

Международная Юридическая Служба

Interlegal



Зерновой чартер

Серия: практика морского бизнеса

LEGALCARE

Международная Юридическая Служба

Interlegal



Interlegal LegalCare - это уникальная система юридического сопровождения GAFTA/FOSFA контрактов на условиях поставки FOB, CIF, CFR из Черноморских портов для компаний, торгующих зерновыми и масличными.

В рамках программы Ваша трейдерская компания получит квалифицированный юридический консалтинг по сопровождению сделок/отгрузок на всем протяжении исполнения любого из заявленных Вами или всех Ваших запродажных контрактов.

Программа включает:

- присутствие закрепленного за Вами специалиста Interlegal в e-mail переписке
- быстрые устные консультации в режиме 24/7
- краткие рекомендации для контрактной переписки

Дополнительно:

В случае возникновения очевидной спорной ситуации или объективной невозможности исполнения контракта, в рамках программы Вы получаете на специальных условиях услуги:

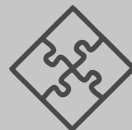
- досудебного урегулирования спора
- сопровождения споров в арбитражах GAFTA/FOSFA

Опыт работы с клиентами на протяжении 3х лет показывает существенное снижение рисков срыва контрактов, экономию времени Клиентов и юридических расходов.

Работать с программой очень просто, необходимо лишь:

- Внести фиксированный депозит
- Заявить на сопровождение контракт после его согласования/подписания и до погрузки груза на борт
- Добавить закрепленного за Вами юриста в копию переписки

LegalCare - спокойствие стоимостью несколько центов на тонну груза



All in one



Anytime



Anywhere



legalcare@interlegal.com.ua

Поддержка 24/7: 0038 094 931-32-17

Международная Юридическая Служба
Interlegal

ЗЕРНОВОЙ ЧАРТЕР

Одесса
Фенікс
2018

УДК 629.12:656.614.3
З-581

При составлении путеводителя были использованы статьи и аналитические материалы специалистов Международной юридической службы Interlegal

Авторы:

*А.А-А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.Б. Мирошниченко,
А.В. Скоробогатов, И.А. Воеводина, А.Б. Перепелица,
А.Ю. Ремесло, Е.Е. Гадецкая, К.А. Горовая, В.П. Лебедев*

Зерновой чартер / Одесса : «Фенікс», 2018. — 108 с.
ISBN 978-966-928-263-7.

В настоящей публикации рассматриваются популярные проформы зерновых чартеров. Особое внимание уделяется проформам Norgrain 89 и Synacomex 2000. Использование практического опыта позволило довольно глубоко раскрыть содержание многих правовых институтов, таких как: порт (порты) погрузки и выгрузки груза, фрахт и другие платежи, в частности, демередж, диспач и плата стивидорам, удержание груза. Лейкен и сталия, фумигация и девиация, а также ледовая оговорка тоже рассмотрены достаточно подробно. Иные институты исследованы менее детально, но практически все аспекты проформ зернового чартера были освещены. Такой комплексный подход позволил системно проанализировать отдельные аспекты договора фрахтования судов и обнаружить внешние связи рейсового специализированного зернового чартера. В результате стало возможным интегрировано представить упомянутые проформы.

Публикация рассчитана на профессионалов — специалистов в сфере международной морской торговли зерном, главным образом, морских юристов, но может представлять определенный интерес и для более широкого круга читателей, в частности и особенности, учащихся юридических и морских учебных заведений. В ней содержится также информация справочного характера, как юридической, так технической направленности.

© А.А-А. Ницевич, Н.В. Мельников,
Н.Б. Мирошниченко, А.В. Скоробогатов,
И.А. Воеводина, А.Б. Перепелица,
А.Ю. Ремесло, Е.Е. Гадецкая,
К.А. Горовая, В.П. Лебедев, 2018

ISBN 978-966-928-263-7

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ОТЗЫВЫ	11
Проформы универсальных и специализированных чартеров	14
Рейсовый чартер	16
Договоры фрахтования на время	17
Специализированные рейсовые чартеры	18
Обзор отдельных проформ зерновых чартеров	19
1. Сравнительный анализ условий проформ зерновых чартеров . .	21
<i>Коммерческие условия всех рейсовых чартеров</i>	21
<i>Преамбулы Norgrain 89 и Synacomex 2000.</i>	22
2. Условия о судне	26
3. Условия о грузе	31
4. Порты погрузки и выгрузки.	37
5. Время — деньги	46
6. Фрахт и другие платежи.	55
7. Фумигация зерновых грузов на борту судна.	72
8. Переход судна и другие институты	77
9. Отдельные оговорки зерновых чартеров.	92
Заключение	99
Приложения	102

ПРЕДИСЛОВИЕ

Любые претензии на лидерство должны не только иметь под собой объективные основания, но и субъективное обоснование. Это касается лидерства как в глобальной экономике, так и лидерства в конкретной сфере деятельности. Представленное издание, несомненно, основано на ряде объективных обстоятельств, среди которых – лидерство Украины как глобального экспортера зерновых культур, что обосновывает необходимость развития юридического сопровождения столь важной и сложной сферы, в котором, несомненно, безусловным лидером является Международная юридическая служба InterLegal.

И это не случайно, ведь лидерство в любой сфере базируется прежде всего на комплексном и системном подходе, где важны все составляющие и факторы, важен долгосрочный прогноз и планирование, профессионализм и последовательность. Именно эти обстоятельства позволили отечественным аграриям достичь столь весомых и значимых результатов в производстве и экспорте зерновых культур. Несомненным является и значение юридического сопровождения экспорта, где Международная юридическая служба InterLegal демонстрирует высокий профессионализм, преемственность и надежность.

Данная публикация – одна из многих, подготовленных и реализованных Международной юридической службой InterLegal. Повышение правовой культуры имеет важное значение для недопущения ошибок и финансовых потерь. Особое значение имеют публикации, изданные Международной юридической службой InterLegal в сфере международного частного морского права, забытого и недостаточно разработанного правового института в Украины, однако имеющего достаточно высокий практический потенциал и значения для реализации потенциала и возможностей Украины как морского государства.

Лидирующие позиции Украины как глобального зернового экспортера и традиции передовой морской державы взаимосвязаны и имеют исторические, экономические, геополитические и транспортно-логистические основания. Аграрный сектор способствовал развитию транс-

портного сегмента нашего региона, и прежде всего морского транспорта, который в свою очередь, облегчал экспорт зерновых культур и обеспечил расцвет экономики. И в прошлом, и в настоящее время морской транспорт является самым выгодным видом транспорта для перевозки на дальние расстояния массовых грузов к которым относятся и зерновые.

Торговое мореплавание позволяет, с одной стороны, непосредственно и наиболее эффективно, реализовывать экспортный потенциал, а с другой стороны, косвенно влияет на развитие таких отраслей как судоремонт, судостроение, другие виды промышленности, что в конечном итоге ведет к развитию экономики в целом. И Украина, сочетает в себе возможности значительного производства зерновых культур и преимущества географического положения.

Однако, потенциальные возможности требуют не только эффективного воплощения, но и грамотного юридического сопровождения. Специфика морских перевозок привела к обособлению специфических норм и институтов, малоизвестных большинству юристов. Международное частное морское право – своеобразный юридический феномен, и одновременно закрытый клуб, участниками которого являются самые квалифицированные и просвещенные юристы, от профессионализма и мастерства которых часто зависит успех всего предприятия, которое на профессиональном жаргоне носит название «морское фрахтование». Морское фрахтование является специфическим институтом международного морского частного права. Многие термины, такие как сталия, лейкен, диспач, демередж и другие, присущи только этому институту и больше нигде не употребляются.

Морское фрахтование оформляется путем заключения соответствующего договора - фрахтования судна, в котором фрахтователь и судовладелец должны согласовать целый ряд взаимных обязательств, которые касаются судна, груза, порядка оплаты фрахта и многих других. При этом необходимо прописать такие формулировки договора, которые бы предусматривали однозначное толкование положений такого договора. Необходимость быстрого оформления таких договоров обусловила разработку типовых форм чартеров, которые получили название «проформы чартеров».

Фрахтование судов для перевозки всех видов зерновых также имеет ряд проформ, среди которых проформа континентального зернового чартера Synacomex 2000, проформы Палаты судоходства Соединенного

Королевства зернового рейсового чартера Grainvoy и Centrocon, проформа зернового чартера Euromed, проформа североамериканского зернового чартера Norgrain 89, проформа австралийского чартера для перевозки пшеницы Austwheat 1990 и другие. К наиболее используемым в международной практике, в том числе и для экспорта зерновых из Украины, относятся проформы чартеров NORGRAIN 89 и SYNACOMEX 2000. От выбора той или иной проформы чартера зависит чьи интересы будут представлены в более выгодном положении – фрахтователя либо судовладельца.

Североамериканский зерновой чартер NORGRAIN был разработан в 1973 г., а позже пересмотрен в 1989 г. Ассоциацией судовых брокеров и агентов США (Association of Ship Brokers and Agents (USA)) и рекомендован к использованию БИМКО. Несмотря на то, что зерновой чартер NORGRAIN 89 не пересматривался с 1989 г., он и сегодня является примером чартера, содержащего высокие требования к перевозке зерна морем.

Проформа континентального зернового чартера SYNACOMEX была разработана в 1957 г. совместно Французским союзом зерновых экспортеров (the French Union of Grain Exporters – SYNACOMEX) и Ассоциацией французских судовладельцев (French Shipowners' association – CCAF), при участии Морской арбитражной палаты Парижа (Maritime Arbitration Chamber of Paris - CAMP) и Ассоциацией французских судовых брокеров (the French Shipbrokers' Association). В 2000 г. проформу модернизировали, вследствие чего она стала именоваться SYNACOMEX 2000.

В отечественных публикациях неоправданно мало внимания уделяют анализу как в целом подотрасли международного частного морского права¹, так и отдельным его институтам². Некоторым исключением

¹ Короткий Т.Р. Міжнародне приватне морське право як правовий феномен / Т.Р. Короткий // Нариси з міжнародного приватного права. Вип. 4 / за ред. А. С. Довгерта, О. М. Бірюкова. – К.: Алерта, 2016. – С. 77-90.

² Брильов О.А. Арешт суден із забезпечення морських вимог за законодавством України. – Миколаїв: Атолл, 2002. – 240 с.; Брылев А.А. Арешт морских судов в торговом мореплаваннии: монография / А.А. Брылев. – О.: Феникс, 2012. – 278 с. Бурыченко А.Н. Арешт судов: международно-правовое регулирование / А.Н. Бурыченко, Т.Р. Короткий, К.О. Шпилевой. – Одесса: Феникс, 2004. – 84 с.

являються наші публікації, і публікації¹ некоторых коллег², но они

¹ Короткий Т.Р. Международно-правовой механизм гражданской ответственности за ущерб от загрязнения морской среды / Т.Р. Короткий / Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – Одеса: Юридична література, 2003. – Вип. 18. – С. 493-502; Короткий Т.Р. Понятие ареста судна в международном и национальном праве / Т.Р. Короткий / Економіко-правові аспекти розвитку транспортних систем: Зб. наук. праць. – Вип. 4. – Одеса: Латстар, 2003. – С. 109-115; Короткий Т.Р. Институт гражданской ответственности за ущерб от загрязнения морской среды в системе международного частного права и проблемы его имплементации в Украине / Т.Р. Короткий / Причорноморський Екологічний бюлетень. – № 1 (19). – 2006. – С. 61-69; Короткий Т.Р. Институт общей аварии в системе международного частного морского права / Т.Р. Короткий / Актуальні проблеми політики: Зб. наук. пр. — Одеса: Фенікс, 2007. — Вип. 32. — С. 464-474; Короткий Т.Р. Уніфікація норм об общей аварии / Т. Р. Короткий / Наукові записки Міжнародного гуманітарного університету: Зб. — О.: Міжнар. гуманітар. ун-т., 2007. — С. 53-55; Пашковська Л.І. Угоди про арбітраж та арбітражні застереження у морському приватному праві // Правове життя сучасної України : матер. Міжнародної наук. конф. проф.-викл. Складу (Одеса, 20-21 квітня 2012 р.). Т. 2 / від. За випуск д.ю.н., проф. В.М. Дрьомін / Націон.ун-т «Одеська юридична академія». – Одеса : Фенікс, 2012. – С.117-119; Пашковская Л. Ключевые аспекты принципа конфиденциальности международных коммерческих арбитражей // Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. – 2012. – № 4. – С. 229-235; Пашковская Л. Правовая регламентация страхования для исполнения обязательств по возмещению ущерба в результате загрязнения бункерным топливом // Теоретичні та практичні проблеми забезпечення сталого розвитку державності та права : матеріали Міжнар.наук.конф. (Одеса, 30 листопада 2012 р.). Т.1 (відп. за випуск д.ю.н. В. Дрьомін, Одеська національна юридична академія) – Одеса : Фенікс, 2012 – 823 с. і др.

² Аверочкина Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносин приватноправового характеру в торговельному мореплаванні / Т.В. Аверочкина / Митна справа. – 2010. – № 2. – С. 44-53; Брильов О.А. Арешт судна – ефективний захист порушених на морі прав та інтересів / О.А. Брильов / Актуальні проблеми держави та права: Збірник наукових праць. – Одеса: Юридична література, 2006. – Вип. 28. – С. 171-174; Даниленко Д.В. Міжнародна конвенція про перевезення багажу пасажирів морем (1967 р.) / Д.В. Даниленко / Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – Одеса: Юридична література, 2007. – Вип. 36. – С. 387-391; Кізлова О.С. Іпотека морських суден / О.С. Кізлова / Актуальні проблеми держави та права: Збірник наукових праць. – Одеса: Юридична література, 2002. – Вип. 16. – С. 451-455; Красільнікова О.С. Формування інституту страхування відповідальності судовласника / О.С. Красільнікова / Актуальні проблеми держави та права, 2005. – № 24. – С. 299-303; Пелашенко С. Конвенція об аресте судов / С. Пелашенко / Порты України. – 1999. – № 5. – С. 36.; Переверзева О.С. Міжнародний третейський арбітражний суд: вирішення спорів у сфері морської діяльності / О.С. Переверзева / Держава і право: Зб. наук. праць. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, Спілка юристів України, 2001. – Вип. 9. Юрид. і політ. науки. – С. 460-464; Переверзева О. Реалізація принципу «компетенції компетенції» у міжнародному приватному морському праві / О. Переверзева / Юридичний журнал. – 2005. – № 10. – С. 50-51;

носят в значительной степени учебный¹ и теоретический характер. А для практического использования важны публикации, сочетающие собственный практический опыт и аналитическую глубину. Именно этим критериям отвечают многочисленные публикации Международной юридической службы InterLegal, посвященные международному частному морскому праву².

Не является исключением и настоящая работа. В книге проведен сравнительный анализ условий проформ зерновых чартеров NORGRAIN 89 и SYNACOMEX 2000, проанализированы все необходимые и существенные условия фрахтования судна. Раскрываются требования о том, какое судно должно быть подано судовладельцем, какой груз и в каком количестве имеет право перевозить фрахтователь, правила выбора и оплаты фрахта, правила выбора арбитражной оговорки и многие другие. Эти сведения помогут глубже осознать сущность проформ чартеров и различий между ними, и с учетом этих знаний осознанно подойти к выбору наиболее оптимальной проформы.

Институт фрахтования судов является единственным морским институтом, который не регулируется международными конвенциями. Поэтому ценность этой книги также заключается в том, что в ней публикуются прецеденты – то есть решения судов либо арбитражей, которые,

Сергеев Ю.В. Международный морской комитет (ММК) и его роль в унификации морского права // Торговое мореплавание. – 1999. – № 1. – С. 15-22; Стрельцова Е.Д. Некоторые аспекты проблемы свободы договора в международной морской перевозке грузов / Е.Д. Стрельцова / Морское право: актуальные вопросы теории и практики: Сборник науч. работ. – Вып. 2, Одесса, 2005. – С. 121-126; Шемонаев В.Ю. Римский генезис института загляной аварии / В.Ю. Шемонаев / Актуальні проблеми держави і права. – Одеса: Юридична література, 2002. – № 13. – С. 63-67; Шемонаев В.Ю. Место обязательств, возникающих при распределении общей аварии, среди других гражданско-правовых обязательств / В.Ю. Шемонаев / Актуальні проблеми держави і права. – Вып. 23, 2004. – С. 145-150.

¹ Кузнецов С.О. Морське приватне право: навч. посіб. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська. – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с. – (Серія «Морське право»); Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право / О. М. Шемякін. – Одеса: Латстар, – 2000. – 272 с.

² Дефолт по торговым контрактам и чартерам / [А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.В. Мирошниченко и др.] – Одесса: Феникс, 2017. – 92 с. – (Серия «Практика морского бизнеса»); Практика морского бизнеса: сборник статей / сост. Ницевич А., Мельников Н., Лебедев В. – Изд. 2-е, стереотип. – Одесса: Феникс, 2014. – 282 с. – (Серия «Практика морского бизнеса»); Чуенко В.Н., В.П. Лебедев Договор морской перевозки грузов. – Одесса: Феникс, 2008. – 140 с. – (Серия «Практика морского бизнеса») и др.

по сути, формируют «право фрахтования судов». Прецедентное право присуще англосаксонской системе права, тогда как Украина относится к романо-германской системе права, не признающей прецедент в качестве источника права. Это обстоятельство создает дополнительные сложности для применения указанного института на практике.

Однако, в связи с тем, что субъекты фрахтования в арбитражной оговорке могут выбрать местом рассмотрения спора арбитраж любой страны, например, такой как Морская арбитражная палата города Парижа с применением французского материального права, либо арбитраж в Нью-Йорке в соответствии с правилами Общества морских арбитров, либо арбитраж Лондонской ассоциации морских арбитров в соответствии с английским правом, либо арбитраж Торговой палаты в Гамбурге, либо любой другой вариант, согласованный сторонами, то ознакомление с прецедентами дает возможность понять, каким образом в той или иной стране может быть решено дело. Ведь как известно, прецедент – это результат взвешенного благоразумия, мировоззрения и справедливости, качеств, с трудом пробивающих путь в отечественной юридической практике.

Значительную ценность данной книги составляет то, что она содержит систематизированную информацию справочного характера, как юридической, так технической направленности, что позволяет не отвлекаться на их поиски в других источниках, и позволяет быстро и взвешенно принять решение. В работе раскрыты такие понятия как сталия, лейкен, диспач, демередж, и указание на пути их практического применения.

Несомненно, данная работа принесет значительную пользу не только для практиков, зернотрейдеров, перевозчиков, экспедиторов, юристов. Она может быть познавательна и для более широкого круга читателей, в частности для преподавателей и студентов юридических и морских учебных заведений, всех тех, кто заинтригован и очарован элегантною и сложностью лабиринтов международного частного морского права.

Данная книга – не только свидетельство высокого профессионализма и компетентности сотрудников Международной юридической службы InterLegal, длительное время работающих в узком и одном из наиболее сложных сегментов юриспруденции, но и обоснованно лидерским положением на международном рынке юридических услуг, что определяется не только качеством работы, сочетающей теорию и

практику, но и высокой степенью социальной ответственности, о чем свидетельствует эта и иные публикации Международной юридической службы InterLegal.

*Профессор кафедры международного права
и международных отношений Национального университета
«Одесская юридическая академия»,
координатор Южного регионального центра
Украинской ассоциации международного права,
к.ю.н. Т.Р. Короткий*

*Доцент кафедры морского и таможенного права
Национального университета
«Одесская юридическая академия»,
к.ю.н. Л.И. Пашковская*



Спасибо Interlegal за правильные просветительские шаги. Сегодня почти каждый мало-мальски крупный сельхоз производитель, после нескольких сезонов (успешных или малоуспешных) поставок зерна на условиях СРТ порт, все больше грезит рынком FOB. Да чего уж греха таить – далекий африканский берег с его сладкими ценами CIF манит и не дает отечественному производителю спокойно спать. Что ж, здоровые амбиции, подкрепленные знаниями и репутацией, всегда ведут к успеху. И если с амбициями у нас все прекрасно, то с репутацией сложнее, а со знаниями и вовсе туго.

Свой первый рейсовый договор перевозки зерна морским транспортом я заключил 11 января 2007 года для 5000мт украинской сои из Одессы до Равенны, Италия. Тогда мне, молодому специалисту два года как окончившему Национальный аграрный университет по специальности внешнеэкономическая деятельность, пришлось довольно непросто. Родная alma-mater смогла снабдить весьма обширными знаниями технологий производства сельхоз продукции, а вот с техникой продаж и внешней логистикой сложилось не очень. Благодаря стараниям единичных преподавателей профильной кафедры мы получили основательные, хотя и базовые знания по организации экспортно-импортных операций на сухопутном транспорте. Таким образом, мы достаточно сносно владели техникой СРТ порт или DAF граница. Однако тех базовых знаний было катастрофически недостаточно для качественной морской перевозки.

Свыше 90% зерновых грузов экспортируется из Украины морским транспортом, а ведущий аграрный вуз страны не имел даже теоретического курса лекций по организации морской перевозки.

В тот дремучий 2007 моего багажа знаний оказалось недостаточно для беспроблемной перевозки. Будь у меня тогда эта книга, вполне вероятно большей части проблем удалось бы избежать или минимизировать их. Но книги не было, и мне довелось полностью положиться на фрахтового брокера. Тогда я еще не знал, что существуют как брокеры фрахтователя, так и брокеры судовладельца. Что проформы договоров морской перевозки бывают тоже разных типов и что чистая Gencon 94 – не самый лучший выбор для первой фиксовки. На том рейсе,

мне кажется, случилось все или почти все: мертвый фрахт, разница в контрактах по счету стальнойного времени, недостача груза в порту выгрузки и последующий арест судна, претензия от перевозчика за удержание судна (detention). Для полноты катастрофы не хватало лишь претензии от перевозчика по ответственности фрахтователя, которая мной тогда по незнанию не была застрахована вовсе.

Безусловно, эта книга - не панацея и дает знания лишь основных институтов, однако их достаточно чтобы пароход поехал так, как ожидаешь.

Потому от имени зернового рынка, как продавец и как покупатель, как работодатель и как партнер, настоятельно рекомендую настоящее исследование к прочтению и внимательному изучению всем, кого манят фрахтовые горизонты международной морской торговли зерновыми.

Максим Шеремет

Baywa Marketing and Trading International B.V.



Украина сегодня является одним из крупнейших мировых производителей и экспортеров зерна. Повышение эффективности и конкурентоспособности трейдеров, экспортеров на мировом рынке невозможно без грамотного составления и использования договора морской перевозки (чартера), где подробно излагаются согласованные сторонами условия перевозки груза, а также условия, предусматривающие обязанности сторон, предшествующие выполнению рейса.

В книге “Зерновой чартер” детализированы наиболее часто используемые в ежедневной практике зерновые чартера Synacomex 2000 и Norgrain 89. Книга легко читается и, наряду с академической информацией, в ней рассматриваются также реальные случаи из обширной практической базы компании Интерлигал. что придает книге дополнительную актуальность.

Лично для себя с интересом освежил и структурировал информацию по основным аспектам чартеров и правовых институтов фрахтования судов. Учитывая огромный аграрный потенциал Украины, уверен, что книга будет очень полезна и востребована как практикующими участниками фрахтового и торгового рынков, так и студентами.

Геннадий Иванов
BPG Shipping Company DMCC





GRAIN & MARITIME DAYS IN ODESSA

ANNUAL CONFERENCE
EVERY MAY IN ODESSA, UKRAINE

АПІК
ИНФОРМ

Международная Юридическая Служба

Interlegal



WWW.GRAINANDMARITIME.COM



Международная Юридическая Служба

Interlegal

Морское право
Транспорт и логистика
Порты и терминалы
Международная торговля
Яхтинг
Компании, счета и налоги
Сделки и инвестиции
Претензии. Суд и арбитраж
Личный адвокатский сервис

Серия: практика морского бизнеса

Одесса, Украина
тел./факс 0038 (0482) 337528 / 29
office@interlegal.com.ua
www.interlegal.com.ua