

Розрахунок сталійного часу при непогоді



Ірина МОРОЗ,
партнер AGA Partners Law Firm

Загальновідомим є правило про виключення певних періодів з розрахунку сталійного часу, незалежно від того, розпочало судно навантажувальні операції чи стоїть на рейді, очікуючи пришвартування. Зокрема, виключаються з розрахунку сталійного часу неробочі дні (святкові, вихідні дні), періоди атмосферних опадів (снігу, дощу). За умовами чартер партії, сторони можуть виключити окремі додаткові періоди, наприклад: баластування, драфт сорвей, митне оформлення, перевірку трюмів та інше. У цій статті ми поділимося практикою розрахунку сталійного часу в ситуації, коли судно стоїть на рейді.

Події зазначеної справи відбувалися в Новоросійському морському торговому порту. У зв'язку з особливостями географічного розташування, в районі Новоросійська у зимовий період доволі часто спостерігається природне явище відоме під назвою «бора» або «норд-іст» – сильний поривчастий вітер, швидкість якого може сягати до 20-40 м/с. Звичайно, вітер такої сили може паралізувати навантажувальні роботи в порту, рух транспорту й роботу терміналу. Та чи може вітер такої сили вважатися підставою для зупинення сталійного часу судна, яке очікує пришвартування на рейді?

Практикам добре відомо, що під час розрахунку сталійного часу відлік йде не на дні, а радше на години та хвилини. У зазначеній справі 2 дні в розрахунку сталійного часу мали діаметрально протилежні наслідки: відповідальність фрахтувальника за демередж або відповідальність судовласника за диспатч.

Позиція судовласника

Спір виник з рейсової чартер партії, за умовами якої фрахтувальник зафрахтував судно для перевезення пшениці навалом з Новоросійського порту до порту Дамієтта (Єгипет). Умови чартер партії були погоджені сторонами в рекапі, який інкорпорував стандартну форму Сінакомекс

(Synacomex) 2000. Положення про розрахунок сталійного часу передбачало стандартну норму навантаження 1300 мт протягом робочих погожих днів (PWWD). Капітан подав нотіс про готовність судна (NOR), перебуваючи на рейді, а з 23 січня (понеділок) розпочався відлік стадійного часу. Однак судно пришвартувалось лише 28 січня і розпочало навантажувальні операції 29 січня. У період з 23 по 28 січня судно очікувало пришвартування на рейді, оскільки Новоросійський порт перебував у полоні урагану «бора» з силою вітру 19-30 м/с.

У своїх розрахунках судовласники включали 23-28 січня у період сталійного часу і в результаті претендували на доволі значну суму демереджу. Судовласники дотримувалися позиції, що сталійний час продовжував свій відлік протягом 23-28 січня, оскільки, на їхню думку, вітер такої сили не був перешкодою для навантажувальних операцій в Новоросійському порту. Позиція судовласників знаходила своє підтвердження у практиці проведення навантажувальних операцій в порту під час сильного вітру. Конструкція навантажувальних машин на зерновому терміналі Новоросійського порту дозволяє проводити навантажувальні операції при фактичній силі вітру 25-30 м/с. В якості доказів, судовласники надали документи про проведення навантажувальних операцій кількох суден в Новоросійському порту при силі вітру більше ніж 17 м/с та з поривами до 25-30 м/с, які завантажувалися 10 днів потому. Крім того, судовласники посилювали на загальний інформативний лист Новоросійського зернового терміналу, який підтверджував можливість проведення навантажувальних робіт на терміналі при силі вітру 25-30 м/с. З вимогою компенсації демереджу, судовласники ініціювали арбітражний процес у Лондонській Морській Арбітражній Асоціації.

Аргументи захисту

Фрахтувальник посилався на положення Порткових правил Новоросійського торгового морського порту, які забороняють проведення навантажувальних робіт в порту при швидкості вітру вище 17 м/с. Потрібно відзначити, що це правило було також вписане судовласником в SOF судна, у якості ремарок. До того ж фрахтувальник надав лист Новоросійського морського торгового порту, який підтверджував загальне правило заборони вантажних операцій в порту при силі вітру більше ніж 17 м/с та інформував про те, що у період з 23 по 28 січня, у зв'язку з посиленням сили вітру до 19-30 м/с, всі вантажні операції були заборонені на пришвартованих суховантажних бункерних суднах. Окрім того, лист містив інформацію про те, що максимальна сила вітру, за якої

вантажні операції можуть безпечно проводитись в порту, складає 20 м/с. Фрахтувальники наполягали на тому, що відлік сталійного часу зупинявся у період 23-28 січня та претендували на отримання суми деспачу.

Обговорення та висновки трибуналу

Розрахунок сталійного часу й відповідальність сторін залежали від відповіді на запитання: чи продовжувався відлік сталійного часу протягом 23-28 січня під час сильного вітру?

Обидві сторони погоджувались із загально визаним принципом розрахунку сталійного часу для судна, яке знаходиться на рейді, встановленим у справі The Dargah. Якщо судно досі чекає своєї черги для пришвартування, тоді час буде рахуватись як сталійний час, якщо погода дозволить проводити навантажувальні/розвантажувальні роботи з таким видом товару в місці, де судно повинно пришвартуватись. Під час розрахунку сталійного часу з періоду, протягом якого судно очікує пришвартування на рейді, виключаються всі періоди, які б виключались з розрахунку сталійного часу, якщо судно було б пришвартоване. Якщо судно очікує своєї черги для пришвартування, сталійний час продовжуватиме відлік, за винятком періодів, коли навантажувальні роботи було б неможливо проводити у зв'язку з погодними умовами, якщо б судно було пришвартоване.

Не викликає жодних сумнівів (та було погоджено сторонами), що при завантаженні сухих товарів (зернових, бобових, олійний культур), відлік сталійного часу зупиняється на час атмосферних опадів, що можуть створювати загрозу намокання товару або пошкодження судна, (дощ, сніг, град). Та чи зупиняється відлік сталійного часу під час сильного вітру за відсутності атмосферних опадів? Саме це запитання було наріжним каменем для арбітрів у процесі вирішення питання по суті.

З наданих доказів обох сторін було зрозуміло, що за загальним правилом навантажувальні роботи проводяться в порту при силі вітру не більше ніж 17 м/с. Однак потужності Новоросійського зернового терміналу дозволяють завантажувати пшеницю при силі вітру більше ніж 20 м/с. Окрім того, у виняткових випадках, виходячи з обставин і логістичних потреб, порт може проводити навантажувальні роботи при силі вітру більше ніж 20 м/с.

Виключити, включити не можна

Після розгляду аргументів сторін Трибунал підтримав позицію фрахтувальника, обґрунтовуючи своє рішення низкою причин.

По-перше, арбітри дійшли висновку, що при наданих доказах вони повинні приходити з загального правила,

а не винятку. Трибунал вважав необхідним слідувати загальним портовим правилам про заборону проведення навантажувальних робіт при силі вітру більше ніж 17 м/с, яке також було зафіксоване в SOF, радше ніж вести припущення про те, що було б можливим в інший час для інших суден та за інших обставин.

По-друге, вирішальне значення для арбітрів відіграла позиція інших аналогічних суден у спірний період. Беручи до уваги лист Новоросійського зернового терміналу про те, що всі навантажувальні роботи на пришвартованих зернових суднах були зупинені у вказаний період, арбітри дійшли висновку, що 23-28 січня не було робочим погожим періодом у розумінні чартер партії, відповідно, відлік сталійного часу зупинявся у вказаний період.

У підсумку, трибунал відмовив судовласникам у задоволенні їхніх вимог про відшкодування суми демереджу, а натомість задовольнив зустрічні вимоги фрахтувальника про компенсацію деспачу. Разом з цим, трибунал зобов'язав судовласника компенсувати фрахтувальнику всі арбітражні витрати, пов'язані з розглядом справи, а також витрати на оплату послуг юристів.

Корисне практикам

У питаннях розрахунку сталійного часу вирішальне значення відіграє фактичне становище в порту у спірний період, а не можливі події в інший період стосовно інших суден, навіть якщо подані докази стосовно можливості проведення навантажувальних операцій суперечать положенням портових правил. Якщо несприятливі погодні умови, періоди опадів чи сильного вітру підтверджуються метеорологічними даними або ремарками в SOF, у фрахтувальника є підстави вести мову про виключення цих періодів з розрахунку сталійного часу, навіть якщо судно очікує пришвартування на рейді. До того ж, якщо у фрахтувальника є докази, призупинення навантажувальних робіт у порту на час несприятливих погодних умов або призупинення навантажувальних операцій на пришвартованому судні в порту, у нього є всі підстави вимагати виключення цього періоду з розрахунку сталійного часу. У якості доказів можна використовувати положення портових правил, накази капітана порту про припинення навантажувальних робіт, письмові свідчення портових працівників, SOF інших суден, які проводили навантажувальні роботи порту у спірний період, листи портової адміністрації. Розрахунок сталійного часу залежить виключно від фактичної ситуації в порту, а не від гіпотетичного сценарію розвитку подій чи досвіду проведення навантажувальних операцій у попередніх періодах.