МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

ОДЕССКАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

Кафедра «Экономической теории и предпринимательства на морском транспорте»

Аналитический обзор

По дисциплине «Агентирование судов»

Тема «Стивидорные контракты»

Одесса 2010

**Стивидорные контракты**

Стивидорное обслуживание - обслуживание по погрузке и разгрузке товара, размещение и укладка груза в транспортное средство, обеспечение сохранности и безопасности перевозки груза, перевалка груза с одного вида транспорта на другой, взвешивание груза. На эту деятельность приходятся значительная часть транспортных издержек, а также значительные затраты общего эксплуатационного времени любого транспортного средства.

Документы: стивидорный контракт - в нём определяются все коммерческие условия сделки (сроки проведения грузовых работ или нормы погрузки и выгрузки и их стоимости). Форма оплаты оговаривается, бывает трёх видов: повремённая, сдельная, сдельно-прогрессивная.

В стивидорных контрактах в приложении оговариваются условия - оплата простоев грузчика по вине перевозчика, оплата работ бригад в сверхурочные часы, праздничные, обед, выходные; база тарифа - одно грузовое место или же весовая тонна; правила обмера грузовых мест, изменение размера ставки в зависимости от размера перевозочного средства, повышение ставки за тяжеловесность груза, крановые расходы, накладные расходы…

Традиционно под стивидорными работами подразумеваются операции по погрузке в трюмы судна (выгрузке из трюмов), рациональное размещение и укладка грузов таким образом, чтобы обеспечить их сохранность, безопасность и хорошие мореходные качества судна. Нередко понятие «стивидорные работы» применяют в более широком смысле, охватывая, кроме грузовых работ на судне, также и все операции с грузами на берегу, включая складские операции, разгрузку (загрузку) железнодорожных вагонов, контейнеров, трейлеров, взвешивание груза, его сортировку и т.п.

В большинстве портов мира стивидорные компании выполняют весь комплекс грузовых операций как на судне, так и на берегу, включая складские операции. Однако есть немало портов, где грузовые работы разделены на стивидорные и терминальные операции. Соответственно они выполняются двумя контракторами – стивидором и терминальным оператором. Такое разделение обязанностей получило распространение на контейнерных терминалах, где зачастую в силу перегруженности причалов контейнеры после выгрузки с судна транспортируются за пределы порта в специально отведенные для их хранения и обработки места – «контейнерное депо». В таком случае судовладелец становиться стороной в двух контрактах: стивидорном (со стивидорной компанией) и терминальном (с терминальным оператором). Данная схема работы менее удобна для судовладельца, так как возникают проблемы, связанные с переходом ответственности за сохранность контейнеров и груза при передаче их от стивидора к терминальному оператору. Возникают сложности и при разделении расходов между двумя операторами.

В этих условиях судовладелец стремится заключить контракт с компанией, имеющей лицензию на выполнение всего комплекса работ – стивидорных и терминальных. Тогда в контракте оговариваются две ставки соответственно на стивидорные и терминальные операции. Иногда обе ставки бывают инкорпорированы в одну. Такая схема работы более благоприятна для судовладельца, поскольку в этом случае он имеет дело с одной компанией. Это способствует снижению поломок оборудования, сокращению стивидорных расходов, коммерческого брака, упрощает финансовые расчёты судовладельца.

Распределение стивидорных расходов между участниками договора перевозки грузов зависит прежде всего от условий контрактов купли-продажи или от обычаев порта. Многолетняя практика международной торговли выработала около дюжины типовых условий договора купли-продажи. Наиболее распространены договоры, заключённые на условиях, известных под сокращёнными названиями СИФ, КАФ, ФОБ, ФАС. Отличаются они друг от друга распределением обязанностей между продавцом и покупателем по перевозке, страхованию и перевалке груза в портах отправления и назначения. От этих условий прежде всего зависит, кто из сторон в договоре купли-продажи будет выступать стороной в договоре морской перевозки груза и договоре страхования.

Распределение расходов по стивидорным работам – погрузке и выгрузке груза между сторонами в договоре морской перевозки также определяется типовыми общепринятыми условиями последнего, которые согласовываются между фрахтователем и судовладельцем.

Наиболее распространёнными из этих типовых условий по отношению судовладельца к стивидорным операциям являются следующие:

**Free in** – судно свободно от расходов по погрузке;

**Free out** – судно свободно от расходов по выгрузке;

**Fio** – судно свободно от расходов по погрузке и выгрузке;

**Fiot,** **fios** – судно свободно от расходов по погрузке, выгрузке и штивке (укладке в трюме);

**Liner** **terms** – расходы по грузовым операциям несёт судно;

**Gross** **terms** – расходы по грузовым операциям несёт судно, но определены нормы грузовых работ.

Следует отметить, что в ряде стран имеются отклонения от общепринятых международных толкований упомянутых выше условий договоров купли-продажи и морской перевозки. Это, в частности, относится к договорам морской перевозки на линейных условиях. Бывает, что местные коммерческие обычаи и правила толкования условий перевозки грузов противоречат транспортным условиям запродажных контактов и условиям чартера. Хотя последние превалируют над первыми, это осложняет распределение расходов по грузовым операциям в деталях между судовладельцами и отправителями (получателями). Многое здесь зависит от добросовестности и квалификации агента судовладельца.

Право выбора стивидора, как правило, принадлежит стороне, оплачивающей грузовые операции. В трамповом судоходстве в зависимости от условий купли-продажи такой стороной может быть фрахтователь либо судовладелец. В линейном судоходстве независимо от условий запродажи товара стивидорные работы, как правило, оплачивает судовладелец. Ему и принадлежит право выбора и назначения стивидора. Это объясняется особым характером линейных перевозок, где имеется множество отправителей и получателей мелких партий груза. Поэтому все заботы по погрузке, выгрузке, а также организации вспомогательных операций берёт на себя судовладелец, выступающий в качестве линейного оператора. Соответственно принятие им на себя всех расходов по погрузке и выгрузке находит отражение в уровне фрахтовых ставок.

**Проформы стивидорного контракта.** В портах, где функционируют не одна, а много частных стивидорных компаний, судовладелец по своему выбору заключает стивидорный контракт с одной из них. Так же заключаются стивидорные контракты с полугосударственными или государственными стивидорными компаниями.

Стивидорный контракт является основным документом, регулирующим правоотношения между судовладельцем и стивидорной компанией. В нём определены все коммерческие условия сделки, основными из которых являются сроки проведения грузовых работ или нормы погрузки (выгрузки) и их стоимость. В контакте по стивидорному обслуживанию линейных судов может быть оговорено и право судовладельца на внеочередную постановку его судов к причалу. Однако стивидоры неохотно идут на включение такого условия в контракт.

В большинстве крупных портов мира имеются типовые проформы стивидорных контрактов или общие условия работы стивидоров, разработанные ассоциациями портовых стивидоров.

Для общего представления об основных правилах и условиях работы стивидоров ниже приводятся выдержки из правил, разработанные ассоциацией стивидоров порта Роттердам:

- все стивидорные тарифные ставки применяются для грузов (имеющих хорошую для морской перевозки упаковку), с которыми работают бригады обычной численности и в течение обычных рабочих часов; при невыполнении этих условий стивидор имеет право увеличить тарифные ставки;

- судовладелец обязан оплатить стивидору стоимость произведенных работ немедленно по их окончании и предъявлении счёта. Стивидорные счета за обслуживание линейных судов должны быть оплачены в течение 14 дней после их предъявления. В случае задержки оплаты судовладелец обязан оплатить пеню в размере 4% от общей суммы счёта. Кроме того, стивидор в обеспечение причитающихся ему платежей имеет право на задержание грузов, а также документов и денег, принадлежащих судовладельцу;

- стивидор имеет право нанимать третьих лиц для выполнения части стивидорных операций;

- уборка трюмов, закрытие (открытие) люков, подготовка судовых стрел и кранов производятся стивидором за счёт судовладельца;

- все дополнительные операции – тальманские, взвешивание и обмер грузов, взятие образцов, сортировка, маркировка – выполняются стивидором за отдельную плату;

- стивидор не отвечает за ущерб, причинённый судну или грузу, за исключением случаев, когда будет доказано, что ущерб является результатом упущений стивидора или небрежного выполнения своих обязанностей бригадой докеров;

- стивидор не несёт ответственности за причинённые убытки, если он не был извещён письменно об имевшем место повреждении груза или судна;

- предельная сумма, которая может быть взыскана со стивидора за ущерб, нанесённый одному месту груза или за 1 т, составляет 2 тыс., а за личный ущерб – 20 тыс. гульденов.

Правила Роттердамской ассоциации стивидоров, разумеется, направлены на защиту интересов стивидорных компаний, но не являются обязательными для сторон в коммерческом договоре. Условия последнего стивидор и судовладелец согласовывают в каждом конкретном случае. В стивидорном контракте оговариваются взаимные обязательства по обработке грузов, уровню ставок, ответственности стивидора, перечню операций, входящих в стивидорную ставку, и пр. Для защиты своих интересов стивидорные компании по мере возможности, естественно, стремятся внести в договор положения, рекомендованные их профессиональными ассоциациями.

В контракте подробно указываются не только обязанности стивидора и судовладельца и размер основных и дополнительных ставок, но также и условия ответственности стивидора в случае повреждения судна, груза или причинения личного ущерба, срок действия контракта и порядок разрешения споров.

Судовладельцы обычно заключают стивидорные контакты на срок не более одного-двух лет либо на неопределённый срок, но с правом расторжения в любое время без мотивов путём подачи заблаговременно двух-, трёхмесячного нотиса о таком намерении. Если контракт заключён для обслуживания той или иной судоходной линии, то в случае её закрытия исполнение контракта практически приостанавливается, хотя формально он может оставаться в силе.

В преамбуле стивидорных контрактов указываются наименования сторон, их юридические адреса и перечень портов, обслуживаемых стивидорной компанией, перечисление прав и обязанностей сторон.

**Обязанности стивидора по стивидорному контракту.** Функции стивидора обычно не ограничиваются грузовыми операциями на борту судна или на берегу. В контракте оговариваются также условия осуществления вспомогательных и сопутствующих операций по загрузке (разгрузке) судна и работе с грузом на причалах и складах. К операциям, обычно выполняемым стивидором, относятся:

- выгрузка из трюмов судна на причал и транспортировка груза на склад либо погрузка на транспортные средства получателя;

- формирование грузовых мест на складе, их транспортировка к борту судна и погрузка в трюмы;

- предоставление необходимого количества докеров, включая лебёдчиков, крановщиков, водителей автомашин (тягачей), а также супервайзера для организации всего перегрузочного процесса;

- предоставление кранов, автомашин, тягачей, шасси и других механизмов, а также средств для застропки грузов (стропов, цепей, сеток, поддонов и т.п.);

- подготовка судовых стрел и судового такелажа, а также раскрытие\закрытие трюмов;

- укладка сепарации в трюмах в соответствии с инструкцией администрации судна;

- организация грузовых операций в строгом соответствии с коносаментными партиями и доковыми расписками;

- организация мелкого ремонта повреждённых мест груза, а также нанесение маркировки;

- организация счёта груза при погрузке (выгрузке) в портах, где нет специализированных тальманских бригад;

- оформление доковой расписки и других документов, необходимых для оформления сдачи (приёмки) груза;

- организация хранения грузов на складе и выдача их получателю.

При обработке контейнерных и ролкерных судов в стивидорном контракте дополнительно оговариваются условия выполнения следующих операций:

- затарка (растарка) контейнеров, трейлеров и ролл-трейлеров в соответствии с указаниями судовладельца;

- организация инспекторского осмотра и оформление приёмо-сдаточной расписки при вывозе контейнеров и трейлеров с территории терминала или поступлении их на терминал;

- организация мелкого ремонта контейнеров и трейлеров;

- подъём контейнеров на шасси или штабель и снятие с шасси или штабеля;

- оформление плана загрузки каждого контейнера, трейлера;

- информация агента о ежедневном статусе контейнера, трейлера;

- установка пломб на двери контейнера при его затарке на терминале;

- организация хранения крепежного материала, стоек и брезентов, снятых с трейлеров;

- крепление груза и покрытие его брезентом после погрузки на трейлер.

Приведённый перечень далеко не полностью отражает круг обязанностей стивидора, оговариваемых в контракте.

При согласовании условий контракта со стивидором желательно, чтобы стивидорная ставка охватывала как можно более полный перечень выполняемых операций, поскольку за операции, которые останутся не включёнными в перечень работ, стивидор может требовать дополнительную оплату.

**Обязанности судовладельца по стивидорному контракту.** К обязанностями судовладельца, которые обычно предусматриваются в стивидорном контракте, относятся:

- своевременная оплата услуг, оказываемых стивидором (оговариваются сроки оплаты счетов, форма оплаты – аккредитивная, авансовая и др., порядок оплаты – через агента, непосредственно судовладельцем. При значительных объёмах стивидорных работ, что сопряжено с большими материальными затратами, стивидорные компании стараются включать в контракты жёсткие сроки оплаты произведённых работ – обычно в течение недели по предъявлении счёта);

- предоставление в распоряжение стивидора судовых лебёдок, стрел, такелажа и электроэнергии для их работы, а также тентов для люков;

- обеспечение освещения тех мест на судне, где ведутся грузовые работы;

- предоставление необходимых сепарационных материалов, а также средств для крепления грузов, контейнеров и ролл-трейлеров.

Страхование от несчастных случаев и повреждений судна и груза. В некоторых странах, где существует система государственного социального страхования, расходы на страхование в виде фиксированного процента от зарплаты докеров включается в общую стивидорную ставку. В частности это – Финляндия, Нидерланды, Германия.

В большинстве же стран действуют законы, обязывающие нанимателей страховать риски по несчастным случаям. При получении травмы на работе докеры имеют право на компенсацию, выплачиваемую страховой компанией.

В ряде стран травмированные докеры получают полную компенсацию, т.е. ему оплачивается лечение и выдаётся заработная плата. В других же страховые компании компенсируют только часть ущерба, понесённого пострадавшим. Поэтому, если компенсация не возмещает ущерба, нанесённого рабочему в связи с потерей трудоспособности, он вправе предъявить через суд иск непосредственно судовладельцу. Такое же право в порядке регресса имеет и страховая компания, выплатившая компенсацию докеру, к стороне, виновной в причине увечья.

Имеется третья группа стран, где отсутствуют как система государственного страхования, так и законы о компенсации рабочим (Кипр, Греция, Индия, Пакистан и др.). В этих странах иски на возмещение ущерба докерам предъявляются непосредственно судовладельцу.

В некоторых странах третьей и частично второй группы существует практика выдачи судовладельцем стивидору гарантийного письма, согласно которому первый принимает на себя весь риск возмещения ущерба пострадавшим. Такую же гарантию стивидорной компании по поручению судовладельца может выдать клуб взаимного страхования. В этих случаях расходы по страхованию не включаются в стивидорный счёт.

Во всех случаях явных либо предполагаемых травм при производстве стивидорных работ морской агент помогает администрации судна собрать доказательства и признать такие меры, которые дали бы возможность судовладельцу избежать либо снизить расходы по компенсации ущерба, нанесённого травмированным докерам. Это – выписки из вахтенных журналов, показания свидетелей с берега и из числа членов экипажа, фотографии и акты сюрвейера. Агенту также следует через своих адвокатов направить письмо стивидорной компании с кратким описанием несчастного случая и приведением доказательств отсутствия вины судна.

Если произошло повреждение судовых устройств или груза по вине стивидорной компании или падение груза за борт из-за небрежности рабочих стивидорной компании, о случившемся необходимо немедленно заявить бригадиру докеров и старшему тальману. Агент должен помочь администрации судна составить официальное письмо в адрес стивидорной компании и вручить его представителю стивидорной компании под расписку. Если виновная сторона подтверждает свою ответственность за случившееся записью на копии письма либо телексом в адрес агента, судовладелец, получив извещение об этом от агента, направляет через агента счёт для взыскания с виновной стороны причитающейся суммы. Срок исковой давности по претензиям к стивидорным и терминальным компаниям устанавливается местным законодательством.

В некоторых странах стивидор может освободиться от ответственности по ряду пунктов, упомянутых выше, путём включения в стивидорный контракт соответствующих условий. Это должно быть учтено судовладельцем и его агентом при согласовании со стивидором условий контракта.

Как отмечалось выше, во многих крупных портах мира стивидорные компании объединены в ассоциации. Одной из задач этого является разработка рекомендаций и правил, регулирующих отношения между стивидорными компаниями и судовладельцами. Понятно, что такие правила направлены на защиту интересов стивидорных компаний. Однако эти правила не являются обязательным документом для сторон. В каждом конкретном случае стивидор и судовладелец договариваются о взаимных обязательствах по обработке грузов, уровню ставок, перечню операций, входящих в стивидорную ставку. При этом, естественно, учитываются и положения, рекомендованные ассоциациями стивидоров. Всё это кладётся в основу заключаемого стивидорного контракта.

Таким образом, стивидорный контракт – это основной документ, регулирующий отношения между судовладельцем и стивидором.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Луговцов А.Ф., Маслов Г.А. Агентирование морских судов: Учебник для вузов мор. трансп. – М.: Транспорт, 1988. – 207с.
2. Петров И.М., Виговский В.А. Агентирование морских судов: теория и практика: Учебное пособие.- Черновцы: Книги – ХХI, 2005. – 496с.
3. Бурмистров М.М. Агентские, транспортно-экспедиторские и стивидорные операции в иностранных портах. –М.: Транспорт, 1989. – 167с.
4. Васьков Ю.Ю., Цымбал Н.Н. Портовые формальности в Украине: оформление прихода, отхода и стоянки морских судов. –Одесса: ЛАТСТАР, 2002. – 98с.
5. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 256с.
6. Кодекс торгового мореплавання України. – Українські ділові новини, липень 1995. - № 27, 28.
7. Плужников К.И. Транспортное экспедирование: Учебник. – М.: Росконсульт, 1999. – 576с.
8. Рылов С.И., Мимха А.А., Березов П.Н. Внешнеторговые операции морского транспорта. – М.: Транспорт, 1996.- 206с.
9. Юридический справочник по торговому мореплаванию/Под.ред. к.ю.н. Кокина А.С. – М.: Издательство «Спарк», 1998. – 506с.