон" предусматривает, что отсчет сталии по погрузке и выгрузке начинается с 13.00 часов, если нотис о готовности подан до 12.00 часов включительно, и с 06.00 часов следующего рабочего дня, если нотис подан в рабочее время после 12.00 часов.

3. УСЛОВИЯ О СТАЛИЙНОМ ВРЕМЕНИ И ИХ ЗНАЧЕНИЕ

Сталийное время в чартере может быть точно определено и в данном случае оно либо специально оговорено, либо поддается исчислению. Сталийное время может быть также и нечетко определенным.

Сталийное время оговорено путем указания на дни или часы

К оговоркам, исчисляющим сталийное время путем указания на дни и часы, относятся:

- *груз будет погружен/выгружен в течение …. дней;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. дней продолжительностью 24 ч;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. дней продолжительностью 24 последовательных часа;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. дней продолжительностью 24 текущих часа;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. текущих дней;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. рабочих дней;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. погожих рабочих дней;*
- *груз будет погружен/выгружен в течение …. текущих рабочих дней;*

На практике в оговорках встречаются различные комбинации характеристик дней или часов, в которых исчисляется сталийное время. В зависимости от формулировки оговорки по разному будет исчисляться сталийное время.

"Днями" (day, lay day) считаются все календарные дни, если только это не противоречит обычаям и специальным условиям. В странах, где в воскресные и праздничные дни работы обычно не производятся, при такой формулировке эти дни не будут включаться в сталийное время. Фактически под днями буду пониматься рабочие дни.

"Рабочий день" (working day) имеет тот смысл, что этот день не является днем отдыха или праздничным, т.е. рабочий день будет равен 24 часам. Однако в прошлом в практике английских судов встречалось иное толкование данного термина, оно заключатся в понимании рабочего дня как определенного количества рабочих часов. Такая позиция представляется не логичной, во-первых, в данном случае характеризуется день в целом, а не часы, во-вторых, работы по обработке судов в порту могут вестись круглосуточно, что часто встречается на практике.

"Текущий день" (running day) – термин, использующийся для того, чтобы отличить календарный день от рабочего дня. Такой термин более выгоден для судовладельцев, потому что позволяет включать в сталийное время выходные и праздничные дни.

"Текущий рабочий день" – термин впервые появился в чартере "Дженкон" и равносилен термину "рабочий день". Данная формулировка является неудачной, так как содержит противоречивые термины.

"Рабочие дни продолжительностью 24 ч" – такая оговорка может трактоваться по разному. Во-первых, такой день может рассматриваться как искусственный день, состоящий из 24 рабочих часов, таким образом, например, если в порту установлен 8-часовой рабочий день, то 1 день в соответствии таким пониманием будет равняться, 3-м календарным. Очевидно, что такой расчет сталийного времени не отвечает интересам судовладельцев. Во-вторых, такой день может рассматриваться как обычный календарный день, не являющийся воскресным или праздничным. Во избежание спорных ситуаций удобнее использовать формулировку -

"Дни продолжительностью 24 последовательных часа" или "24 текущих часа" в данном случае подразумеваются дни состоящие из 24 фактических последовательных часов.

В условие о сталийном времени часто включаются оговорки "погожий … день" (weather … day) или "при условии хорошей погоды" (weather permitting). Данные условия преследуют общую цель – исключение из сталийного времени периодов, в течение которых погодные условия не позволяли проводить погрузо-разгрузочные работы. Однако указанные условия имеют существенное различие. Так в случае применения

условия "погожий … день" из сталийного времени будут исключаться все периоды, в течение которых погодные условия фактически препятствовали погрузке/выгрузке или могли бы препятствовать в случае осуществления погрузки/выгрузки. При использовании условия - "при условии хорошей погоды" из сталийного времени будут исключаться те периоды, в течение которых работы по погрузке/выгрузке фактически не проводились по причине неблагоприятных погодных условий. Не вызывает сомнений, что второй вариант предпочтительнее для судовладельца.

Из анализа определений, используемых в конструкции оговорки, можно сделать вывод, что для максимального соблюдения интересов судовладельцев следует применять оговорку о сталийном времени следующего содержания: ***"груз будет погружен/выгружен в течение … текущих дней продолжительностью 24 последовательных часа, при условии хорошей погоды".***

Сталийное время оговорено путем указания на норму погрузки/выгрузки

При исчислении сталийного времени путем расчета нормы погрузки или выгрузки оговорка о сталийном времени также может иметь различную конструкцию:

- *груз должен грузиться/выгружаться по средней мере … тонн в день;*
- *груз должен грузиться/выгружаться по средней мере … тонн на люк в сутки;*
- *груз должен грузиться/выгружаться по средней мере … тонн на рабочий (пригодный для работы) люк в сутки.*

При оговорке *груз должен грузиться/выгружаться по средней мере … тонн в день* для вычисления сталийного времени общее количество груза должно быть разделено на соответствующею норму.

Если в чартере указана норма погрузки – выгрузки на один люк (*груз должен грузиться/выгружаться по средней мере … тонн на люк в сутки)*, то расчет сталии производится по наибольшему трюму. При этом количество груза в наибольшем трюме делится на люковую норму, полученная продолжительность загрузки или выгрузки наибольшего трюма считается сталийным временем для всего судна. Если загрузка или выгрузка наибольшего трюма производится с использованием нескольких люков, количество груза в наибольшем трюме делится на произведение люковой нормы и количества люков. Существует и другой способ расчета: умножение люковой нормы на число люков (подлежащих обработке) с последующим делением общего количества груза на полученную судовую норму. Последний метод расчета получил большое распространение во многих странах, в том числе и России, однако он менее выгоден для судовладельцев.

Сталийное время определено нечетко

В данном случае используются следующие оговорки:

- *так быстро как судно может (as fast as steamer can (условие фас));*
- *со всей скоростью (with all dispatch);*
- *как обычно (as customary);*
- *согласно обычаев порта (in accordance with the custom of the port*).

Третья и четвертая оговорка равносильна отсутствию таковой, т.е. сталийное время будет рассчитываться так же, как если бы в чартере вообще не было упоминания о сталийном времени.

С оговорками типа «фас» дело обстоит несколько сложнее. Дело в том, что нет единого мнения о том, возможно ли на основании оговорки такого типа рассчитать сталийное время заранее. Например, английское право не позволяет зафиксировать сталийное время заранее на основании оговорки фас. Американская практика не имеет однозначного подхода к данному вопросу, американский суд может, руководствуясь такой оговоркой, рассчитать сталийное время исходя из возможностей судна или фактической нормы погрузки/разгрузки судна (правило “alongside”). В любом случае нечеткое определение сталийного времени не выгодно для судовладельца. Сегодня в практике подобные оговорки почти не встречаются.

Необходимо отметить общее правило о том, что если погрузочно-разгрузочные работы начались до фактического начала течения сталийного времени или производились в периоды исключаемые из сталийного времени, такое время будет считаться как сталийное (статья 130 КТМ).

4. ПРИОСТАНОВКА ОТСЧЕТА СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ

Если сталийное время началось, то подлежит отсчету непрерывно, если только нет противоречащих этому обычаев или оговорок в чартере. Обычно в чартерах содержится оговорка об исключении из сталийного времени воскресных и праздничных дней и периодов, в течение которых погрузка или разгрузка не производилась по причинам независящим от сторон (забастовка, непреодолимая сила) или зависящим от перевозчика. Подобная норма содержится и в КТМ, статья 130. В случае же если простой судна происходит по вине судовладельца, такой простой не будет влиять на течение сталийного времени.

Для исключения воскресных и праздничных дней из сталийного времени используются оговорки следующего содержания: *"Исключая воскресные и праздничные дни" (Sundays and holidays excluded), "Послеобеденное время субботних дней, воскресные дни, общие и местные праздничные дни будут исключены, если только они не были использованы, иначе фактически использованное время должно засчитываться (лесной чартер "Ньюбалтвуд").* При этом в условиях о сталийном времени могут встречаться оговорки двух видов: "*если только не использованы"* и *" если только не использованы и в этом случае засчитывается только фактически использованное время".* В первом случае воскресный или праздничный день будет полностью считаться сталийным даже, если только часть его была использована фрахтователем, во втором случае в сталийное время будет засчитываться только время, в течение которого фактически производились работы. Таким образом, фрахтователю выгоднее включить в чартер оговорку второго типа.

Если в условии о сталийном времени используется термин *"рабочие дни"* это само по себе подразумевает исключение из сталийного времени воскресных и праздничных дней, однако в целях избежания противоречий в чартер включаются специальные оговорки на этот счет. Иногда такая конкретизация бывает нелишней, так как, например, в некоторых странах выходным является не воскресенье а пятница. В целях избежания споров и более точного определения в чартер может быть включена оговорка *"Общие и местные праздничные дни"*, что дает возможность исключить из сталийного времени не только официальные национальные праздники, но также праздники установленные местными властями, которые являются обычными для данной местности.

Судовладельцы, желая максимально защитить себя от последствий применения исключительных оговорок, стремятся включить в чартер оговорку следующего содержания: *"нерабочие праздничные дни".* Смысл оговорки заключается в том, что если во время праздничных дней официальные учреждения порта работали и производились работы по обработке судов, при таких условиях, несмотря на то, что день является праздничным, он будет включен в сталийное время.

Сложнее определить, как влияют на течение стального времени субботние дни. Часто они рассматриваются как обычные рабочие дни. Однако если в порту работа по субботам ведется только до определенного времени, например до 13 часов, то с тем, чтобы засчитывать как сталийное только время, в течение которого фактически могли производиться работы, сторонам следует специально оговорить в чартере.

В чартеры зачастую включается оговорка о том, что время потерянное вследствие причин независящих от фрахтователя, грузоотправителя или грузополучателя не включается в сталийное время. Чартером может быть предусмотрен конкретный перечень таких причин (чартер "Медитор"). Необходимо учитывать, что фрахтователь не может ссылаться на исключающую оговорку, если он мог при разумном старании, найти другой способ погрузки или разгрузки.

Обычным стало включение в чартер оговорки, предусматривающей исключение из сталийного времени, времени простоя по причине забастовки грузчиков. Однако следует учитывать, что из сталийного времени будет исключаться не сам период забастовки, а период простоя судна обусловленный забастовкой, данные периоды могут не совпадать по времени.

Вопрос о том кто несет расходы, связанные с необходимостью перестановки судна на другой причал, зависит от цели, такой перестановки, если это необходимо сделать в связи с тем, что погрузка должна производиться у нескольких причалов, тогда сталийное время в период перехода приостанавливаться не будет.

5. ДЕМЕРРЕДЖ

Демерредж (demurrage) – 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. Особенность демерреджа заключается, что его сумма определена в чартере и не может быть изменена в зависимости от реальных убытков. Период времени, в течение которого подлежит взысканию демерредж, называется контрсталией. В соответствии со статьей 131 КТМ, контрсталией называется дополнительный срок ожидания, предварительно оговоренный сторонами чартера. Этой же статьей предусмотрено, что в случае если стороны не предусмотрели продолжительность контрсталийного времени, оно определяется обычаями порта. Таким образом, демерредж это заранее согласованная оценка убытков, связанных с простоем, обычно она ниже фактических убытков. Следовательно, по истечению контрсталийного времени судовладелец имеет право на взыскание реально причиненных простоем убытков, поэтому крайне важно точно указать продолжительность контрсталии в чартере. Период простоя после истечения контрсталийного времени называется сверхконтрсталийное время (Detention).

По российскому законодательству в случае если сторонами не предусмотрен размер демерреджа, то он определяется обычаями порта, если таковых не имеется, то взысканию подлежит реальный убыток причиненный простоем судна. Законодательство ряда стран рассматривает отсутствие условия о демерредже как согласие сторон на то, что за все время простоя будут взыскиваться реальные убытки (США, Англия). Российское законодательство в таком случае предусматривает необходимость расчета размера демерреджа на основании портовых обычаев.

В мировой практике и законодательстве ряда государств (США, Россия, Англия) установлено правило, в соответствии с которым контрсталийное время течет непрерывно, включая в себя воскресные, праздничные дни, время непогоды, также исчисление контрсталийного времени не приостанавливается вследствие обстоятельств фактически препятствующих погрузочно-разгрузочным работам. Это правило выражается формулой "раз на демерредже – все время на демерредже" (once on demurrage all time on demurrage). Из этого правила есть одно исключение: периоды, в течение которых работы не проводились по вине перевозчика (судовладельца), исключаются из контрсталийного времени.

Существуют различные способы определение размера демерреджа. Ставка демерреджа может устанавливаться в целом по судну за его задержку в течение дня или пропорционально (чартер "Дженкон"). Ставка также может быть установлена на 1 тонну груза или на 1 тонну валовой или чистой грузовместимости за день задержки или пропорционально (например, демерредж будет уплачиваться по ставке 3 пенса за каждую брутто-регистровую тонну в ткущий день и пропорционально за каждую часть дня (чартер "Острейл").

6. ДИСПАЧ

КТМ РФ рассматривает диспач как заранее оговоренное вознаграждение фрахтователю за окончание погрузки или разгрузки до истечения сталийного времени. В законодательстве иностранных государств встречается иной подход к понятию диспача, под ним в частности понимается возвращение фрахтователю переплаченных денежных средств. При таком подходе следовало бы рассчитывать размер диспача пропорционально спасенному времени. Однако на практике этого не происходит, ввиду сложности данного метода, что делает не существенным применение той или иной концепции. В действительности Диспач определяется по заранее установленным ставкам, и обычно соотносится с размером демерреджа. Так статья 133 КТМ РФ предусматривает, что если сторонами не предусмотрен размер диспача, то он будет равняться одной второй платы за простой.

Расчет диспача должен производится не по каждому порту выгрузки или погрузки (если таковых несколько), а по всем портам вместе. Объясняется это тем, что в случае если в разных портах будут применяться разные ставки демерреджа и диспача, это приведет к нарушению прав либо судовладельца, либо фрахтователя.
При определении времени, за которое подлежит выплате диспач, в чартере используются следующие формулировки: "*все спасенное время*" (*all saved time), любое спасенное время (any saved time), "каждый спасенный час" (every saved time).* Данные формулировки означают все календарное время, без исключений, однако, фрахтователь может попытаться придать таким формулировкам такое же значение как и сталийному времени, т.е. со всеми соответствующими исключениями. Поэтому во избежание подобных ситуаций судовладельцам следует включать в условие о диспаче формулировку *"за каждый спасенный ткущий день"*.

С точки зрения практики интересен вопрос о том, как будет рассчитываться диспач, если судно подлежит погрузке/разгрузке в двух (боле) портах, при этом погрузка/разгрузка во втором порту окончилась до истечения сталийного времени предусмотренного для первого порта. Вопрос заключается в том, подлежит ли взысканию диспач дважды за одни и те же спасенные дни, т.е. за спасенное время в каждом порту. Английская практика исходит из того, что в данном случае диспач подлежит уплате в двойном размере.

Иногда чартером предусматривается, что спасенное время при погрузке в последующем будут зачтены в пользу фрахтователя при выгрузке. Это позволяют сделать оговорки следующего содержания: *"любые спасенные при погрузке часы должны быть прибавлены к часам, предоставленным для выгрузки"*, *"дни или их части, не использованные при погрузке, могут быть прибавлены ко времени выгрузки и любое дополнительное время, использованное при погрузке, может быть вычтено из времени выгрузки".* Данные оговорки предусматривают перенос времени диспача при погрузке к сталийному времени выгрузки, а также вычесть демерредж при погрузке из сталийного времени выгрузки.

7. БИБЛИОГРАФИЯ

1. Кодекс Торгового Мореплавания Российской Федерации.
2. Комментарий к Кодексу Торгового Мореплавания Российской Федерации. Под редакцией Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000.
3. Laytime. Michael Brynmor Summerskill. – London, Sweet & Maxwell, 1966.
4. Carriage of Goods by Sea. John F. Wilson. – Longman, 2001.
5. Cases and Materials on International Trade Law. Paul Todd. – London, Sweet & Maxwell, 2003.