

Н.С.Куликов

ПРОСТЫЕ СОВЕТЫ КАПИТАНУ

Руководство по коммерческой
эксплуатации морского судна



Николай Куликов

**Простые советы капитану.
Руководство по коммерческой
эксплуатации морского судна**

«Автор»

2023

Куликов Н. С.

Простые советы капитану. Руководство по коммерческой эксплуатации морского судна / Н. С. Куликов — «Автор», 2023

В книге представлены советы, которые помогут в решении проблемных ситуаций, возникающих в процессе коммерческой эксплуатации морского судна. Автор, юрист судоходной компании, поэтому инструкции даются с точки зрения капитана судна и судовладельца. Наиболее важные рекомендации для удобства выделены по тексту. Книга предназначена для судоводителей, работников судоходных компаний, специалистов отделов логистики, юристов судоходных компаний. Данное издание также может быть использовано в качестве учебного пособия для студентов учебных заведений, изучающих коммерческие и правовые вопросы, связанные с перевозкой грузов.

© Куликов Н. С., 2023

© Автор, 2023

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ	7
СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ	13
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Николай Куликов
Простые советы капитану.
Руководство по коммерческой
эксплуатации морского судна

ПРЕДИСЛОВИЕ

Морской транспорт – это особый вид водного транспорта, который обладает уникальной способностью перевозить грузы по всему миру.

Данный вид транспорта обладает значительно более высокой производительностью по сравнению с другими. Грузоподъемность морских судов превосходит возможности железнодорожных составов, что позволяет перевозить большие объемы грузов. Естественные морские пути не требуют дополнительных затрат на их содержание – это делает морской транспорт экономически эффективным. Более того, стоимость перевозок грузов морским транспортом остается одной из самых низких среди всех видов транспорта.

Задачей судовладельца при этом является максимально эффективная эксплуатация морского судна, исключая непредвиденные расходы.

Направленные на решение данной задачи усилия судовладельца реализуются и завершаются на судне, и в этом процессе роль капитана невозможно переоценить.

Как и любая коммерческая сделка, перевозка грузов морем требует соблюдения различных формальностей.

Для этого капитанам важно осознавать определенные условия договоров перевозки, такие как, например, особенности учета сталийного времени, расчета демереджа и оформления коносаментов.

Кроме того, когда судовая администрация предоставляет правильную и точную информацию береговому персоналу, это является неоценимой помощью для судовладельца при разрешении конфликтных ситуаций с фрахтователем.

Целью книги является оказание некоторой помощи командному составу в вопросах подготовки документов, оформляемых в процессе перевозки.

Настоящее издание также призвано повысить эффективность взаимодействия работников флота и менеджмента в процессе морской перевозки грузов.

Автор, хотя и является юристом, старался при написании этой книги не вдаваться чрезмерно в вопросы юриспруденции. Поэтому руководство может быть полезно для лиц с различным уровнем знаний в данной области.

ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ

Процесс перевозки грузов можно разделить на три этапа: начальный, основной и конечный.

На начальном этапе выполняются операции с момента предъявления груза грузоотправителем до момента окончания его погрузки на судно и отхода судна из порта.

Основной этап связан с переходом судна с грузом морем до порта назначения.

На последнем этапе выполняются операции с прибытия судна в порт назначения до момента приемки груза грузополучателем.

На начальном и конечном этапах перевозки осуществляются коммерческие операции, включающие оформление документов и подготовку к рейсу.

Подготовка судна к рейсу и проведение коммерческих мероприятий, связанных с перевозкой, являются одними из задач капитана.

Капитан судна перед рейсом получает рейсовое задание, которое содержит условия перевозки. *Капитану необходимо внимательно ознакомиться с рейсовым заданием и чартером*¹.

В чартере следует особо обратить внимание на следующие условия:

Мореходность (seaworthiness). Согласно этому условию судно должно быть водонепроницаемым, надежным и снаряженным для рейса (tight, staunch, strong, and in all respects fitted for the voyage). *Капитан во избежание задержки в порту обязан заранее принять необходимые меры к обеспечению мореходного состояния судна и к получению соответствующего разрешения.*

Безопасный порт (safe port). Согласно условию, фрахтователь гарантирует судовладельцу безопасное пребывание судна в согласованном порту. Он должен быть безопасным в момент захода в него судна, во время пребывания судна в порту и при выходе из него, а также в момент, когда судну дается указание следовать в порт. Соответственно, у капитана появляется право отказаться от рейса, если порт назначения не является безопасным. Например, когда в нем происходят политические или военные события.

В чартере также может быть установлено условие следования судна for orders. В таком случае фрахтователь должен указать конкретный порт или порты назначения не позднее определенного срока или прохождения определенной географической точки.

В подобных ситуациях капитану рекомендуется предварительно уведомить фрахтователя о времени прибытия судна в оговоренный в чартере пункт или напомнить ему о предстоящем сроке назначения портов.

3. Так близко, как судно может безопасно подойти (as near as she can safely get). Условие указывается, когда судно по каким-либо обстоятельствам не может подойти к месту грузовых операций.

4. Всегда на плаву (always afloat). Содержит обязанность фрахтователя предоставить судну место для погрузки и выгрузки с достаточным запасом воды под килем.

5. Сталийное время (laydays). Под сталийным временем понимается «срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно и держит его под погрузкой без дополнительных к фрахту платежей»². В данном условии содержатся правила учета и порядок расчета сталийного времени.

¹ **Чартер** (англ. charter) – это договор морской перевозки груза с условием предоставления для данной цели всего судна, его части или определенных судовых помещений.

² ч.1 ст. 130 Кодекса торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.

6. Демередж (demurrage). Указывается сумма компенсации на содержание судна во время простоя (контрсталийного времени), которая возмещается судовладельцу.

7. Сверхконтрсталия (detention). Обычно в чартерах предусматривается право фрахтователя держать судно на простое лишь 5–10 суток, после чего оно переходит на сверхконтрсталию. В этом случае фрахтователь обязан оплатить не только расходы судовладельца на содержание судна, но и убытки, которые могут возникнуть из-за возможных задержек, влекущих, в частности, невыполнение обязательств по отношению к другому фрахтователю.

8. Диспач (despatch) – право фрахтователя на компенсацию при досрочной погрузке или выгрузке судна.

9. Канцеллинг (cancelling) – право фрахтователя расторгнуть договор морской перевозки в случае, если судно к определенному сроку не пришло в порт погрузки.

Разумеется, существует множество других оговорок, знание которых позволит капитану принимать правильные решения в спорных случаях и защитить судовладельца от возможных претензий со стороны фрахтователей.

Капитану судна следует обратить внимание на изменения в проформе чартера, так как они могут содержать иные существенные условия.

Капитану также важно изучить свойства груза. В частности, только зная признаки, свидетельствующие о недостаточной транспортабельности груза или хотя бы вызывающие сомнения в его транспортабельности, можно внести соответствующую оговорку в коносамент и тем самым защитить интересы перевозчика³.

Так, большинство перевозимых грузов в той или иной степени подвержено порче от подмочки с полной или частичной потерей своих качеств. К таким грузам можно отнести муку, сахар, зерно, какао-бобы, кофе в зернах, перец, картофель, цемент и др. Перед приемкой к морской перевозке необходимо тщательно определять состояние таких грузов и возможность достаточно длительного их транспортирования.

Также необходимо рассмотреть вопросы совместной перевозки различных грузов и порядок их укладки. Нарушение требований о погрузке и укладке может привести к перегрузке судна сверх установленных норм, потере остойчивости, ущербу как данному грузу, так и другому, перевозимому на судне.

Следует учитывать особенности соблюдения температурного режима при перевозке некоторых грузов. Например, при высокой температуре теряет свои качества хлопок: волокна пересыхают, становятся жесткими и ломкими.

Наряду с изучением свойств грузов и правил их перевозки, *капитану важно знать технические средства судна*, которые предназначены для обеспечения сохранности грузов при их перевозке, чтобы эффективно их использовать. Так, для обеспечения сохранности перевозимых на судне грузов следует проверить исправность системы вентиляции грузовых трюмов.

По прибытии в порт погрузки капитан должен встретиться с представителем фрахтователя и агентом, обслуживающим судно, и выяснить, какой груз и в каком количестве намечен к перевозке, как он будет размещен в грузовых помещениях и на палубе, где и кем будет производиться счет количества погружаемого груза, за чей счет и по каким нормам будет производиться погрузка, кто будет оплачивать работу тальманов, когда начнется погрузка, сколько бригад будет работать и в сколько смен и т. д.

Следует выяснить особенности, которые могут возникнуть при погрузке в связи с обычаями данного порта и правилами работы стивидоров. Также необходимо установить, каков порядок оформления стальной времени, грузовых и других документов.

³ Рылов С. И. Внешнеторговые операции морского транспорта. – М., 1988. – С. 52

Например, чартером может быть предусмотрено условие, которое относит все расходы по погрузке и выгрузке на судовладельца (Gross Terms), или судовладелец может освобождаться от расходов по погрузке, выгрузке и укладке (free in and out)⁴.

Возникновение непредвиденных затрат должно быть согласовано капитаном судна с фрахтователем (или его представителем) и с судовладельцем в процессе грузовых операций или, лучше, до их начала, но не после их завершения.

Получив, таким образом, полную информацию, капитан предупреждает агента, чтобы он без предварительного информирования и согласования не производил никаких действий за счет судна.

Например, если на судно будет производиться погрузка генерального груза и по условиям договора морской перевозки прокладочный и сепарационный материалы должен предоставить судовладелец, следует заблаговременно удостовериться о наличии данных материалов на борту.

Капитану необходимо также предупредить агента о своевременной подготовке погрузочных документов.

Предъявление этих документов перед самым отходом судна, когда на борту лоцман, а у борта стоят буксиры, не дает возможности капитану тщательно проверить правильность оформления документов.

В случае неявки грузоотправителя или непредъявлении им груза капитану необходимо немедленно известить фрахтователей и заявить протест.

После окончания погрузки капитан посылает все предписанные чартером предварительные извещения фрахтователю, грузополучателю, извещает агента судна в порту назначения.

Таким образом, всесторонняя подготовка капитана к рейсу является залогом успешности морской перевозки.

Общий состав грузовых документов

На разных этапах грузоперевозки оформляются различные виды грузовых документов, состав которых зависит от вида перевозки и свойств перевозимых грузов.

Перечень документов, по которым оформляется прием грузов, обычно включает в себя:

- предварительный грузовой план;
- исполнительный грузовой план;
- люковые записки;
- поручение на отгрузку;
- штурманская расписка;
- коносамент;
- манифест.

После получения информации о грузе капитан судна рассматривает и утверждает *предварительный грузовой план*, который обеспечивает безопасность судна и сохранность перевозимого груза.

В ходе погрузки могут быть отступления от предварительного грузового плана: например, из-за выявленных неточностей в расчете. По этой причине согласно фактической загрузке судна составляется *исполнительный грузовой план*.

Люковая записка (опись груза на крышке трюма) оформляется по каждому трюму в соответствии с исполнительным грузовым планом и другими документами на груз. В записках

⁴ К генеральным грузам применяется формула FIOS (free in/out and stowed), а к насыпным – FIOT (free in/out and trimmed).

перечислены все партии грузов, находящихся в трюме, в порядке очередности их предстоящей выгрузки.

Прием груза на судно осуществляется на основе *поручения на отгрузку*. Вместе с поручением отправитель передает перевозчику также другие документы, сопровождающие груз, которые могут быть истребованы портовыми, таможенными, санитарными правилами.

После погрузки помощник капитана вносит в поручение все необходимые оговорки относительно состояния и количества груза и расписывается о его принятии.

Подписанное помощником капитана поручение становится *штурманской распиской* и является документом, удостоверяющим принятие груза и переход ответственности за груз на перевозчика.

В иностранных портах общий порядок приемки груза аналогичен установленному в российских портах. Содержание документов может различаться в зависимости от страны и порта погрузки, но их назначение и роль в оформлении передачи груза в целом аналогична функциям поручения.

Так, прием груза на судно может производиться по документу, аналогичному поручению, носящему название *погрузочный ордер (shipping order)*.

Далее на каждую отдельную партию груза, принятую на судно по одному поручению (шипинг-ордеру), выписывается *коносамент*, об особенностях применения которого будет сказано далее.

Документ, именуемый *манифестом*, представляет собой описание коносаментов по грузам, принятым в данном порту отправления, на каждый порт назначения.

Данный документ необходим для таможни. По каждой партии груза в манифесте содержатся следующие сведения: наименование судна; фамилия, имя и отчество капитана; наименования портов отправления и назначения; номера коносаментов; реквизиты отправителя и получателя; данные об упаковке, включающие марку, количество, номер и род; наименование груза и его общий вес, объем, номера нарядов, фрахт, включая ставку и сумму фрахта; сумма, которая оплачена при отправке; сумма взыскания с лиц, получающих груз.

Таможенные органы на основе манифестов проверяют грузы и производят расчет пошлин и сборов.

Помощнику капитана следует тщательно сверить данные, указанные в манифестах и штурманских расписках. Возможные расхождения в данных документах могут быть вызваны ошибками при составлении манифеста либо по причине того, что манифест был выписан заранее, а в процессе погрузки судна в предварительный грузовой список были внесены изменения (например, одни коносаменты заменены другими).

Капитану важно проконтролировать соответствие вписанных в манифест сведений, так как расхождение данных, указанных в документе, будет признано нарушением таможенного законодательства.

Кроме того, по законам некоторых стран манифесты должны быть в порту погрузки заверены (легализованы – legalize) консульством страны порта назначения груза. При следовании судна в новый малоизвестный капитану порт необходимо выяснить у судового агента порядок оформления манифеста для этого порта, так как при отсутствии легализации судно не будет допущено к разгрузке и может быть оштрафовано.

Документальное оформление выгрузки сводится к следующему.

Выдача груза в российских портах оформляется *генеральным актом* на бланке установленной формы и подписывается капитаном судна, представителями порта и таможни.

В данный акт вносится количество грузовых мест (масса груза), следовавших на судне согласно перевозочным документам, и количество мест, фактически выгруженных и принятых портом. В случае выявления каких-либо дефектов в качестве приложения к генеральному акту составляется *акт-извещение*.

Порядок сдачи грузов и соответствующие документы в иностранном порту могут различаться в зависимости от требований национального законодательства, а также местных правил и обычаев.

Как правило, подтверждением выдачи судном груза получателю является расписка последнего на оригинале коносамента⁵.

В некоторых портах для подтверждения выгрузки выдается особый документ *outturn-report* или *cargo boat note*. Данный документ может называться сертификатом. В любом случае, независимо от названия и формы, подтверждающий документ должен содержать сведения о результатах выгрузки груза по каждой коносаментной партии.

Перед оформлением документов о передаче груза для исключения таможенных штрафов капитан должен убедиться в том, что весь груз, предназначенный для данного порта, полностью выгружен.

Вышеуказанный перечень грузовых документов является базовым и далеко не исчерпывающим. Правильность оформления документов – один из важнейших факторов, обеспечивающих защиту прав и законных интересов судовладельца.

Уведомление о готовности судна

Важной обязанностью капитана судна является соблюдение порядка и сроков уведомления фрахтователей, отправителей, получателей, агентов о готовности судна к погрузке или выгрузке.

От оперативности предоставления этой информации и ее полноты в значительной степени будет зависеть подготовка грузов отправителями и надлежащая организация погрузки, а также своевременная и бесперебойная выгрузка доставленного судном груза.

Так, например, особо оговаривается в чартере обязанность капитана заявить ожидаемое время прибытия судна в порт (*expected time of arrival – ETA*). В случае задержки судна по отношению к заявленному сроку фрахтователь имеет право требовать компенсации за убытки, связанные с простоем бригад, лихтеров, вагонов, хранением грузов и т. п.

В морских перевозках уведомление о готовности судна к погрузочным работам или о прибытии судна носит название «нотис» («notice», «Notice of Readiness», «NOR»).

В нотисе, как правило, указывается название судна, дата и время прибытия, дата и время готовности судна, место прибытия. Если в чартере содержатся специальные условия по форме и содержанию нотиса, то в этом случае капитану необходимо подавать данное уведомление с соблюдением всех требований чартера.

Судно считается готовым к погрузке или выгрузке, когда оно достигает места назначения и соответствует всем правовым и техническим требованиям.

Под правовыми требованиями понимается соблюдение указаний административных, санитарных и таможенных органов, действующих в порту.

В свою очередь, термин «техническая готовность судна» обычно означает готовность судна к погрузке грузов в трюмы и люки таким образом, чтобы фрахтователь мог контролировать каждое помещение на борту, где может находиться или размещаться груз.

Правовое значение момента подачи нотиса заключается в том, что он определяет начало отсчета сталийного времени.

⁵ Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) и п. 1 ст. 162 КТМ РФ после выдачи груза против оригинала коносамента «...считается, что груз получен в соответствии с условиями коносамента при отсутствии доказательств об ином».

СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ

Сталийное время, также известное как сталия (laytime), представляет собой период времени, предоставленный фрахтователю для выполнения погрузки и разгрузки в портах без дополнительных к фрахту платежей.

Капитану следует выяснить из условий чартера: начало отсчета сталийного времени, порядок расчета его продолжительности, а также исключаемые из расчета периоды времени.

Судовладелец устанавливает срок готовности судна к погрузке в виде интервала между двумя календарными датами, известными как *laycan*.

Первая дата, называемая *laydays* («*laydays no commenced before...*»), означает, что погрузка не может начаться раньше этой даты.

Вторая дата, известная как *cancelling date*, или дата расторжения чартера, указывает на последнюю дату, когда судно должно быть готово к погрузке. Если к этой дате судно не будет готово, фрахтователь имеет право расторгнуть чартер.

Обычно в условиях чартера предусматривается льготный период (*period of grace*) для фрахтователя, который начинается после получения им уведомления о готовности и продолжается до начала сталийного времени. Например, согласно универсальному чартеру «ДЖЕН-КОН-94»⁶, отсчет сталийного времени по погрузке и выгрузке начинается в 13:00, если уведомление о готовности было подано до 12:00 включительно, или в 06:00 следующего рабочего дня, если фрахтователь был уведомлен в рабочее время после 12:00.

Поэтому когда капитан судна имеет возможность обеспечить приход судна в порт (или на рейд) и подачу нотиса до полудня, ему следует это сделать.

Время выполнения грузовых работ, которые фактически начинаются в льготный период, как правило, засчитывается как сталия. В частности, это предусмотрено в ч. 4 ст. 130 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Важно учесть также, что обычно отсчет сталийного времени начинается не с момента подачи уведомления капитаном, а с момента его акцептирования в соответствии с условиями чартера.

Время подачи нотиса согласовывается в чартере, а при отсутствии данного условия определяется обычаями порта. В проформах чартеров обычно предусмотрено время подачи уведомления о готовности судна, хотя бы в общих чертах. Обычно нотис подается в рабочее время, а в субботние и праздничные дни – в первой половине дня.

При оформлении нотиса капитану нужно убедиться, чтобы он был подан:

- в правильное время;
- в правильной форме;
- правильному лицу.

В чартере могут быть предусмотрены следующие варианты условий о месте подачи нотиса о готовности:

- независимо, находится ли судно у причала или нет (условие WIBON – Whether In Berth Or Not);
- независимо, находится ли судно в порту или нет (условие WIPON – Whether In Port Or Not);

⁶ Проформа Gencon 94 (Дженкон 94) является стандартной проформой чартера BIMCO (Балтийский и международный морской совет). Применение к чартеру стандартных проформ – это обычай делового оборота, сложившийся в сфере торгового мореплавания.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.